

<http://www.diva-portal.org>

Postprint

This is the accepted version of a chapter published in *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning*.

Citation for the original published chapter:

Christopher, O., Andersson, I. (2026)

Mobilitet bortom staden: Utmaningar och möjligheter för landsbygdens kollektivtrafik

In: Ida Andersson (ed.), *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning* (pp. 143-160). Örebro:

Örebro universitet

Kulturgeografiska perspektiv

N.B. When citing this work, cite the original published chapter.

Permanent link to this version:

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-128249>

Kapitel 7. Mobilitet bortom staden – utmaningar och möjligheter för landsbygdens kollektivtrafik

Christopher Olsson & Ida Andersson

Sammanfattning

I det här kapitlet diskuteras hur kollektivtrafiken på landsbygden i Sverige står inför en komplex utmaning: att kombinera transporteffektivitet och marknadsorienterade perspektiv med frågor kopplade till transporträttvisa, geografisk tillgänglighet och lokal utveckling. Som påtalats i tidigare kapitel var en av målsättningarna med den nya kollektivtrafiklagen att skapa en tydligare struktur för kollektivtrafikens planering och ansvar (se kapitel 2), men samtidigt har omskalningen av kollektivtrafikplaneringen skapat sprickor i planeringssystemet mellan kollektivtrafik och mobilitetsplanering i vidare bemärkelse. Dessa sprickor blir som mest påtagliga i landsbygdskommuner, där kommunala ansvar kopplade till lokal utveckling och välfärd stundtals hamnar i direkt kollision med RKM:s strävan efter transporteffektivitet och styrning mot starka stråk. Men i kapitlet visar vi även hur dessa utmaningar också skapar möjligheter att pröva nya innovativa lösningar för stärkt mobiliteten i glesa områden samt hur bil och kollektivtrafik integreras för att hitta nya lösningar för landsbygden. En övergripande slutsats är att framtidens landsbygdstrafik behöver ses som en del av välfärden snarare än enbart en transporttjänst, och att långsiktig samverkan mellan kommuner, regioner och stat är avgörande för att hela landet ska kunna leva.

Inledning

Forskning om kollektivtrafik i Sverige brukar sällan handla om landsbygden eller om glesa geografier. Av 54 vetenskapliga artiklar om kollektivtrafik i Sverige publicerade mellan 2014–2024 handlar 42 om storstadsregionerna (se tabell 1). En förklaring till att forskningen i huvudsak haft storstadsfokus är att det är här som trafikvolymerna är som störst (se kapitel 4, Trafikanalys, 2019), vilket går att koppla till dominerande planeringsideal som ”starka stråk” (Portinson Hylander 2021) och att tillgången till kollektivtrafik ojämnt fördelad i resten av landet (Macuchova och Brandt 2024). En annan förklaring handlar om finansiering och organisering av forskning om kollektivtrafik i Sverige. Ett exempel på detta är den forskning som finansierats genom det nationella kunskapscentret för kollektiv mobilitet K2 som fram till 2024 hade storstadsregionernas kollektivtrafikutmaningar som huvudsakligt fokus (K2 Centrum, 2024).

I det projekt som utgör underlag för denna antologi har haft som ambition att studera ”resten av Sverige” utanför storstadsregionerna (se kapitel 1). Det innebär inte att landsbygdsfrågor i kollektivtrafiken varit projektets inriktning. ”Resten av Sverige” omfattar utöver landsbygdstrafik även tätortstrafik i små och medelstora städer, mellanregional trafik, samt olika samverkansstrukturer, planeringsideal och processer som sammantaget påverkar kollektivtrafikens förutsättningar (se bl.a. kapitel 3, 4 och 6). Det här kapitlet utgör därför en sammanställning av olika delresultat från vårt arbete där kollektivtrafikens förutsättningar och inverkan på landsbygden framkommit under projektets gång.

En grundläggande utmaning för all kollektivtrafik på landsbygden är att den sällan står på egna ben planeringsmässigt, utan ofta uppstår som en bieffekt av regionaltrafik och mellanregional trafik (Andersson, 2023; Gottfridsson, 2010; Hansson et al, 2018). Detta speglas inte minst i våra intervjuer med såväl RKM:er som kommuner, där landsbygdstrafiken beskrivs både som en prioritet och en utmaning. För kommunerna vävs frågan om kollektivtrafik på landsbygden samman med frågor att utveckla attraktiva boendemiljöer, besöksnäring och rättvisa mellan stad och land. Bland RKM:erna blir frågan om landsbygdstrafiken en balansakt mellan å ena sidan perspektiv om att ”hela Sverige ska

leva” och samhällsbehov kopplade till välfärd, och andra sidan frågor om transporteffektivitet med hänsyn till ekonomi och miljö. Landsbygdstrafiken beskrivs av både kommuner och RKM:er som en viktig symbolfråga för inkludering och social rättvisa, men att den ofta landar i praktiska frågor om halvtomma bussar, kostnadstäckning och specifika linjedragningar.

Geografiskt område	Antal artiklar
Stockholm/Region Stockholm Göteborg/Västra Götaland Malmö/Skåne	42
Andra städer/regioner	7
Hela Sverige	5
Totalt	54

Tabell 1. Antal publicerade empiriskt baserade forskningsartiklar om kollektivtrafik i Sverige under perioden 2014–2024 tillgängliga via Clarivate Web of Science inom ämneskategorierna geografi, fysisk planering och urbana studier med sökorden ”public transport” och ”Sweden” i november 2025.

I vårt arbete har vi intervjuat 52 kommunala planerare om kollektivtrafikens utveckling i deras kommun³. Drygt fyra av tio (46 %) uppger att kollektivtrafikutbudet på landsbygden har förbättrats eller i stort sett varit oförändrat under de senaste fem åren. Något färre, 38 %, menar att utbudet har försämrats, medan en mindre andel (16 %) inte vet om några förändringar har skett. Sammantaget beskriver planerarna att landsbygdstrafiken genomgått en kvalitativ förskjutning, både i form av ökning och minskningar av utbudet, men på olika platser inom den egna kommunen. På vissa orter och längs vissa stråk har trafiken stärkts, ofta kopplat till satsningar på starka regionala förbindelser och tvärregionala linjer. I andra delar av kommunen har däremot utbudet

³ Utöver de 49 intervjuer som beskrivs i kapitel 1, omfattar detta kapitel även två intervjuer från ett pilotprojekt genomfört under 2020 samt en kompletterande intervju under hösten 2025 med anledning av det specifika exemplet med buss 404 (se nedan).

minskat. Minskningarna handlar dels om glesare tidtabeller, dels om att hela linjer lagts ned. Planerarna nämner även förändrade linjedragningar samt borttagna hållplatser för att skapa rakare och snabbare sträckningar, åtgärder som i praktiken kan upplevas både som ett minskat och ökat trafikutbud för boende i de berörda delarna av kommunen.

I intervjuer med företrädare för 18 RKM:er (se kapitel 1), framhålls att landsbygdstrafiken är en nödvändig del av det regionala uppdraget som ålagts RKM. Samtidigt framhålls att landsbygdstrafiken alltid kommer vara komplex, kostsam och svår att optimera. Tvärtom är det tydligt att man uppfattar det som att navigera i en permanent spänning mellan ambitioner, resurser och geografiska villkor. Här beskrivs också geografiska skillnader beträffande vilka faktorer som skapar dessa spänningar och utmaningar. I norra Sverige betonas de långa avstånden och den låga befolkningstätheten som en av de största utmaningarna. I södra och mellersta Sverige beskrivs problemen annorlunda men besläktade: tätorter och pendlingsstråk växer, medan mindre orter har svag efterfrågan och svårt att bära linjelagd trafik.

Det är med bakgrund i denna spänning mellan perspektiv på välfärd, rimliga servicenivåer och ekonomiska ramar som det här kapitlet tar sin utgångspunkt. Kapitlet diskuterar vad landsbygdstrafikens komplexitet innebär utifrån perspektiv från kommuner och RKM som planeringsaktörer. Kapitlet syftar till att adressera den kunskapslucka som finns i forskningen beträffande kollektivtrafik på landsbygden, samtidigt som vi vill erbjuda vägledning och inspiration till de praktiker som på olika sätt arbetar med dessa frågor till vardags. Kapitlet är indelat i tre huvudsakliga delar; den första handlar planeringsberoenden som finns mellan landsbygdstrafiken och andra offentliga ansvar, den andra om strukturella utmaningar för kollektivtrafik på landsbygden och den tredje om innovativa lösningar och nytänkande som finns för att stärka mobiliteten i glesa områden. Kapitlet avslutas med en avslutande reflektion och rekommendationer för policy och planering.

Planeringsberoenden mellan landsbygdstrafiken och andra samhällsuppdrag

När planeringen för allmän och särskild kollektivtrafik separerades i samband med den nya kollektivtrafiklagen uppstod det en ny slags ”fragmentering” i planeringssystemet mellan olika offentliga ansvar och logiker (Eriksson & Andersson, kommande). För många av de tjänstepersoner som vi intervjuat i detta projekt handlar landsbygdstrafiken i första hand skolresor (grundskola) och elevresor (gymnasieskola) och på så sätt kan barn sägas utgöra basen i passagerarunderlaget för landsbygdstrafiken. Det innebär att landsbygdstrafiken på många platser kan förstås som skoltrafiken plus lite till. Skolresor är en lagstadgad skyldighet för kommunerna att tillhandahålla till alla barn i grundskolan, oavsett bostadsort (se kapitel 2 och 3), medan *”ansvaret för skolskjuts gäller inte gymnasieelever”* (kommunintervju 48). I vårt material finns det både kommuner som själva sköter planeringen av skolresor, medan andra har upphandlat denna tjänst via RKM i samband med omskalningen av den allmänna kollektivtrafiken, där planeringen sker regionalt men kommunerna står för finansieringen. Vad gäller elevresor är detta ett frivilligt ansvar inom kommunen, vilket gör att gymnasieungdomar som är i behov av kollektivtrafikresor vanligtvis reser till skolan med ordinarie linjetrafik. För elever som läser anpassad gymnasieskola gäller andra regler.

En av de fragmenteringar som uppstått i planeringssystemet handlar om skillnaden mellan skolresor och elevresor. För trots att varken kommun eller RKM har ansvar eller mandat att tillhandahålla och planera kollektivtrafik utifrån gymnasieelevers behov, är detta en angelägen fråga. Många kommuner erbjuder gratis gymnasieresor för ungdomar i form av särskilda gymnasiebiljetter som ungdomarna kan använda i den allmänna kollektivtrafiken. I vissa fall är gymnasiebiljetterna kopplat till avståndet mellan bostaden och hemmet. En av de intervjuade kommunala planerarna beskrev att om man bor *”längre bort än 6 km kan man få busskort om man är gymnasieelev med den allmänna kollektivtrafiken”* (kommunintervju 42), medan andra kommuner erbjuder gratis elevresor till alla oavsett avstånd. Men i de fall där linjer med den allmänna kollektivtrafiken inte längre anses kostnadsmissigt motiverade trots gymnasiebiljetter, kan gymnasieelever på landsbygden

drabbas negativt. Ett sådant exempel som uppmärksammats i vårt projekt handlar om en busslinje – linje 404 mellan Hällefors och Karlskoga – som efter indragning innebär att gymnasieungdomar i Hällefors kommun inte längre kan åka kollektivt till gymnasieutbildningar i Karlskoga. Istället blir gymnasieelever som vill läsa andra utbildningar än de som erbjuds i Hällefors hänvisade till skolor i Örebro, vilket innebär en förlängning av restiden med minst 30 minuter enkel resa, beroende på avståndet mellan gymnasieskolan och Örebro resecentrum (se Olsson & Andersson, kommande). För kommunen blir balansen mellan gymnasieelevernas fria skolval och att vara en attraktiv boendeort en svår nöt att knäcka i dialogen med RKM:

Kollektivtrafiken påverkar var folk kan bo, jobba och gå i skola. Det är ett styrmedel. Och det är klart, hade vi haft hundra elever i Karlskoga, då hade intresset för busslinjen varit helt annorlunda (kommunintervju 50).

I exemplet från Hällefors och Karlskoga skapar nedläggningen av busslinjen i sin tur konsekvenser för den fortsatta gymnasiesamverkan mellan kommunerna. När möjligheten att pendla försämras minskar antalet elever som kan välja gymnasieskolan i Karlskoga, vilket i sin tur kan påverka skolans elevunderlag och framtida kapacitet. Som en följd av detta har Hällefors nu återupptagit tidigare gymnasiesamverkan med Filipstad, som ligger granne med Hällefors på andra sidan länsgränsen i Värmland. Skälet är att RKM i Värmland upprätthåller en bussförbindelse mellan Hällefors och Filipstad, vilket skapar bättre reseförutsättningar för eleverna jämfört med ifall de skulle bussas till Örebro (Olsson & Andersson, kommande). Ett liknande exempel, men med en annan lösning, finns längs länsgränsen mellan Östergötland och Jönköpings län. Där har kommunerna Ödeshög och Tranås ett etablerat gymnasiesamarbete som innebär att ungdomar från Ödeshög kan studera på gymnasiet i Tranås. Eftersom varken Östergötlands eller Jönköpings RKM erbjuder ordinarie linjetrafik mellan orterna, har kommunerna valt att lösa situationen genom ett gemensamt tillköp: de finansierar tillsammans en särskild pendlarbuss där gymnasieeleverna kan åka med (Ödeshög kommun, 2024).

Allians mellan bil och kollektivtrafik på landsbygden

I vårt projekt har vi undersökt relationen mellan kollektivtrafik och bilåkning. På landsbygden utgör tillgången privata bilar en central och ofta avgörande fråga när hela resan ska fungera i praktiken. Våra intervjuer visar tydligt att bilen inte bara är ett konkurrerande färdmedel, utan även ett nödvändigt komplement till kollektivtrafiken i glesa miljöer (se kapitel 3 och jämför med 8). I många fall blir bilen en förutsättning för att överhuvudtaget kunna nyttja kollektivtrafiken på landsbygden. Som en av de intervjuade planerarna på RKM uttrycker det:

För landsbygd så pratar man mycket om noder [och att det är] viktigt med pendlarparkeringar och möjlighet att kunna ansluta med både gång, bil och cykel till kollektivtrafiken (region 2).

Detta illustrerar hur kollektivtrafikens struktur, med starka stråk som binder samman större orter, förutsätter att resenären tar sig till hållplatser och stationer på egen hand, vilket på landsbygden i praktiken nästan alltid innebär bil.

En pragmatisk syn på bilen genomsyrar flera av intervjuerna. I en RKM formulerar en tjänsteperson det tydligt: *”Det är bättre att någon kör en kort sträcka och tar kollektivtrafik än att de kör hela vägen”* (region 9). På motsvarande sätt menar en RKM-representant från ett angränsande län att: *”Det är utopi att ha ett bilfritt [län]”* (region 10). Detta visar hur kollektivtrafikmyndigheterna inte ser bilen som ett misslyckande, utan snarare som ett verktyg för att understödja ett mer hållbart resande, förutsatt att bilresan inte blir lång. Genom att använda bilen ”i början” av resan hoppas man kunna styra resenärer mot kollektivtrafikens mer klimatsmarta kärnsträckor och på så sätt minska resans totala klimatpåverkan.

Samtidigt är det viktigt att betona en potentiell baksida av denna pragmatism. Genom att göra bilen till den huvudsakliga mobilitetsformen att resa till kollektivtrafiken med riskerar planeringen att exkludera barn och unga, som tidigare konstaterats utgör majoriteten av landsbygdens kollektivtrafikresenärer. Att fokusera alltför mycket på bil som en möjliggörare för kollektivtrafik är särskilt problematiskt i

landsbygder där alternativ för gång och cykel ofta saknas eller är bristfälliga. Relationen mellan bil och kollektivtrafik på landsbygden blir inte bara praktisk utan även politisk och institutionell. För att bilen ska kunna fungera som matartrafik måste det finnas säkra och tillgängliga pendlingsparkeringar, tydlig vägvisning, bra belysning och fungerande stationer, vilket är faktorer i den byggda miljön som kollektivtrafikmyndigheterna ofta inte har rådighet över (se Eriksson & Andersson, kommande). Istället ligger ansvaret för dessa byggstenar i landsbygds trafikens förverkligande i huvudsak hos kommunerna och Trafikverket. Detta skapar ett glapp mellan ambition och kapacitet vilket i vissa fall leder till att kollektivtrafikens behov och rumsliga potential nedprioriteras i fysisk planering på landsbygden, vilket i sin tur gör bilberoendet ännu mer cementerat.

I slutänden tecknas en nyanserad bild av relationen mellan bil och kollektivtrafik i landsbygdscontext i vårt material. Bilen är ett hinder för hållbarhet, särskilt när barn och unga ska resa, men också ett verktyg för att möjliggöra kollektivt resande. Den är orsak till ojämlikhet men också en brobyggare mellan utspridda platser. Och framför allt är den en påminnelse om att landsbygds trafiken aldrig kan reduceras till att bara handla om kollektivtrafik. Det är ett tvärsektorielt projekt där samspelet mellan trafikslag, myndigheter och mobilitetsvillkor behöver både koordineras och omförhandlas för att landsbygdernas specifika mobilitetsutmaningar ska kunna mötas på ett hållbart sätt.

Innovativa lösningar och nytänkande för kollektivtrafik på landsbygden

En annan fråga som vi ägnat uppmärksamhet åt i vårt projekt handlar om förmågan till innovation och nytänkande i planeringen av kollektivtrafiken. I de 18 regioner som stått i fokus för projektet sker utvecklingsprojekt i stor och liten skala. Test med autonoma fordon i Linköping, spårväg i Uppsala och BRT i Örebro är exempel på nyare satsningar som har uppmärksammats på senare tid (se bl.a. Allansson, 2024; Anund et al, 2023; Hermelin et al, kommande). I vårt material är det tydligt att den utmaning som landsbygds trafiken medger, vad gäller förutsättningarna att kollektivtrafikförsörja glesa områden på samma principer som mer tätbebyggda gör att en rad innovativa försök

har gjorts runt om i landet för att göra annorlunda. Utöver regelrätta kommunala tillköp (se kapitel 4) som ger invånare möjlighet att resa ungefär som vanligt men till en extra kostnad för kommunen, förekommer ofta alternativa lösningar som syftar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och flexibel i glesa miljöer. Nedan beskrivs några modeller som prövats i olika regioner.

Anropsstyrd trafik (DRT)

Ett mer flexibelt system är den anropsstyrda trafiken, ”kollektivtrafik på begäran” eller demand-response traffic (DRT) som det kallas på engelska. Resenärer bokar då sin resa i förväg, ofta senast dagen innan, och minibussar eller taxibilar samordnas till gemensamma turer. Modellen har testats i flera regioner, bland annat i Gävleborg (Xtrafik, 2022) och Dalarna (Dalatrafik, 2022). Tidigare forskning (Trafikanalys, 2016) visar att användningen ofta är begränsad, i många fall på grund av bristande kännedom och krångliga bokningsrutiner. Där systemen väl fungerar kan de dock bidra till att minska både kostnader och klimatpåverkan eftersom fordonen endast körs när det finns faktiska behov.

Samtidigt lyfter flera av informanterna att DRT endast kan göra skillnad i marginal för att vara ekonomiskt gångbar. Som en av kommuninformanterna menar kan anropsstyrd trafik fungera som ett komplement till reguljär trafik men hävdar att det aldrig kan bli något annat än just ett komplement. Det är ett system som fungerar bra så länge ”ingen”, eller få använder det eftersom kostnaderna skulle snabbt överstiga eventuella vinster om systemet användes i större utsträckning. *”Då kommer vi att behöva 100 bussar som åker på dåliga grusvägar... Det går ju inte”* (kommunintervju 50). Som exempel lyfter informanten att en resa för en person från utkanten av kommunen in till tätorten skulle blir för stor för att kunna motiveras om det skedde för ofta. Liknande resonemang återfinns hos en av RKM:erna, som menar att anropsstyrd trafik i första hand handlar om social hållbarhet:

Ekonomisk hållbarhet är det ju förmodligen inte, de här närtrafikresorna kostar ungefär femhundra kronor att producera per resenär [jämfört med] en tågresor [som] kanske [kostar] en femtiolapp, en regionresa en tjuga och en

stadsresa en tio så att den är ju extremt dyr att hålla per resenär (region 7).

Ett exempel på en lokalt anpassad och tydligt avgränsad DRT-lösning är den nattaxi som en kommun erbjuder sina invånare. För en fast kostnad kan resenärer boka en taxi mellan det större regioncentrat och kommunen efter att det sista tåget har gått på helgkvällarna, och kommunen finansierar mellanskillnaden för taxiresan jämfört med priset för en tågbiljett (Laxå kommun, 2022). Det är en enkel men effektiv modell för att möta ett konkret behov utan att behöva köpa till hela busslinjer, och illustrerar hur anropsstyrda lösningar kan fylla en viktig funktion när de används selektivt och i tydligt definierade sammanhang.

Skolbussar som pendlingslinjer

I vissa kommuner har man prövat att öppna skolbussar för allmänheten på landsbygden. Trots att skolskjuts är en kommunal skyldighet med fokus på barn, kan bussarna utnyttjas bättre genom att även vuxna resenärer åker med. Det bidrar till klimatmålen och ger större resenärsunderlag, men tidtabellerna styrs av skolans tider och trafiken pausas under lov och helger. Det är alltså en lösning med begränsad flexibilitet.

En kommuninformant berättar om ett försök där två kommuner tillsammans med RKM ville vända på perspektiven och istället integrera skolskjutsarna i den vanliga linjetrafiken. I projektet synliggjordes skillnader i synen på de två trafikslagen, då kraven på trafiksäkerhet, trygga hållplatser och säker infrastruktur till och från hållplatserna upplevdes högre för skolskjuts än för den allmänna kollektivtrafiken. Det fanns också utmaningar med att få tidtabellerna att matcha med skolornas tider. Även om projektet ansågs som relativt lyckat ledde till slut problemen med trafiksäkerheten att projektet avvecklades. Det bidrog dock till viktiga insikter och erfarenheter för planerarna involverade i projektet när det handlar om att hitta former för överlapp och samverkan mellan planering av kollektivtrafik och skolskjuts.

Andra kommuner har medvetet gjort valet att *inte* öppna skolbussarna för andra resenärer. Ett motargument handlar om att det skapar ett orättvist system då tillgången till kollektivtrafik styrs av huruvida du

bor i anslutning till skolbussen eller inte, samtidigt som det skulle vara kostnadsdrivande för alla invånare. Just kostnadsfrågan är återkommande i intervjuerna, och det faktum om att invånare ska lösa biljett på skolbussen kan det finnas praktiska hinder för hur det i så fall ska gå till. Den särskilda kollektivtrafiken finansieras av kommunerna, ibland genom att regionen får uppdraget, ibland genom att kommunen gör egna upphandlingar (se kapitel 5). Det innebär att den särskilda kollektivtrafiken inte nödvändigtvis använder samma operatörer och bussar som den allmänna kollektivtrafiken gör. Infrastrukturen kring biljetthantering kan alltså saknas. Så här säger en representant för RKM om utmaningarna med att låta allmänheten resa med skolbussen:

Vi vet inte riktigt hur vi kommer att landa i det där, vi ska ha en regionbussutredning i höst, där kommer vi att kolla på den särskilda kollektivtrafiken också, hur vi kan samordna den med den allmänna kollektivtrafiken och jag är ganska övertygad om att man kommer ha öppet för allmänna resenärer även i skolskjutsen i någon form, kanske inte så som Värmland har men kanske gratis, kanske man får betala på samma sätt som för sin biljett och sådär. Vi får väl se efter höstens utredning vad som faller ut där. Men jag tror inte vi kommer stänga det, det tror jag inte (region 5).

Digitala samåkningsplattformar och MaaS

I intervjuerna beskrivs hur flera av RKM:erna försökt hitta alternativa sätt att trafikera landsbygderna genom mer delad mobilitet, såsom samåknings tjänster och andra delningslösningar, ofta organiserat genom digitala hjälpmedel. Mobility as a Service (MaaS) samlar olika transporttjänster i en app där resenären kan planera, boka och betala hela sin resa. I nordiska pilotprojekt (Eckhart et al, 2020; Mulley et al, 2023) har MaaS visat lovande resultat i glesbygd, särskilt när kommuner tagit rollen som samordnare mellan lokala initiativ och regionala aktörer. Exempel på detta är appen Freeway, som testats i Västernorrland och Dalarna och kombinerar samåkning med linjetrafik.

En utmaning med samåkningsmodeller de ofta är beroende av extern finansiering eller möter utmaningar kopplade till juridik och tillit.

Samåkning, delningslösningar och anropsstyrd trafik uppvisar både kreativitet och begränsningar. De kan fungera lokalt och tidsbegränsat, men problemet är att de sällan blir permanenta eftersom de blir sårbara när frågor om ansvar, juridik, tillit och långsiktig finansiering aktualiseras. Därför uppfattar flera kommuner att samåkning fungerar väl informellt men att det är svårt att formalisera. I flera intervjuer nämns att appar och andra digitala system har testats, men att användningen varit låg. En kommunrepresentant uttrycker det så: *”Det [samåker] gör man ju redan jättemycket. Det är många som måste göra. Men som en storskalig lösning – ingen av de tester som har genomförts kom i land, inget av det funkar”* (kommunintervju 3).

Från kommunernas perspektiv kantas samåkning av praktiska, organisatoriska och sociala hinder som begränsar dess potential. Det handlar om osäkerhet kring ansvars- och kostnadsfördelning, svårigheter att matcha resenärers tider, särskilt i glesbygdsområden, samt en upplevd otrygghet vid samåkning med okända. Därtill kommer hinder kopplade till beteendeförändringar, såsom starka bilnormer som gör att invanda färdstätt är svåra att bryta. Samåkning betraktas därför i första hand som ett möjligt komplement till kollektivtrafiken, framför allt på landsbygden eller under vissa tider på dygnet, men inte som en lösning som kan ersätta den.

Samtidigt finns exempel där politiken uttryckligen vill underlätta för samåkning och detta kan skapa nya incitament att testa olika lösningar. En kommunintervju beskriver det så:

Detta är [kommunens namn] modellen. Politiken vill att man ska tänka samåkning, det är så politiken resonerar. Det är vad man tror är framtiden enligt politiken för att få till hållbara resor på landsbygden. Att samåka (kommunintervju 40).

Andra intervjupersoner lyfter i stället behovet av att nyttja befintliga offentligt organiserade resor bättre, snarare än att fokusera på privat samåkning i personbilar. En kommunrepresentant formulerar det som:

Spontant inte alls: man behöver bli bättre på att använda de resor som offentliga aktörer redan gör skolskjuts, allmän

kollektivtrafik, anropsstyrd trafik. On-demand-lösningar. Det ger en ökad trygghet och vilja att använd tjänsten (kommunintervju 36).

Gemensamt för det som diskuterats i det här avsnittet är dock ambitionen att bryta den traditionella modellen för kollektivtrafik för att göra den mer flexibel, lokalt anpassad och behovsstyrd. Erfarenheterna visar samtidigt att långsiktighet, stabil finansiering och tydliga ansvarsförhållanden är avgörande för att digitala lösningar för samåkning och delad mobilitet ska kunna bli mer än tillfälliga projekt.

Avslutande diskussion

Utgångspunkten för detta kapitel är en tydlig kunskapslucka: forskning om kollektivtrafik i Sverige har i stor utsträckning handlat om storstäderna, medan landsbygder och mindre städer har hamnat lite i skymundan. Detta kan förstås både mot bakgrund av var trafikvolymerna är som störst (Trafikanalys, 2019), etablerade planeringsideal om ”starka stråk” (Portinson Hylander, 2021) och den ojämna geografiska fördelningen av kollektivtrafik (Macuchova och Brandt, 2024), men också som en effekt av hur forskningsfinansiering och nationell kunskapsuppbyggnad organiserats. I detta sammanhang utgör projektet bakom denna antologi ett medvetet försök att vända blicken mot de 18 regioner som ursprungligen stod utanför K2:s mandat och därmed att teoretisera och empiriskt synliggöra kollektivtrafikens villkor i ”resten av Sverige”.

Som kapitlet har visat låter sig frågan om landsbygdstrafik inte avgränsas till landsbygd i snäv bemärkelse. Tvärtom flyter frågor om gleshet, avstånd och låg efterfrågan samman med tätortstrafik i små och medelstora städer, mellanregionala flöden, organisatoriska strukturer och dominerande planeringsideal. Den bild som träder fram i våra intervjuer med kommunala planerare är därför inte en enkel berättelse om försämring. Många upplever att landsbygdstrafiken förbättrats, medan andra beskriver hur den har försämrats. Än viktigare och betydligt mer samstämmigt är dock beskrivningen av en kvalitativ förskjutning: trafiken har stärkts på vissa orter och stråk, ofta där den kopplas till starka regionala och tvärregionala förbindelser, samtidigt som den glesats ut eller lagts ned i andra delar av samma kommun. Samma förändring

kan upplevas både som förbättring och försämring, beroende på var i kommunen man bor och vilka hållplatser, linjer och tidtabeller som berörs.

På så sätt blir landsbygdstrafiken en arena där flera samhällsuppdrag möts och ibland krockar. För kommunerna vävs kollektivtrafik på landsbygden samman med ambitioner om attraktiva boendemiljöer, besöksnäring, skolans geografi och föreställningar om rättvisa mellan stad och land. För RKM formuleras uppdraget i termer av att tillhandahålla ett grundläggande regionalt utbud i hela länet, samtidigt som man måste hantera krav på kostnadseffektivitet, klimatmål och begränsade resurser. Landsbygdstrafiken blir därmed både en symbolfråga för inkludering och social rättvisa och ett konkret budgetproblem, där halvtomma bussar, linjedragningar och trafikupplägg ständigt omförhandlas.

Kapitlet uppmärksammar också hur landsbygdstrafiken sällan planeras som ett eget system, utan uppstår som en bieffekt av andra uppdrag: regiontrafik, skolskjuts, gymnasiesamverkan och mellanregionala stråk (Andersson, 2023; Gottfridsson, 2010; Hansson et al, 2018). Fragmenteringen mellan allmän och särskild kollektivtrafik efter kollektivtrafiklagens införande har förstärkt detta. Detta illustreras inte minst i skillnaden mellan skolresor och elevresor. Exemplet med linje 404 illustrerar hur nedläggningen av en enskild busslinje inte bara påverkar resmöjligheterna för gymnasieungdomar, utan också underminerar etablerade samverkansrelationer mellan kommuner och styr om interkommunala flöden mot andra orter och regioner. Sammanfattningsvis framträder ett planeringslandskap där landsbygdstrafiken är djupt inbäddad i andra sektorer; det handlar lika mycket om utbildning, arbetsmarknad och regional utveckling som om transport i snäv mening.

Relationen mellan kollektivtrafik och bil på landsbygden förstärker denna bild av komplexitet. Våra intervjuer beskriver hur bilen i praktiken oftast är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna användas. Strukturen med ”starka stråk” som binder samman större orter bygger på antagandet att resenärer själva kan ta sig till knutpunkterna, vilket på landsbygden nästan alltid betyder bil. Både RKM och kommuner intar en pragmatisk hållning; bilen ses inte enbart som ett

problem, utan också som en möjliggörare för mer hållbart resande, åtminstone i den del av resan där kollektivtrafiken är som effektivast. Samtidigt innebär denna ”allians” mellan bil och kollektivtrafik en risk att barn, unga och andra grupper utan körkort eller bil osynliggörs, särskilt där gång- och cykelinfrastrukturen är svag.

Mot denna bakgrund blir kapitlets genomgång av innovativa lösningar och nytänkande viktig. Exempel på anropsstyrd trafik, öppnade skolbusslinjer, och digitala samåkningsplattformar visar att det finns en betydande experimentlusta och en vilja att göra annorlunda. Gemensamt för många av dessa initiativ är att de försöker bryta med den traditionella, linjelagda modellen genom att göra trafiken mer flexibel, lokal och behovsstyrd. Samtidigt är flera av dem beroende av tidsbegränsad projektfinansiering eller enskilda eldsjälar, vilket gör att de riskerar att förbli undantag snarare än integrerade delar av ett robust system. Här framträder ett centralt dilemma: landsbygdstrafiken är samtidigt den del av kollektivtrafiken som kanske allra mest behöver innovation och långsiktighet och den del som oftast bedrivs i kortsiktiga projektformer.

Vad innebär då detta sammantaget för forskning, policy och praktik? För det första visar kapitlet att det finns ett stort behov av att ta landsbygdstrafiken på lika stort analytiskt allvar som storstadstrafiken. Det gäller inte bara att ”fylla ett glapp” i forskningen, utan också att utveckla begrepp, modeller och planeringsideal som faktiskt utgår från glesa geografier, komplexa beroenden och flernivåstyrning. ”Starka stråk”-logiken kan inte rakt av översättas till glesa och perifera områden; här behövs en vidare begreppsapparat som rymmer både skolresor, välfärdsuppdrag, symbolpolitik och praktisk vardagslogistik.

För det andra pekar kapitlet på behovet av att synliggöra och hantera de planeringsberoenden som omger landsbygdstrafiken. När kollektivtrafikens faktiska funktion på många platser i hög grad bärs av skolresor, gymnasiesamverkan och andra välfärdsrelaterade flöden blir det problematiskt att behandla dessa system som separata eller att skjuta över ansvaret mellan kommuner, RKM och statliga aktörer. En mer samordnad styrning, där finansiering, ansvar och mål för skolskjuts, elevresor och allmän kollektivtrafik dras närmare varandra, skulle kunna minska fragmenteringen och skapa tydligare incitament för långsiktiga lösningar.

För det tredje pekar erfarenheterna på vikten av att både erkänna och problematisera bilens roll i landsbygdens mobilitetssystem. Att helt bortse från bilen är varken realistiskt eller önskvärt, men att tyst förutsätta bilinnehav riskerar att reproducera ojämlikhet och osynliggöra vissa grupper. En mer explicit diskussion om hur bil och kollektivtrafik kan kombineras på sätt som inte stänger ute barn, unga och bilfria hushåll, till exempel genom satsningar på trygga cykelvägar till hållplatser, samordnad skol- och linjetrafik eller lokala mobilitetshubbar, är därför central.

Slutligen understryker kapitlet att landsbygdstrafiken inte är en sidofråga, utan ett lackmustest på hur det svenska planeringssystemet hanterar frågor om territoriell rättvisa, välfärdens geografi och hållbar mobilitet. Att kollektivtrafik på landsbygden både framstår som en symbolfråga och ett praktiskt ”optimeringsproblem” är inte bara ett uttryck för knappa resurser, utan också för hur olika politiska mål ställs mot varandra. Om ambitionen är att ”hela Sverige ska leva” krävs det att landsbygdstrafiken förstås och behandlas som en del av denna större berättelse, inte som ett särfall, utan som en integrerad del av den samlade mobilitets- och välfärdspolitiken. Detta kapitel är ett steg i den riktningen, men pekar också på hur mycket som återstår att göra, både i forskningen och i det vardagliga planeringsarbetet.

Referenser

- Allanson, J. (2025). Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden, *Urban Transitions*, 1:100003.
<https://doi.org/10.1016/j.ubtr.2025.100003>
- Andersson, I. (2023). ”Kollektivtrafik för landsbygder?” I Stenbacka, S. & Hermelin, B., *Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*. Malmö: Gleerups Utbildning AB, s. 57–74.
- Anund, A., Larsson, K., Weidel, M., Nygårdhs, S., Hardestam, H., Monstein, C., Skogsmo, I., & Bröms, P. (2023). *Autonoma elektrifierade bussar: Sammanlagda erfarenheter med fokus på användare* (VTI rapport 1177). Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

- Dalatrafik (2022). *Flextrafik och anropsstyrda turer*. <https://www.dalatrafik.se/sa-reser-du-med-oss/bestall-trafik/flextrafik-och-anropsstyrda-turer/> [2022-09-22]
- Eckhart, J., Lauhkonen, A., & Aapaoja, A. (2020). Impact assessment of rural PPP MaaS pilots. *European transport research review*, 12 (1), 1-14.
- Eriksson, L. & Andersson, I. (kommande). Overlapping spaces: Planning for the “whole journey” in Swedish public transport, artikel under granskning.
- Gottfridsson, H. O. (2010). *Dubbel kollektivtrafik – Alla ombord?* Karlstad University studies, 2010: 3, s. 1–47.
- Hansson, P.; Pettersson, F.; Khan, J. & Hrelja, R. (2018). *Kommunerna och kollektivtrafiken. En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja Kollektivtrafiken*. K2 WORKING PAPERS 2018:6.
- Hermelin, B., Olsson, C. & Eriksson, L. (kommande). How local policy for sustainable development considers transport: Comparing four cities in Sweden, artikel under granskning.
- K2 - Nationellt kunskapscenter för kollektiv mobilitet (2024). *A new phase for K2 – the Swedish knowledge centre for public transport*. Muntlig presentation, Workshop om ”K2 från 2025”, 3–4 april.
- Laxå kommun (2022). *Nattrafiken från Örebro*. <https://www.laxa.se/Leva-och-bo/Kollektivtrafiken/Nattrafiken-fran-Orebro.html> [2022-09-22].
- Macuchova, Z. & Brandt, D. (2024). Public transport provision and social sustainability in Sweden. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 107(3): 307-327.
- Mulley, C., Nelson, J., D., Ho, C. & Hensher, D., A. (2023). MaaS in a regional and rural setting: recent experience. *Transport policy*, 133, 75-85. DOI: 10.1016/j.tranpol.2023.01.014 Mulley et al. 2023

- Olsson, C., & Andersson, I. (kommande). Bus 404 not found: Unpacking left-behind responsibilities for municipalities in light of regional public transport withdrawal. (opublicerat manus).
- Portinson Hyllander, J. (2021). *Constructing Transit Corridors: The Politics of Public Transport Policy and Planning in Malmöhus and Skåne 1970-2020*, Lund: Lund University, Environmental and Energy Systems Studies.
- Trafikanalys (2016). *Uppföljning av integrerad kollektivtrafik i Dalarna och Kalmar län*, Rapport 2016:18.
- Trafikanalys (2019). *Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål*. Rapport 2019:7.
- Xtrafik (2022). *Närtrafik*. <https://xtrafik.se/flextrafik-nartrafik> [2022-09-22]
- Ödeshög kommun (2024). Kommunstyrelsen, protokoll 2024-03-06, Dnr KS 2024/58 §42.