

# Landsbygdsmiljöavtal

För ökad tillgänglighet i landsbygder

---

---



---

**Rapportnummer:** C834  
**I samarbete med:** Trivector Traffic  
**Författare:** Emma Lund, Anders Roth

---

**Medel från:** Energimyndigheten

**ISBN:** 978-91-7883-587-4

## Summary

---

Interest in and preferences for the content of a rural environment agreement have been examined among residents in rural areas, officials in regions and municipalities, as well as politicians from the municipal, regional, and national levels. Politicians from all three levels and officials from regions and municipalities are generally positive about the idea of an agreement. All groups also agree on the need to consider both accessibility and mobility, unlike current transport and infrastructure planning that primarily focuses on accessibility through transportation investments. Residents in rural areas prioritize increased accessibility and support for local services such as shops, schools, and pharmacies. There are also interesting examples from sparsely populated regions that are already working on solutions to reduce the need for long journeys. This can range from automated grocery stores to offering digital medical consultations through home care services.

Public transport is important for rural residents, and our conclusion is that when choosing measures to strengthen or improve public transport, it is appropriate to consult with those who currently use public transport the most. What is primarily requested by these individuals is route availability and reliability. An example is on-demand transport that can be combined and relied upon as an extension of scheduled services. Other requested measures include bike paths to stops and safe commuter parking.

There are currently several different forms of support aimed at rural areas, and various public organizations and authorities are working on rural development. Several of these forms of support do not seem to need more funding in themselves, but coordination can be improved based on the principle of enhancing both accessibility and mobility for designated locations and communities.

Rural environment agreements should be based on a model where municipalities and regions negotiate with the aim of coordinating the regional service program with site development, public transport, infrastructure measures such as bike paths, and secure interchange/stops. Municipalities need to identify which locations/communities should be prioritized and guarantee a basic level of services such as schools and preschools. Regions need to plan for a basic level of public transport services and ensure that the focus of the regional infrastructure plan allows for measures to promote sustainable travel instead of capacity-enhancing

road projects. It is also important that measures can be coordinated by location and time. The next step should be for the municipality/region to be able to seek support from the state for the operation of public transportation and sustainable travel linked to public transportation. Support is needed for regions to maintain a basic level of service. What we propose requires decisions and funding from the government. While waiting for such an initiative, there are opportunities today for municipalities and regions to better coordinate their work.

## Sammanfattning

---

Intresse för och önskemål om innehåll i ett landsbygdsmiljöavtal har undersökts hos invånare på landsbygder, tjänstepersoner i regioner och kommuner samt hos politiker från den kommunala, regionala samt den nationella nivån. Politiker från alla tre nivåer samt tjänstepersoner från regioner och kommuner är generellt positiva till idén om avtal. Samtliga grupper instämmer också i behovet av att se till både tillgänglighet och mobilitet till skillnad från dagens transport- och infrastrukturplanering som skapar tillgänglighet främst genom transportsatsningar. Boende på landsbygder prioriterar ökad tillgänglighet och stöd till lokal service som affär, skola och apotek. Det finns också intressanta exempel från glesbygdsregioner som redan i dag arbetar med lösningar för att minska behovet av långa resor. Det kan handla om allt ifrån automatiska livsmedelsbutiker till att erbjuda digitala läkarbesök via hemtjänsten.

Kollektivtrafiken är viktig för boende på landsbygd och vår slutsats är att vidval av åtgärder för att förstärka eller förbättra kollektivtrafiken är det lämpligt att lyssna med de som mest utnyttjar kollektivtrafiken idag. Det som främst efterfrågas hos dessa personer är turutbud och tillförlitlighet. Ett exempel är anropsstyrd trafik som går att kombinera och lita på som förlängning av den linjebundna trafiken. Andra efterfrågade åtgärder är cykelvägar till hållplatser och säkra pendlarparkeringar.

Det finns idag flera olika stödformer riktat till landsbygd och olika offentliga organisationer och myndigheter som arbetar med landsbygdsutveckling. Flera av stödformerna verkar inte i sig vara i behov av mer pengar, men samordningen kan förbättras utifrån principen att stärka både tillgänglighet och mobilitet för utpekade orter och samhällen.

Landsbygds miljöavtal bör utgå från en modell där kommuner och regioner gör en förhandling med syfte att samordna det regionala serviceprogrammet med platsutveckling, kollektivtrafik, infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser/hållplatser. Kommuner behöver peka ut vilka orter/samhällen som ska prioriteras samt garantera ett basutbud gällande till exempel skola och förskola. Regionerna behöver planera för ett basutbud för kollektivtrafik samt se till att fokus för den regionala infrastrukturplanen medger åtgärder för hållbart resande i stället för kapacitetshöjande vägprojekt. Viktigt är också att åtgärder ska kunna ske samordnat till plats och tid. Som nästa steg ska sedan kommun/region kunna söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken. Här behövs det stöd för att regionerna ska kunna upprätthålla en grundläggande servicenivå. Det vi föreslår förutsätter beslut och finansiering från regeringen. I väntan på ett sådant initiativ finns det dock möjligheter redan idag för kommuner och regioner att samordna sitt arbete bättre.

## Innehållsförteckning

---

<b>Summary</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>7</b>
<b>2 Metod</b>	<b>9</b>
<b>3 Nuläge och behov</b>	<b>14</b>
<b>4 Förslag till avtalslösning</b>	<b>18</b>
<b>5 Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>21</b>
<b>6 Referenser</b>	<b>23</b>

# 1 Inledning

---

För att klara transportsektorns klimatomställning krävs en rad olika åtgärder. Även om elektrifiering och biodrivmedel kan ge viktiga bidrag till minskade utsläpp från transportsektorn krävs också minskade bilresor för att målet ska vara möjligt att nå, vilket till exempel Berg Mårtensson et al. (2024) visar i en analys av sex olika scenarier för att nå det svenska klimatmålet för transportsektorn till 2030. För att minska bilresandet krävs en kombination av piskor och morötter, i form av å ena sidan till exempel höjda bränsleskatter och minskade reseavdrag, och å andra sidan satsningar på hållbara alternativ i form av till exempel kollektivtrafik och cykel (OECD 2021). Men kostnader och nyttor för dessa åtgärder kommer att fördelas ojämnt mellan olika grupper och geografier. I täta urbana miljöer är det relativt enkelt att skapa goda alternativ till bilen, medan situationen i glesa landsbygdsmiljöer är en annan. De flesta inkomstgrupper betalar idag ungefär samma andel av sin inkomst i bränsleskatter, men landsbygdsbor betalar redan idag ungefär dubbelt så mycket i bränsleskatt som storstadsbor (Trafikverket, 2020). Enligt Trafikutskottets forskningsöversikt från 2019 har relativt lite forskning gjorts kring hur en hållbar mobilitet i landsbygder och mindre tätorter kan se ut. I översikten nämns ett antal åtgärder/lösningar som kan bidra, men det saknas kunskap om hur väl dessa åtgärder kan svara upp mot landsbygdsbornas mobilitetsbehov och det saknas studier på hur styrmedel bör utformas för att uppnå en hållbar mobilitet i glesare geografier.

I det tidigare forskningsprojektet Styrmedel för accepterad hållbar tillgänglighet och rättvisa (Winslott, Hiselius et al. 2020) utforskades möjliga vägar framåt för att säkerställa en inkluderande och jämlik omställning. Projektet visar att det behövs kompletterande offentliga strategier för att människor på landsbygder på ett jämlikt sätt ska kunna medverka till omställningen och för att öka acceptans för densamma. Åtgärder som skapar bättre alternativ till bilen behöver kombineras med styrmedel som kompenserar landsbygdsbilismens ökade kostnader. För att skapa acceptans i befolkningen (även på landsbygder) för åtgärder som ökar kostnaden för att köra bil kommer det troligtvis i närtid att behövas åtgärder som kompenserar för den minskade biltillgängligheten i landsbygder.

Forskningsprojektet Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter (Hult et al. 2023) byggde vidare på denna slutsats och utforskade möjliga lösningar genom mer utförliga fokusgruppsintervjuer med boende på landsbygder i flera olika geografier från norra till södra Sverige, med fokus på att identifiera

utmaningar och ta fram förslag på lösningar för att öka tillgängligheten för alla på landsbygder, och indirekt minska behovet av bil. I RORiLand-projektet (Resor och Oresor i Landsbygder) har fokus för ett av delprojekten varit på att paketera möjliga lösningar för att minska bilberoendet på landsbygder i form av "landsbygds miljöavtal" som ett möjligt styrmedel. Slutsatserna från projektet Rättvis tillgänglighet har utgjort en del av underlaget för att i dialog med boende på landsbygder identifiera intressanta lösningar att inkludera i avtalen. Konceptet landsbygds miljöavtal har sedan utforskats vidare i dialog med tjänstepersoner och politiker på lokal, regional och nationell nivå. Inspiration till landsbygds miljöavtalen har hämtats från de tidigare stadsmiljöavtalen, där kommuner och regioner kunde söka finansiering från Trafikverket för åtgärder som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt för hållbara godstransportlösningar. Som motprestationer åtog sig kommunerna och regionerna att genomföra kompletterande åtgärder, styrmedel, program och planer som ledde i samma riktning. Genom att de olika parterna i avtalen dels hade rådighet över olika delar i planeringsprocessen, dels att avtalen triggade parterna att faktiskt genomföra de åtgärder som avtalats, kunde helheten av åtgärder som genomfördes inom stadsmiljöavtalen skapa en större nytta än om aktörerna agerat helt på egen hand. Forskning visar också att den samlade effekten av olika åtgärder för hållbara transporter blir större om de läggs samman i åtgärds paket, jämfört med den sammanlagda effekten av varje enskild åtgärd om de implementeras separat (Buehler et al. 2016).

Tanken är att landsbygds miljöavtal skulle kunna vara en nyckel för att skapa acceptans för de omfattande åtgärder som krävs för att klara transportsektorns klimatomställning. Landsbygds miljöavtal skulle förslagsvis innehålla åtgärder som både stärker den lokala tillgängligheten och servicen kombinerat med åtgärder för ett hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Avtalen ska tecknas mellan kommun, region och stat där alla tre parter har sitt ansvar och sina möjligheter att bidra till helheten. Poängen med avtal är att en kombination av åtgärder och insatser har potential att ge större effekter tillsammans jämfört med om åtgärderna hade genomförts var och för sig. Ett avtal mellan de tre nivåerna gör också att sannolikheten ökar för att åtgärder blir av och med högre ambitionsnivå än vad som annars hade varit fallet.



RORiLand-projektet har letts av Fyrbodals kommunalförbund, och andra medverkande aktörer har varit bland andra Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Region Halland och Region Kronoberg. Detta har satt ramarna för valet av fallstudier i delprojektet, där fokus varit på Brodalen i Lysekils kommun och Dals Långed i Bengtsfors kommun, båda i Fyrbodals kommunalförbund. Det är också anledningen till att exempel på regionalt serviceprogram och basutbud för kollektivtrafik har hämtats från Västra Götalandsregionen. Vid workshops med tjänstepersoner har inbjudan gått ut till tjänstepersoner från de kommunalförbund och regioner som medverkat i projektet.

## 2 Metod

---

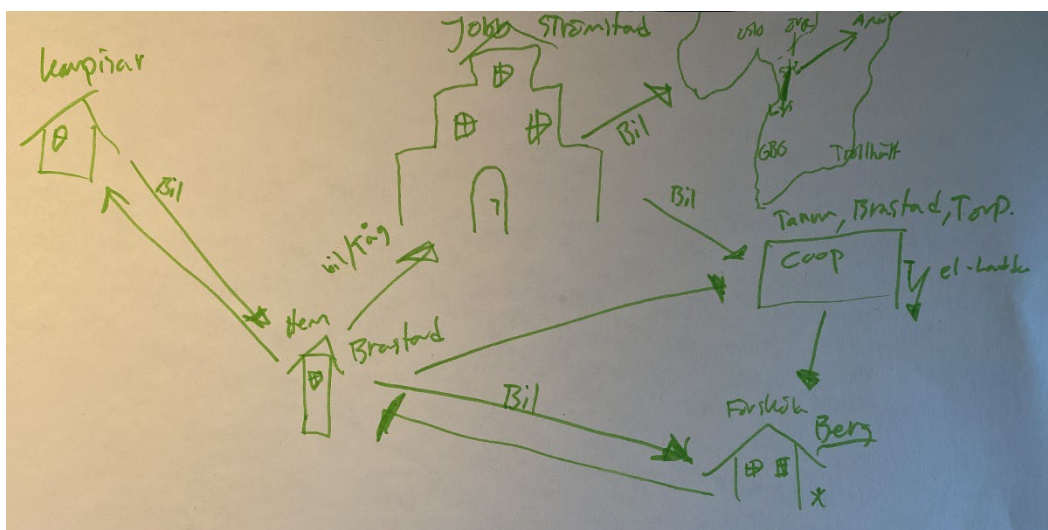
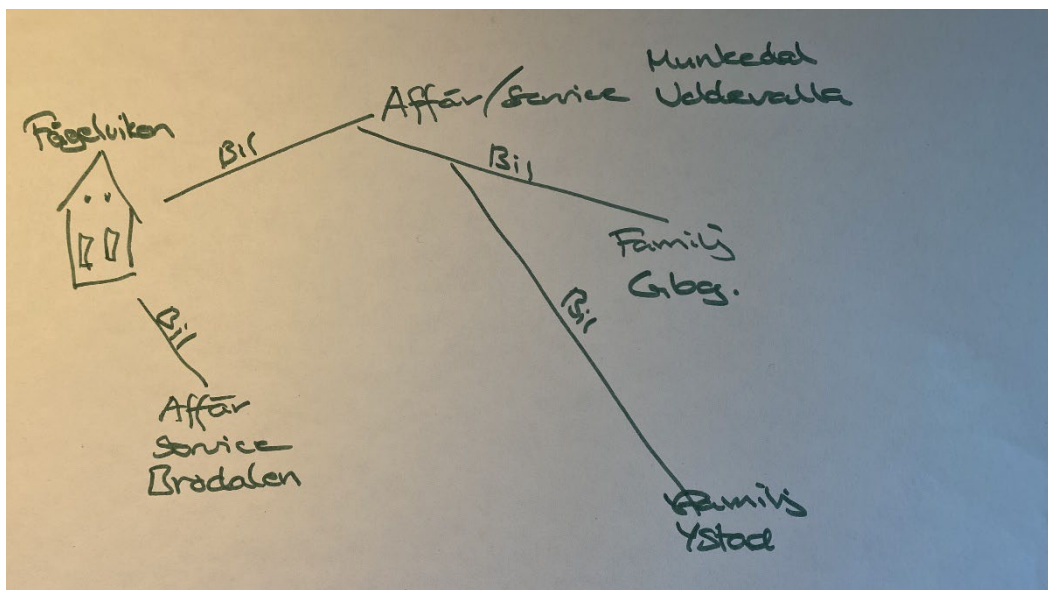
I projektet har en rad olika metoder använts för att ta fram förslaget till landsbygdsmiljöavtal, med syfte att få med perspektiv från boende på landsbygder, tjänstepersoner och politiker.

### Fokusgruppsintervjuer med boende

I ett första steg genomfördes fokusgruppsintervjuer med boende i Brodalen och Dals Långed, med syfte att identifiera behov och förslag på lösningar som skulle kunna underlätta ett minskat bilresande på landsbygder. Brodalen och Dals Långed valdes som exempel på mindre orter med visst utbud av service och kollektivtrafik. I båda orterna finns dessutom grannskapskontor, lokaler där man kan hyra in sig på en arbetsplats för att kunna arbeta på distans i sällskap av andra, vilket var en av lösningarna som undersöktes vidare i en annan del av RORiLand-projektet. Deltagarna rekryterades genom annonser i sociala medier, anslag på lokala anslagstavlor och epost till personer som deltagit i projektets resvaneundersökning och gett sitt medgivande till att bli kontaktade.

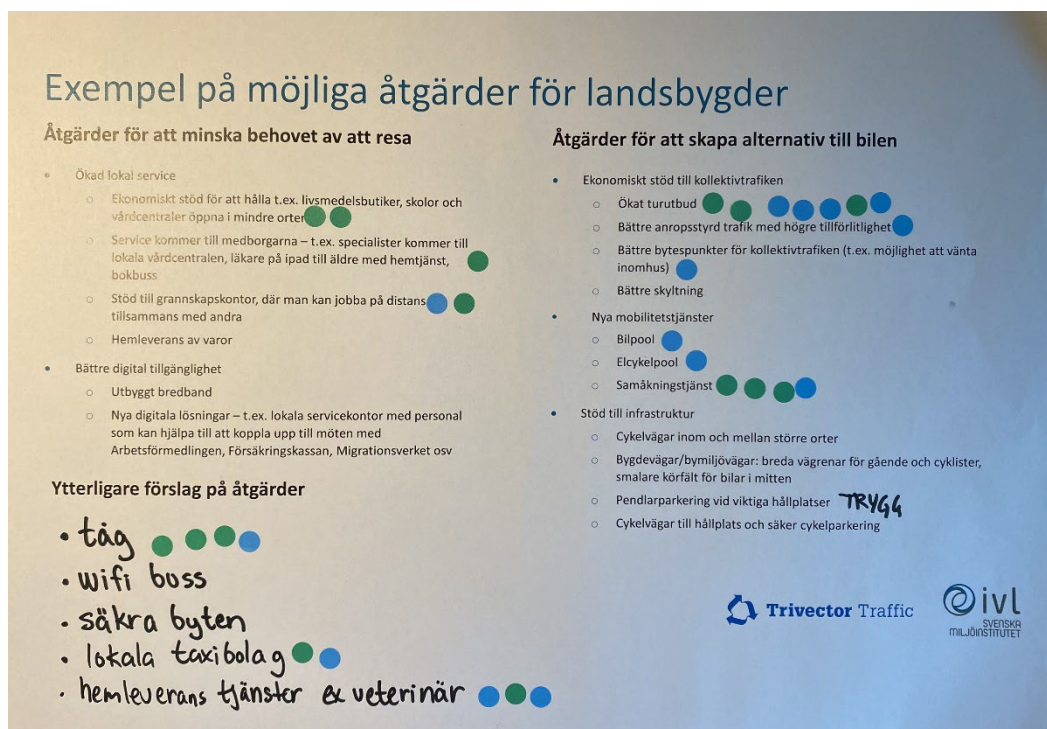
Fokusgrupperna genomfördes på plats i de två orterna i oktober 2023. Sex fokusgruppsintervjuer (tre på vare ort) genomfördes med totalt 16 deltagare. I fokusgrupperna deltog personer i olika åldrar, 10 kvinnor och 6 män. Några var under 30 och utan barn, några var småbarnsföräldrar, några yrkesarbetande med vuxna barn och några var pensionärer. Ett fåtal av deltagarna hade egen erfarenhet av de lokala grannskapskontoren. Som inledning till fokusgruppsintervjuerna presenterades bakgrunden till projektet och utgångspunkten i ett hypotetiskt framtidsscenario där kostnaden för att köra bil ökat betydligt jämfört med idag. I

det första momentet blev deltagarna ombudda att rita varsin vardagskarta (jfr Gil Sola och Levin 2021) över sina vardagliga målpunkter och hur de tog sig mellan dem. Två exempel på deltagarnas vardagskartor finns i Figur 1 nedan. Syftet med denna övning var att få en bild av hur deltagarnas vardagsresor såg ut idag och utifrån detta också förstå varför de valde de färdmedel de gjorde idag och vilka eventuella utmaningar de såg kopplade till sina resor.



Figur 1 Exempel på vardagskartor från fokusgrupperna

I nästa steg presenterades en lista med möjliga åtgärder för att minska behovet av att resa med bil, som diskuterades och därefter rangordnades utifrån hur väl deltagarna upplevde att de svarade mot deras utmaningar. Deltagarna hade också möjlighet att lägga till egna förslag på åtgärder som de trodde skulle kunna ha potential att minska deras behov av att resa med bil. Ett exempel på resultatet av diskussion och prioritering i en av fokusgrupperna finns i Figur 2.



Figur 2 Underlag för diskussion och prioritering av åtgärder i fokusgrupperna.

## Workshopar med tjänstepersoner

Utifrån resultaten från fokusgrupperna togs ett första förslag till landsbygdsmiljöavtal fram som presenterades för en stor grupp tjänstepersoner som arbetar med landsbygdsfrågor och/eller kollektivtrafik från kommuner, kommunalförbund och regioner (med fokus på aktörer från de deltagande regionerna och kommunalförbunden) vid en digital workshop i januari 2024. Deltagarna fick i mindre grupper diskutera huruvida de bedömde att landsbygdsmiljöavtal kunde vara ett intressant styrmedel, vilka åtgärder som skulle kunna vara relevanta att inkludera, och hur avtalen skulle kunna utformas för att fungera i praktiken.

## Intervjuer med politiker

Med utgångspunkt i ett mer genomarbetat förslag till landsbygdsmiljöavtal genomfördes under januari och februari 2024 sju intervjuer med företrädare för olika politiska partier, på kommunal (2 intervjuer), regional (2 intervjuer) och nationell nivå (3 intervjuer). Deltagarna representerade alla politiska partier utom Liberalerna som vi tyvärr inte lyckades nå. Politikerna valdes ut för att de på något sätt arbetar med landsbygdsfrågor. Vid intervjuerna presenterades ett preliminärt förslag till landsbygdsmiljöavtal som intervjupersonerna fick ge feedback på utifrån ett antal frågeställningar. Politikerna fick svara på samma frågor som tjänstepersonerna, men då de intervjuades en i taget gav det utrymme till friare samtal och större möjligheter till utvecklade resonemang.

## Webenkät

I det sista momentet genomfördes en webenkät med boende på landsbygder i hela Sverige som fick svara på frågor kring sitt vardagsresande och ge feedback på förslaget till landsbygdsmiljöavtal. Enkäten skickades ut i februari 2024 och besvarades av 550 slumpmässigt utvalda personer över 18 år, boende i en kommun som ingår i någon av SKR:s kommungrupper Pendlingskommun nära mindre tätort; Landsbygdskommun eller Landsbygdskommun med besöksnäring vilka bedömdes som relevanta utifrån syftet med landsbygdsmiljöavtal. Syftet med enkäten var att få synpunkter från en större grupp individer än vad vi nått genom fokusgrupperna. De svarande har en tämligen jämn könsfördelning. Åldern varierar från 18 år och uppåt samt den geografiska fördelningen utgår från Sydsverige till övre Norrland. Det finns även en god spridning i utbildningsnivå samt huvudsaklig sysselsättning.

## Åtgärder

För frågor och diskussioner med de olika grupperna har utgångspunkten varit en exempellista på möjliga åtgärder för landsbygder enligt följande:

## Åtgärder för att minska behovet av att resa

### Ökad lokal service

- Ekonomiskt stöd för att hålla till exempel livsmedelsbutiker, skolor och vårdcentraler öppna i mindre orter
- Service kommer till medborgarna, till exempel specialister kommer till lokala vårdcentralen, läkare på ipad till äldre med hemtjänst, bokbuss
- Stöd till grannskapskontor, där man kan jobba på distans tillsammans med andra
- Hemkörning av varor/leverans till servicepunkt

### Bättre digital tillgänglighet

- Utbyggt bredband
- Nya digitala lösningar, till exempel lokala servicekontor med personal som kan hjälpa till att koppla upp till möten med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Migrationsverket osv

## Åtgärder för att skapa alternativ till bilen

### Stöd till kollektivtrafiken

- Ökat turutbud
- Bättre anropsstyrd trafik med högre tillförlitlighet
- Bättre bytespunkter för kollektivtrafiken, till exempel möjlighet att vänta inomhus
- Bättre skyltning

### Stöd till infrastruktur

- Cykelvägar inom och mellan större orter
- Bygdevägar/bymiljövägar: breda vägrenar för gående och cyklister, smalare körfält för bilar i mitten
- Pendlarparkering vid viktiga hållplatser
- Cykelvägar till hållplats och säker cykelparkering

### Nya mobilitetstjänster

- Bilpool
- Elcykelpool
- Samåkningstjänst

## Underlag till avtalsförslaget

Utifrån underlaget som samlats in genom fokusgrupper, workshops, politikerintervjuer och webenkät formulerades det förslag till landsbygds miljöavtal som presenteras i denna rapport.

## 3 Nuläge och behov

---

### Behov

Klimat- och transportreformer har som beskrevs i inledningen hittills haft en övervikt mot städernas omställning, exempelvis via stadsmiljöavtalen och utbyggnad av laddinfrastruktur för elbilar. Det är logiskt då möjligheterna till att minska på bilåkande till förmån för mer gång, cykel och kollektivtrafik är större i städer jämfört med landsbygd. Stadsbor har generellt också högre inkomster jämfört med boende på landsbygd och köper därför fler nya elbilar. Samtidigt finns ett stort behov av åtgärder som ökar tillgängligheten och stärker möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt på landsbygder.

Såväl resultaten från fokusgrupperna som svaren i webenkäten visar tydligt att bilen är det dominerande färdmedlet bland boende på landsbygder. 83 procent av de svarande i webenkäten använder bil i de flesta fall för sina vardagliga resor. Endast 7 procent av de svarande i enkäten svarar att cykel, elcykel eller sparkcykel är det färdmedel de använder i de flesta fall för sina vardagliga resor, och 6 procent svarar att kollektivtrafiken är det färdmedel de använder oftast. Skillnaderna är dock stora mellan olika åldersgrupper, där 21 procent i åldersgruppen 18 - 29 anger kollektivtrafiken som sitt vanligaste färdmedel. Ett intressant resultat är också att 30 procent av de som svarat på enkäten anger att de har en hög eller mycket hög vilja att i fler situationer välja ett annat alternativ än bilen. Här återfinns samma skillnad mellan åldersgrupperna som ovan, där betydligt fler personer mellan 18 – 29 år önskar välja bort bilen jämfört med åldersgrupperna med en ålder över 50 år. Man kan därför dra slutsatsen att även boende på landsbygder efterfrågar åtgärder som förbättrar förutsättningarna för hållbart resande.

Kollektivtrafiken kom upp till diskussion i så gott som alla sammanhang, både i fokusgrupper och samtal med tjänstepersoner och politiker. Många synpunkter rörde turutbudet och tillförlitligheten. En viktig slutsats var dock att de som själva använde kollektivtrafiken mycket hade en mer positiv bild av hur den fungerade än de som såg sig som beroende av att köra bil. Detta resultat var tydligt både i fokusgrupperna och i webenkäten. Vid val av åtgärder för att förstärka eller förbättra kollektivtrafiken är det därför viktigt att de som mest utnyttjar kollektivtrafiken idag involveras.



Fokusgruppsintervjuerna och webenkäten visade också tydligt att boende på landsbygder prioriterar ökad tillgänglighet och stöd till grundläggande lokal service som affär, skola och apotek högt. Även tillgång till paketutlämning är viktigt. Lokala grannskapskontor som finns i både Brodalen och Dals Långed kan fungera både som mötesplatser och som alternativ till långa pendlingsresor, inte minst för småbarnsföräldrar, även om långt ifrån alla har arbeten där det fungerar att arbeta på distans. 12 procent av de som svarat på webenkäten anger dock att de har möjlighet att arbeta eller studera hemifrån hela veckan, och ytterligare 30 procent att de kan göra det delar av veckan, så potentialen för att arbeta på distans hemifrån eller från ett grannskapskontor är relativt stor även bland boende i landsbygder. De behov som uttrycks från fokusgrupper och deltagare i webenkät stämmer också väl överens med synpunkter från tjänstepersoner i Boråsregionens kommuner som framkommit under dialogmöten (Boråsregionen 2024). Dessa genomfördes i en annan del av RORiLand-projektet under 2023 och 2024 med syfte att diskutera utmaningar och möjligheter kring mobilitet i glesare geografier. Behov som lyfts fram gäller bland annat att bygga ut och koppla ihop cykelvägar med hållplatser och bytespunkter för kollektivtrafiken samt pendelparkeringar för både bil och cykel som är tillgängliga och funktionella. Ytterligare behov från dialogmötena gäller att närtrafiken har en större roll att fylla än i dagsläget samt att samarbete behövs med det lokala förenings- och näringslivet.

Flera av politikerna ansåg att konceptets idé om att ett landsbygdsmiljöavtal kan fylla en roll för att öka acceptansen för en omställning av transportsektorn och högre drivmedelskostnader. De flesta lyfte också fram att åtgärder för att minska behovet av resor är minst lika viktiga som förbättrade resmöjligheter. Flera uttryckte också ett önskemål om att få höra mer om resultaten och konkreta tillämpningar.

## Dagens stödformer

Det finns idag flera olika stödformer riktat till landsbygd och olika offentliga organisationer som arbetar med landsbygdsutveckling. En av de mer centrala stödformerna är de regionala serviceprogrammen, där Tillväxtverket har i uppdrag att bistå regionerna i framtagande och genomförande av programmen. De regionala serviceprogrammen har som syfte att ge god tillgång till kommersiell service riktat till landsbygdsområden och utgår från fem utpekade kommersiella serviceområden; dagligvaror, drivmedelsstationer samt paket-, apotek- och betaltjänstombud (Tillväxtverket 2021). Ett annat syfte med de regionala serviceprogrammen är att bidra till att stärka samordning och prioritering av de

olika statliga stöd som kan beslutas av regionerna med förordning 2000:284 om stöd till kommersiell service finns som grund (Skr 2020/21:133). Ett tredje syfte är enligt regeringen att bidra till samverkan mellan nationella, regionala och lokala aktörer. Dagligvarubutiker och bemannade drivmedelsstationer lyfts här fram som speciellt viktiga då de fungerar som samlade även för andra serviceslag (Skr 2020/21:133). Västra Götalandsregionen beskriver till exempel i sitt regionala serviceprogram att kommersiell service är sammankopplad med annan service, men även med samhällsplanering, fysisk planering och näringslivsutveckling (VGR 2023). Västra Götalandsregionen arbetar enligt sitt program med att prioritera platser för stödinsatser och exempel på urvalskriterier som används är:

- Att det endast finns en aktör per serviceslag
- Att det är betydande avstånd till närmaste aktör
- Att servicen är av stor betydelse
- Att servicepunkten fungerar som en mötesplats och att det finns organiserad samverkan för utveckling av service i lokalsamhället
- Att grundservicen är svår att upprätthålla på kommersiella grunder

Ett annan stödform utgörs av Leaderprogrammet (lokalt ledd utveckling genom Leader). Programmet drivs av Jordbruksverket och det finns under tidsperioden 2023-2027 1,7 miljarder kronor att söka. Finansieringen kommer från EU och från svenska staten, men även kommuner och ibland även regioner kan bidra. Exempel på områden som kan få stöd är att öka landsbygdens attraktivitet för boende, att arbeta med utveckling av bygdens föreningsliv samt att arbeta med näringslivsutveckling (Jordbruksverket 2024).

Ett annat område där det går att söka stöd gäller bredbandsutbyggnad. Det är Post- och telestyrelsen som ger bidrag till fibreföreningar, stadsnät och operatörer för att bygga ut bredband. Ansökningarna ska baseras på prioriteringar där regionerna ska peka ut områden som ska vara i fokus för bredbandsstödet. Stödet omfattar direkta investeringskostnader som rör den fysiska infrastrukturen (PTS 2024).

Regioner och eller kommuner finansierar och ansvarar för kollektivtrafiken utgående från lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). I varje län ska det enligt lagen finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har till ansvar att ta fram ett trafikförsörjningsprogram för att bland annat fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafiken. I Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram finns till exempel mål för god geografisk tillgänglighet. Ett sådant är att minst 82 procent av invånarna ska ha högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till



närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) (VGR 2021).

Regionen ansvarar för och planerar tillsammans med kommuner och Trafikverket infrastruktursatsningar, till exempel genom länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen. Innehållet i länsplanerna styrs av förordningen (SFS 1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. En länsplan ska gälla för tolv år och domineras ekonomiskt av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Men planerna innehåller också exempelvis statlig medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar (SOU 2022:21).

Många regioner driver också olika typer av platsutvecklingsprojekt, med ekonomiskt stöd från Tillväxtverket eller EU:s strukturfonder. Tillväxtverket har också beskrivit att flera av ovanstående stödformer och åtgärdsformer har tydliga kopplingar (VGR 2023). Det gäller främst kommersiella servicetjänster, kommunala uppgifter som omsorg och medborgarservice samt statliga åtaganden och myndighetsuppgifter. Tillväxtverket ser även att kollektivtrafik, it och transport/logistik är områden som har en roll att fylla.

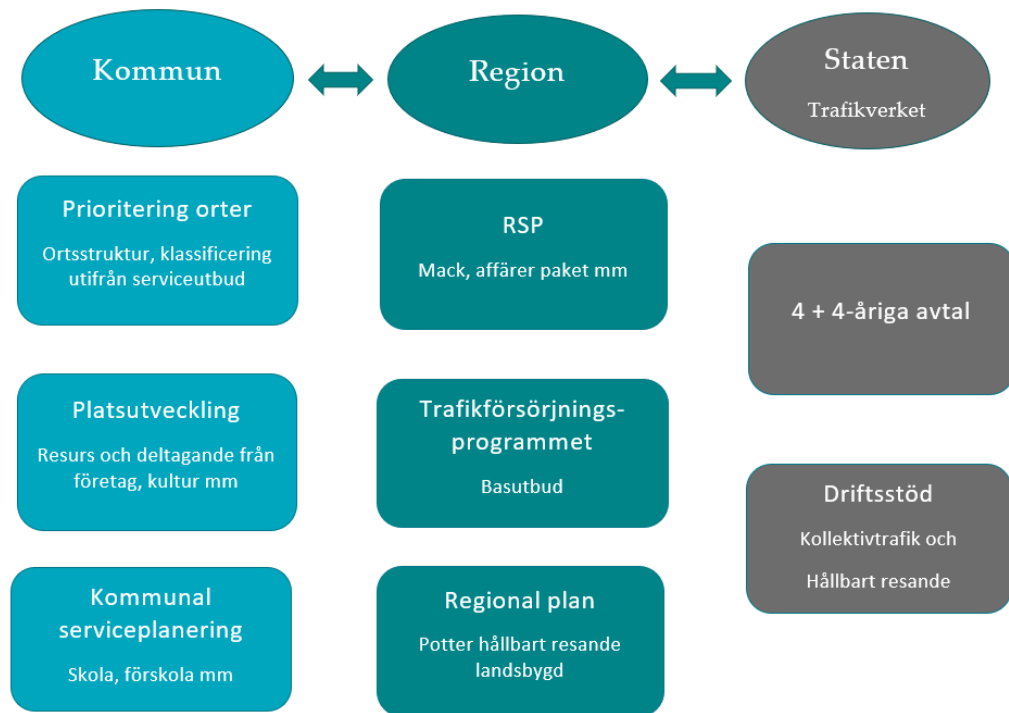
Vår slutsats utifrån de intervjuer och workshops vi genomfört med politiker och tjänstepersoner är att flera av stödformerna inte främst verkar vara i behov av mer pengar, men att olika aktiviteter och initiativ skulle kunna samordnas betydligt bättre för att stärka både tillgänglighet och mobilitet för utpekade orter och samhällen. Ett område där det dock är tydligt att ytterligare medel skulle kunna skapa en nytta för landsbygder är driften av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken finansieras idag till hälften av biljettintäkter och till hälften av skattemedel, men andelen skattefinansiering varierar stort mellan olika regioner. Som reaktion på regionernas sviktande ekonomi dras allt mer av landsbygdstrafiken in runtom i Sverige, och ersätts i bästa fall av någon typ av anropsstyrd kollektivtrafik med varierande kvalitet och användbarhet. Här kommer idén om ett landsbygdsmiljöavtal in.

## 4 Förslag till avtalslösning

---

Vårt förslag till landsbygdsmiljöavtal innebär att kommuner och regioner möts i en förhandling med syfte att samordna insatser inom det regionala serviceprogrammet med insatser kopplade till platsutveckling, bredband, kollektivtrafik och infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser/hållplatser (se figur 3 nedan). Kommunerna behöver peka ut vilka orter/samhällen som ska prioriteras. Gärna med en klassificering utifrån serviceutbud utgående från en ortstruktur. De behöver vidare ha en plan och arbete för platsutveckling för att på ett organiserat sätt inkludera bland annat näringsliv, kultur och föreningsliv. Ett rimligt krav bör också vara att kommunerna gör en kommunal serviceplanering för att kunna upprätthålla ett basutbud av kommunala åtaganden gällande till exempel skola och förskola för aktuella orter. Regionerna å sin sida behöver ha det regionala serviceprogrammet i fokus innehållande den kommersiella servicen. Regionen behöver vidare planera för ett fungerande basutbud för kollektivtrafik samt se till att den regionala infrastrukturplanen medger tillräckliga åtgärder för hållbart resande riktat till landsbygd. Här är det viktigt att de som idag nyttjar kollektivtrafiken i landsbygder är involverade.

För att potentialen för ökad hållbar tillgänglighet med den föreslagna avtalslösningen ska kunna realiseras är det viktigt att åtgärder ska kunna ske samordnat till plats och tid. När kommun och region är överens om vilka orter och åtgärder som ska prioriteras och vilka åtaganden som ligger på kommunen och regionen ska sedan kommun/region tillsammans kunna söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken för att regionerna ska kunna upprätthålla en grundläggande servicenivå. En lämplig avtalsperiod för landsbygdsmiljöavtalen skulle kunna vara fyra år, med möjlighet till fyra års förlängning. Under denna period förbinder sig kommunen att upprätthålla servicenivån och regionen att upprätthålla kollektivtrafiken på avtalad nivå.



Figur 3. Modell för landsbygdsmiljöavtal

Ett åtgärds paket skulle till exempel kunna innebära följande:

- Kommunen gör en serviceplanering och pekar ut vilka funktioner de olika orterna i kommunen är tänkta att ha och gör ett eget åtagande om att upprätthålla en viss servicenivå i respektive ort.
- Regionen prioriterar medlen i det regionala serviceprogrammet i enlighet med kommunens serviceplanering.
- Regionen åtar sig att inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen investera i infrastrukturåtgärder som ligger i linje med prioriteringen, exempelvis att göra om en landsväg till bygdeväg för att underlätta cykling mellan två näraliggande orter, att anlägga en ny cykelförbindelse från ett samhälle till en kollektivtrafiknod några kilometer därifrån, eller att anlägga en bättre busshållplats.
- Beroende på vilken typ av infrastrukturåtgärd som är aktuell kan kommunen åta sig att exempelvis medfinansiera en investering i en ny cykelväg, eller att genomföra investeringar i kompletterande åtgärder som säker cykelparkering eller pendlarparkering i anslutning till en viktig hållplats.

- Kommun och region ansöker tillsammans om medel hos staten för att stärka kollektivtrafiken i den berörda kommunen.
- Kommun och region gör en överenskommelse om att samverka kring åtgärder för platsutveckling, exempelvis genom att gemensamt söka stöd för att anställa en person som arbetar med platsutvecklingsfrågor i kommunen.

I dialogen med tjänstepersoner och politiker har vi också utforskat frågan om hur avtalen skulle förhandlas och tecknas. Vår bedömning är att en förhandling mellan region och kommun kombinerat med ett ansökningsförfarande för att ta del av statliga medel är mest hanterbart med tanke på antalet kommuner som skulle kunna vara aktuella för landsbygdsmiljöavtalen. Stadsmiljöavtalen fungerade på ett liknande sätt, där kommuner (och i några fall regioner) själva satte samman sina förslag till lösningar, och sedan sökte stöd från Trafikverket som beviljade medel utifrån hur väl projekten svarade emot skrivningarna i förordningen.

Idén om ett landsbygdsmiljöavtal har i projektet presenterats för politiker från alla tre nivåer samt tjänstepersoner från regioner och kommuner. De personer vi intervjuat är generellt positiva till idén om avtal. Samtliga grupper instämmer också i behovet av att se till både tillgänglighet och mobilitet till skillnad från dagens transport- och infrastrukturplanering som skapar tillgänglighet främst genom transportsatsningar.

Den lösning vi föreslår förutsätter beslut och finansiering från regeringen. Sannolikt behövs också förändringar i förordningar som (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, då statligt stöd till kollektivtrafik idag är inriktat på investeringar och inte till drift. Klimaträtsutredningen har också föreslagit att regeringen ska tillsätta en utredning för att klarlägga om statligt stöd får och bör ges till drift av lokal eller regional kollektivtrafik (SOU 2022:21). I väntan på ett sådant initiativ finns det dock möjligheter redan idag för kommuner och regioner att samordna sitt arbete bättre. Som presenterades ovan har regionerna möjlighet att styra en rad olika satsningar, inom allt ifrån kollektivtrafik och infrastrukturplanering till regionala serviceprogram, platsutvecklingsprojekt och även kopplat till vården. Samtidigt är kommunerna med sitt kommunala planmonopol och ansvar för skola och förskola ansvariga för många viktiga områden som regionen inte kan styra. Här finns alltså goda möjligheter för regionerna och kommunerna att även utan staten som part själva ta ett samlat grepp om insatserna som genomförs för att säkerställa att de skapar maximal nytta. Det finns ingenting som hindrar regionerna att redan idag förhandla med kommunerna om att genomföra åtgärder inom ramen för det

kommunala åtagandet, som motprestation till satsningar på exempelvis utökad kollektivtrafik eller extra satsningar på cykelinfrastruktur i den berörda kommunen.

## 5 Slutsatser och rekommendationer

---

Något som blivit tydligt i projektet är hur viktigt det är att involvera landsbygdsbor i transportsektorns klimatomställning. Klimatomställningen berör oss alla, oavsett var vi bor, och det finns ett stort engagemang och en vilja att ställa om bland landsbygdsbor, men samtidigt en frustration över nedmonteringen av service och en känsla av att samhället inte bryr sig om människor som bor i landsbygder. Det har också blivit tydligt hur viktigt det är att hantera transportsektorns klimatomställning inte bara som en fråga om mobilitet, utan även om tillgänglighet. Att säkra tillgången till service i mindre orter, fysiskt eller digitalt eller genom nya lösningar där service kommer till medborgaren i stället för tvärtom, framstår som centralt för att minska behovet av resor. Här har kommunen en viktig roll med att säkerställa tillgänglighet till skola och omsorg, och det regionala serviceprogrammets stöd till lokal service är en annan viktig pusselbit. Därtill kommer åtgärder för att öka tillgängligheten med hållbara färdssätt, genom stärkt kollektivtrafik, pendlarparkeringar, cykelinfrastruktur och liknande. För att stärka lokalsamhällena ytterligare har det i projektet också blivit tydligt hur viktiga ideella krafter är för att fylla mindre orter med innehåll. Många olika aktörer behöver alltså kraftsamla gemensamt för att öka den hållbara tillgängligheten i landsbygder. Ett flertal stöd finns redan idag som på olika sätt riktar sig till landsbygd, men en bättre koordinering skulle kunna öka den samlade nyttan av stöden. För kollektivtrafiken på landsbygd finns också ett behov av ytterligare tillskott av medel för drift.

Det finns hos alla grupper som involverats i projektet ett tydligt intresse för ett landsbygdsmiljöavtal som tecknas mellan kommun, region och stat innehållande åtgärder både för lokal service och hållbart resande. Vi föreslår därför att ett avtal skulle kunna utformas så att kommuner och regioner förhandlar om gemensamma åtgärdspaket, med syfte att samordna sina insatser och få större nytta av de medel som investeras. I avtalen kan insatser i det regionala serviceprogrammet samordnas med insatser för platsutveckling, infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser samt kollektivtrafik. När kommun och region gjort en överenskommelse om insatser kan

de därefter söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken.

Med utgångspunkt i det stora stöd som finns för konceptet landsbygds miljöavtal hos såväl landsbygdsbor som planerare och politiker vill vi rekommendera regeringen att ge Tillväxtverket och Trafikverket i uppdrag att utreda hur ett landsbygds miljöavtal skulle kunna utformas och att ta fram ett förslag till de förordningsändringar som behövs som gör det möjligt för kommuner och regioner att ansöka om stöd för drift av kollektivtrafik på landsbygd mot att kommuner och regioner som motprestation samordnar sina insatser för ökad tillgänglighet i landsbygd.

I väntan på detta kan de svenska regionerna under tiden arbeta med att ta fram regionala avtal med kommunerna enligt den modell som föreslagits, där insatser för ökad tillgänglighet i landsbygd samordnas mellan region och kommun.

## 6 Referenser

---

Boråsregionen (2024) Hållbar mobilitet i glesare geografier. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund 2024-04-04

Buehler, R. Pucher, J., Gerike, R., Götschi, T. (2016) Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria and Switzerland. Transport Reviews, Vol 37. Maj 2016

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

Mårtensson Berg, H. Höjer, M. & Åkerman, J. (2024) Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development, International Journal of Sustainable Transportation, 18:2, 115-133, DOI: [10.1080/15568318.2023.2248049](https://doi.org/10.1080/15568318.2023.2248049)

[Hult, Å. Nyblom, Å. Lund, E. Johansson, H. Dahlqvist, F. Nuruzzaman, R. Perjo, L. & Wennberg, H. \(2023\) Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter. IVL rapport C802, november 2023](#)

<https://jordbruksverket.se/stod/lokalt-ledd-utveckling-genom-leader/leader-2023-2027:2024-04-21>

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

<https://pts.se/sv/bransch/internet/bredbandsutbyggnad/bredbandsstod:2024-04-21>

Regeringen (2020) Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet. Skrivelse 2020/21:133

Regeringen (2010) Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. SFS nr 2010:1065

SOU 2022:21 Rätt för klimatet. Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen

Västra Götalandsregionen (2023) Regionalt serviceprogram (RSP) för landsbygds- och skärgårdsområden i Västra Götaland 2023-2030

Västra Götalandsregionen (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 Hållbara resor i Västra Götaland. 18 maj 2021

Tillväxtverket (2021) Metodstöd för regionala serviceprogram 2022–2030. Rapport 0382. ISBN 978-91-89255-42-5





**STOCKHOLM**

Box 21060, 100 31 Stockholm

**GÖTEBORG**

Box 53021, 400 14 Göteborg

**MALMÖ**

Nordenskiöldsgatan 24  
211 19 Malmö

**KRISTINEBERG**

**(Center för marin forskning  
och innovation)**

Kristineberg 566  
451 78 Fiskebäckskil

**SKELLEFTEÅ**

Kanalgatan 59  
931 32 Skellefteå

**BEIJING, CHINA**

Room 612A  
InterChina Commercial Building No.33  
Dengshikou Dajie  
Dongcheng District  
Beijing 100006  
China

© IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB | Tel: 010-788 65 00 | [www.ivl.se](http://www.ivl.se)