



AKADEMIN FÖR TEKNIK OCH MILJÖ
Avdelningen för datavetenskap och samhällsbyggnad

Landsbygdens behov, förutsättningar & möjligheter för ett landsbygdsavtal

Mikaela Scherdin & Johanna Örnehog
2019

Examensarbete, Grundnivå (kandidatexamen), 15 hp
Samhällsplanering
Samhällsplanerarprogrammet

Handledare: Eva Sahlin
Examinator: Jakob Nobuoka
Bitr. examinator: Petra Norlund

Förord

Med detta examensarbete avslutas våra tre år på Samhällsplanerarprogrammet vid Högskolan i Gävle. Intresset för landsbygdsutveckling har vuxit sig starkare och vi ser positivt på att i framtiden kanske få möjlighet att arbeta med liknande frågor.

Ett stort tack till vår handledare Eva Sahlin som hjälpt och stöttat oss genom hela arbetet. Vi vill även rikta ett stort tack till Marcus Bergvall på Trafikverket som bidragit med sitt stora intresse för landsbygdsutveckling vilket har hjälpt, inspirerat och berika vårt arbete ytterligare.

Tack till Jon Hansson för idén till examensarbetet och det arbetsmaterial vi fått tillgång till. Likaså tack till Helena Svenson som delgivit oss sitt arbetsmaterial. Även tack till er som ställt upp i våra intervjuer.

Vi hoppas att vårt arbete kan öppna upp ögonen för vikten av landsbygdsutveckling och hur det kan generera att hela Sverige kan få samma förutsättningar att utvecklas.

Mikaela Scherdin & Johanna Örnebag

Gävle, juni 2019

Sammanfattning

En förutsättning för ett levande land är att alla delar av landet prioriteras. Trots olika behov, förutsättningar och möjligheter är det viktigt att ge likvärdiga grundläggande förutsättningar i hela landet. Idag finns Stadsmiljöavtalet som främjar hållbar utveckling av stadsmiljöer, men det saknas liknande insatser mot utveckling av landsbygden. Landsbygden besitter både utmaningar och möjligheter för utveckling, därför är det viktigt att hitta lösningar som bidrar till en hållbar utveckling av landsbygden och framtidens Sverige. För att lyckas behöver det politiska styret ta steget från teori till praktik för att hela Sverige ska ges samma möjligheter att leva.

Denna studie syftar till att undersöka de behov, förutsättningar och möjligheter som finns för ett möjligt landsbygdsavtal. Ett landsbygdsavtal skulle skapa möjligheter för tillväxt, kompetensförsörjning och omställning till fossilfritt transportsystem samt bidra till en hållbar utveckling av landsbygden. Inblick i arbetet på kommunal, regional och statlig nivå har legat till grund för att se vad de anser behövas för att lyckas med landsbygdsutveckling samt tankar kring ett framtida landsbygdsavtal. Tillvägagångssättet i studien har inneburit två metoder, intervjuer och fallstudier. Fem intervjurespondenter gav inblick i kommunala, regionala och statliga verksamheter. Fallstudierna grundar sig i ett urval av fyra ansökningar till Trafikverkets stadsmiljöavtal. Slutligen granskades intervjuerna och fallstudierna för att sedan sammanställas och analyseras för att få fram ett resultat.

Resultatet visar att det brister i satsningar på landsbygden trots stort intresse, men det finns en svårighet i att göra insatser på landsbygden eftersom dessa nyttjas av färre och det missgynnar landsbygdens utveckling. Tillgängligheten med god infrastruktur och digitalisering är en grundförutsättning för en levande landsbygd och för att bibehålla service. Studiens resultat visar att mindre kommuner inte besitter samma ekonomiska medel eller resurser som krävs för utveckling av deras landsbygd. Responsen om ett möjligt landsbygdsavtal har mottagits mycket positivt. För ett möjligt avtal bör definitionen av begreppet landsbygd tydliggöras för att skapa likvärdiga bedömningar. Framtidens landsbygd behöver nödvändigtvis inte se ut som idag, den behöver utvecklas i takt med resterande delar av landet men anpassat efter sina förutsättningar. Ett landsbygdsavtal kan vara en lösning för att lyckas med landsbygdsutveckling, men det förutsätter att det finns en sammanhållen politik som visar viljan till insatser på Sveriges landsbygder.

Nyckelord: Trafikverket, landsbygdsutveckling, stadsmiljöavtal, landsbygdsavtal.

Abstract

For a prosperous country it is required that all regions are prioritized, both urban and rural areas. It is important that everyone is given the same basic conditions for sustainable development. The Swedish Traffic Authority has the Urban Environment Agreement (Stadsmiljöavtalet) which promotes sustainable traffic solutions in urban areas, there is a lack of the same type of contribution for rural areas. There are both challenges and opportunities in the rural areas. It is therefore important to find solutions that contribute to the sustainable development of rural areas and the future of Sweden. To succeed the politics needs to take the step from theory to practice for the whole of Sweden to be given the same opportunities to prosper.

This study aims to investigate the needs, conditions and opportunities that for a possible Rural Environment Agreement. A rural agreement would create opportunities for growth, supply of skills and conversion to fossil-free transport systems and contribute to sustainable development of rural areas. An insight of the work at municipal, regional and state level has been the base to see what they think is needed to succeed with rural development and thoughts about a future Rural Environment Agreement. The approach taken in this study has been two methods, interviews and case studies. Five interviewees provided insight into municipal, regional and state work. The case studies are based on a selection of four applications to the Swedish Transport Administration's Urban Environment Agreement. Finally, the interviewees and the case studies were analyzed to produce a result.

The result has indicated that there are shortcomings in investments in rural areas even though there is an interest. There is a difficulty in making efforts in rural areas, as it is lived in by fewer people. Accessibility, such as infrastructure and digitizing, is necessary for a living rural area and for maintaining service. It has emerged that smaller municipalities do not have the same financial means or resources as are required for the development of rural areas. A Rural Environment Agreement is seen to have major positive effects where the municipality and the region cannot provide support. For a possible agreement, the definition of the concept of rural areas must be made clear in order to create equivalent assessments. The rural areas of the future do not necessarily have to look like they do today, it needs to be developed in step with the country, while adapted to its conditions. A Rural Environment Agreement can be a solution for rural development.

Keywords: Rural, rural development, urban environment agreements, rural agreements.

Innehållsförteckning

Förord	i
Sammanfattning	iii
Abstract	v
Innehållsförteckning	vi
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte, mål och frågeställningar	2
1.3 Avgränsning	2
1.4 Begreppsdefinitioner	2
2 Teoretiskt ramverk	4
2.1 Landsbygd	4
2.1.1 Landsbygdsutveckling	4
2.1.2 Begreppet landsbygd	5
2.1.3 Landsbygdsutredningen	6
2.1.4 Hela Sverige ska leva	7
2.1.5 Större och mindre kommuner	8
2.2 Tillgänglighet på landsbygden	9
2.2.1 Utmaningar och förutsättningar	9
2.2.2 Kollektivtrafikens utmaningar på landsbygden	10
2.2.3 Alternativa tillgänglighetslösningar	11
2.3 Avtal	12
2.3.1 Stadsmiljöavtal	12
2.3.2 Utvärdering av stadsmiljöavtal	13
2.3.3 Ett möjligt landsbygdsavtal	14
2.3.4 Skillnad på förutsättningar i stadsmiljöavtal och landsbygdsavtal ...	15
3 Metod	17
3.1 Intervjuer	18
3.1.1 Förberedande	19
3.1.2 Utförande	19
3.2 Fallstudier	21
3.2.1 Förberedande	21
3.2.2 Utförande	22
3.3 Metoddiskussion	22
4 Resultat & analys	23
4.1 Intervjuer	23
4.1.1 Kommunala intervjuer	23
4.1.2 Regional intervju	26
4.1.3 Statliga intervjuer	28
4.2 Fallstudier	33
4.2.1 Gävle kommun, beviljad	33

4.2.2	Avesta kommun, beviljad	35
	Analys av beviljade ansökningar	36
4.2.3	Avesta kommun, avslag.....	36
4.2.4	Härnösand kommun, avslag	37
	Avslagna ansökningar	37
4.3	Sammanställning av analys.....	38
5	Diskussion	39
5.1	Framtidens landsbygd	39
5.1.1	Förutsättningar för ett möjligt landsbygdsavtal	39
5.1.2	Tillgänglighet på landsbygden	39
5.1.3	Olika infallsvinklar	40
5.1.4	Förutsättningar för stora och mindre kommuner	41
5.1.5	Ett möjligt landsbygdsavtal	42
6	Slutsats	43
	Referenser	45
	Bilaga A.....	A1
	Bilaga B.....	B1

1 Inledning

I inledningen presenteras studiens bakgrund till varför det är viktigt med landsbygdsutveckling samt syfte och mål, frågeställningar, arbetets avgränsning, samt begreppsdefinitioner. Studien utgår från frågeställningarna och dessa grundar sig i möjligheter för landsbygdsutveckling och ett framtida landsbygdavtal.

1.1 Bakgrund

För stadsmiljöer finns idag Stadsmiljöavtalet som skapades för att främja hållbar stadsutveckling, där målet är att bidra till att få fler att gå och cykla eller att använda kollektiva färdmedel (Trafikverket, 2018). Samtidigt saknas liknande satsningar på landsbygden och där kan ett möjligt landsbygdavtal bidra till en mer levande landsbygd sett till de behov, förutsättningar och möjligheter som finns. Ett avtal som kan bidra till landsbygdsutveckling, tillväxt och kompetensförsörjning på landsbygden, samt omställning till ett fossilfritt transportsystem. Det kan generera i mer jämlika förutsättningar till utveckling i hela Sverige.

Med 1987 års Plan- och bygglag blev det obligatoriskt för landets kommuner att i översiktsplanen även planera för områden utanför tätorterna (SFS 1987:10). Detta innebar att varje kommun ansvarar för sin egen landsbygdsutveckling. Boverket (2008) beskriver att det krävs strategier med god planering och kunskap för att skapa utveckling i önskad riktning. Hela Sverige Ska Leva (2018) framhåller att utvecklingsmöjligheterna för stad och landsbygd inte ges samma förutsättningar i dagsläget, men de påtalar att stad och land behöver varandra för att nå utveckling. Landsbygden besitter både möjligheter och utmaningar, trots det betonar Landsbygdsutredningen (SOU 2017:1) en avsaknad av sammanhållen politik som skapar förutsättningar för utveckling av landsbygden

De större insatserna som görs riktas till områden där åtgärderna har högre nyttjandegrad, vilket inte har gynnat landsbygden (Holmqvist, 2017). Hela Sverige Ska Leva (2018) anser att utgångspunkten för utveckling alltid sker utifrån staden som ideal och det gör det svårare för landsbygdskommuner att finna finansiering som är anpassad efter dess förutsättningar. Grundläggande för att nå utveckling anses vara stärkt infrastruktur, kollektivtrafiklösningar, digitalisering och bibehållen samhällsservice (SOU 2017:1, s 15, s 97). Det är av vikt att se till de möjligheter, förutsättningar och behov som finns för att tillfredsställa landsbygdens utveckling (SOU 2017:1, s 15, s 97).

1.2 Syfte, mål och frågeställningar

Syftet med denna är att studera och undersöka vilket behov som kommun, region och staten har för ett landsbygdsavtal. Detta för att kunna bidra till en hållbar utveckling av framtidens landsbygd. Målet är bidra med ett underlag till vilka behov och möjligheter som finns för ett framtida landsbygdsavtal.

Frågeställningarna som studien syftar till att söka svar på är:

1. Vilka behov och förutsättningar finns för ett möjligt landsbygdsavtal?
2. Vilka möjligheter har ett landsbygdsavtal för att stärka samhällsutvecklingen på landsbygden?
3. Hur skiljer sig bedömningen av Stadsmiljöavtalets ansökningar beroende på kommuners storlek?
4. Hur kan tillgänglighet främja utvecklingen på landsbygden?

1.3 Avgränsning

Studien har avgränsats till Trafikverket Region Mitt, detta efter att praktik utfördes där hösten 2018. Där uppkom förslag om examensarbete och idén till ett möjligt Landsbygdsavtal. Region Mitt innefattar länen: Gävleborg, Dalarna, Jämtland och Västernorrland. Det geografiska urvalet består av Gävle kommun, Avesta kommun, Härnösand kommun, Västra Gästriklands Samhällsbyggnadsförvaltning (VGS) och Region Gävleborg. En av intervjuerna sträckte sig utanför Region Mitt med en nationell samordnare på Trafikverket det för att respondenten var med i framtagandet av Stadsmiljöavtalet.

1.4 Begreppsdefinitioner

I uppsatsen berörs ett flertal begrepp som behöver förtydligas för att bättre förstå syftet med studien. Dessa presenteras nedan.

- **Landsbygdsutveckling** innebär att ta hänsyn till varje landsbygds unika förutsättningar för att på så vis uppnå en hållbar utveckling (Jordverket, 2019).
- **Storleken av kommuner** har i studien utgått från SKL (2017) som kategoriserar Sveriges kommuner efter antal invånare till storstad, större stad eller mindre stad/tätort. För att räknas som storstad krävs 200 000 invånare, en större stad minst 50 000 invånare varav 40 000 boende i största tätorten. Kommuner med minst 15 000 invånare, men högst 40 000 invånare klassas som mindre stad/tätort (SKL, 2017). I studien har storleken på kommuner baserats på antalet kommuninvånare och inte den geografiska ytan.

- **Samhällsutveckling** beskrivs av Jordbruksverket utifrån vikten av hållbar utveckling och hur de tre delarna ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet bör samspela. Tillsammans kan de bidra till en hållbar samhällsutveckling (Jordbruksverket, 2012).
- **Stadmiljöavtal** är ett bidragsstöd hos Trafikverket som är till för att främja hållbara stadsmiljöer (2018).
- **Tillgänglighet** beskriver Myndigheten för delaktighet (2017) som att den fysiska miljön, transportsätt och kommunikation ska tillgängliggöras för alla.

2 Teoretiskt ramverk

Vi har med hjälp av litteratur med olika infallsvinklar undersökt förutsättningar för ett eventuellt landsbygdsavtal. Det här kapitlet behandlar olika delar kopplade till landsbygd och landsbygdsutveckling. I detta avsnitt förekommer en viss upprepning inom respektive underrubrik, men ur olika perspektiv och aspekter.

2.1 Landsbygd

2.1.1 Landsbygdsutveckling

Ordet landsbygdsutveckling är ett vedertaget begrepp inom svensk politik (Myrdal, 2008). Landsbygdsutveckling behöver flertal alternativa lösningar för utveckling (Myrdal, 2008). För att lyckas med landsbygdsutveckling är planering av landsbygd grundläggande. Att planera för områden utanför tätort är något som är relativt nytt, ett fokus har tidigare legat på utveckling av de urbana miljöerna (Boverket, 2008). I och med plan- och bygglagen år 1987 (SFS 1987:10) blev det obligatoriskt för de kommunala översiktsplanerna att även innehålla en plan för områden utanför tätort, vilket innebar att varje kommun ansvarar för sin egen landsbygdsutveckling.

Planeringen av landsbygden tenderar att ske utifrån stadens perspektiv, men med god planering kan skillnaden mellan stad och land begränsas (Boverket, 2008). För att skapa utveckling av landsbygden måste de primära samhällsfunktionerna så som god offentlig och kommersiell service erbjudas i hela landet (Miljödepartementet, 2006).

Politiken har på lokal, regional och nationell planeringsnivå missgynnat landsbygden, vilket har skapat en oattraktiv landsbygd under en längre tid (Li, Westlund, Zheng & Liu, 2015). Brulin, Sjöberg och Svensson (2009.) anser att en av förutsättningarna för att lyckas med utvecklingsprocessen är styrning uppifrån och ner. På så vis skapas bättre balans och entydighet (Brulin et al, 2009). Även Akinci (2018) framhåller styrning uppifrån och ner. Det benämns som "trickle-down" effekten. Det innebär att ekonomiska hjälpmedel ges till de rika och redan väl utvecklande finansiella system vilket ska generera positiva effekter för de fattiga. Det vill säga att trickle-down effekten anses skapa lika möjligheter i samhället (Akinci, 2018).

För att lyckas med utveckling av landsbygden anser Glesbygdsdelegationen (1990) att den politiska planeringen bör ske nerifrån och upp för att sätta landsbygden i fokus. Med det ökade intresset för landsbygdsutveckling blir det svårt att ignorera den bristande utvecklingsstrategi på såväl regional som nationell nivå, som krävs för landsbygdsutveckling (Dyba och Gernego, 2018). Dyba och Gernego (2018) förklarar hur EU:s landsbygdspolitik länkas samman med EU-prioriteringar för landsbygden. Dessa inbegriper bland annat nedgång av fattigdom, främjande av social integration och ekonomisk utveckling. Hanks (1984) skriver om vikten av

hållbara strategier för att hantera utvecklingspotentialen för landsbygden. Den viktigaste grundstenen är att se vilka behov som finns (Hanks, 1984). För att skapa en hållbar utveckling av landsbygd krävs en kombination av ansträngningar, investeringar och risktagande (Vail, 1996). Vidare är innovativa lösningar något som ses kunna främja den hållbara utvecklingen (Vail, 1996). Jonasson (2010) förutser att större helhetsgrepp behöver tas för att skapa en bättre utvecklingskurva och genomförbara innovationer. En stor utmaning för landsbygden är det faktum att få kostsamma investeringar som nyttjas av färre (Jonasson, 2010).

2.1.2 Begreppet landsbygd

Landsbygd är ett begrepp som visat sig vara svårt att definiera, eftersom tolkningen ofta sker efter eget behag samt att det saknas vedertagna definitioner av landsbygd i flertalet länder (Westholm, 2008). Definitionen av begrepp skiljer sig mellan politik och vetenskap. Inom vetenskapen önskas tydlighet med mer exakta begrepp medan politiska begrepp är mindre tydliga för att inte vara begränsande (Myrdal, 2008). Det har visat sig vara svårt att endast ha en definition, eftersom begreppet ska kunna användas till olika syften och situationer (Glesbygdsverket, 2008). I Sverige finns det ingen allmän accepterad definition utan det varierar mellan olika myndigheter och deras behov (Westholm, 2008). Flexibiliteten gör det lättare att styra efter de behov som efterfrågas, men samtidigt är det viktigt att myndigheterna håller sig till sin definition av landsbygd för att skapa reliabilitet (Westholm, 2008). Nedan följer ett urval av olika definitioner:

- Boverket (2008) definierar att landsbygd som de områden som inte klassas som tätort och att det utgör en stor del av Sverige.
- Glesbygdsdelegationen (1990) definierar landsbygd som tätorter med mindre än 2 000 invånare.
- Glesbygdsverket (2017) saknar tydlig definition, den varierar beroende av landets geografi.
- Jordbruksverket (2015) delar in Sverige i fyra regionsdelar: storstadsområde, stadsområde, landsbygd och gles landsbygd.
- SCB använder olika definitioner men de arbetar huvudsakligen oftast utifrån Jordbruksverkets definition (Svanström, personlig kommunikation, 21 maj 2019).
- Sveriges Kommuner och landsting, SKL, (2017) definierar att en kommun med mindre än 15 000 invånare i största tätorten är en landsbygdskommun.

2.1.3 Landsbygdsutredningen

I januari 2017 var förslaget ett faktum och uppdraget slutfört, det resulterade i vad som kallas Landsbygdsutredningen. Den korrekta benämningen är: *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd* (SOU 2017:1). Utredningen beskriver att landsbygden har många utmaningar och möjligheter. Det framhålls även hur det idag saknas en sammanhållen politik för hur landsbygden ska utvecklas i takt med resten av landet. Utredningen syftar till nå en politik som inger framtidstro för hela Sverige de närmaste 30 åren.

”Regeringen beslutade den 25 juni 2015 att tillsätta en parlamentarisk kommitté med uppdrag att lämna förslag till en sammanhållen politik för långsiktigt hållbar utveckling i Sveriges landsbygder.” (SOU 2017:1)

Enligt statens offentliga utredning (SOU 2017:1, s 22) besitter landsbygden stort engagemang hos de boende, ofta med ett rikt föreningsliv. Det bör uppmuntras eftersom det tros leda till god utveckling. Statistiken talar för att flera av landets landsbygdskommuner har positiv tillväxt. De senaste åren har inte samma utflyttning skett som tidigare. Tillväxten i städerna är fortfarande stark, men inte på bekostnad av en avfolkande landsbygd. Inflyttning av migranter har varit av stor betydelse till varför avfolkningen på landsbygden bromsats (SOU 2017:1, s 62).

Det är viktigt att människor som bor och verkar på landsbygden bidrar till det gemensamma samhällsbyggandet och får ta del av samma levnadsvillkor som i andra delar av landet. Det finns en stor betoning i utredningen att samma förutsättningar för utveckling ska ges till boende på landsbygden (SOU 2017:1, s 11). Oberoende av bostadsort ska det finnas likvärdig tillgång på skola, förskola, vård och omsorg samt annan typ av service. Valfungerande digital infrastruktur är av betydande, eftersom tekniken utvecklas snabbt. E-tjänster blir allt vanligare och det är viktigt att landsbygden inte halkar efter teknikens framsteg (SOU 2017:1, s 97).

Fungerande transportsystem är tillsammans med digitala kommunikationer det som anses vara av störst vikt för att lyckas med utvecklingen av landsbygden (SOU 2017:1, s 15). Utan goda kommunikationer minskar möjligheterna till pendling och tillgången till service, likväl offentlig som kommersiell.

Många landsbygdskommuner har påtalad brist på bostäder och statens offentliga utredning (SOU 2017:1, s 134) framhåller att det behövs åtgärder för att göra det lättare med finansiering av bostadsbyggandet. Genom översiktsplanering för landsbygden kan förutsättningar och möjligheterna utpekas. För att lyckas med landsbygdsutvecklingen i landet måste staten ta ett större ansvar. Ett förslag är att flytta tillbaka de statliga verksamheter som de senaste årtiondena försvunnit från landsbygden. Det för att skapa arbetstillfällen och mer attraktiva och levande samhällen (SOU 2017:1, s 171).

2.1.4 Hela Sverige ska leva

Kampanjen Hela Sverige Ska Leva startade i slutet av 1980-talet på initiativ av Europarådet. Parallellt med satsningar i Europa startade en folkrörelse i Sverige som arbetade för bevarandet av kulturlandskapet (Glesbygdsdelegationen, 1990).

Kampanjen fokuserades på insatser inom fyra områden: *lokal mobilisering, sektorpåverkan, pilotprojekt och opinionsbildning* (Glesbygdsdelegationen, 1990). Myrdal (2008) skriver att kampanjen Hela Sverige Ska Leva var en positiv tanke, men verkligheten ser en annan ut. Vail (1996) har studerat Sverige och arbetet med Hela Sverige Ska Leva som skedde genom samverkan av flertalet organisationer. Tillsammans med frivilliga från landsbygden gick organisationerna samman som en motreaktion till den nationella bristen av landsbygdspolitik. Vail (1996) beskriver rörelsen som en vital kraft om landsbygdens betydelse med starka traditioner och kulturella värden som behöver tas om hand. Vail (1996) framhåller Hela Sverige Ska Leva som ett uppfinningsrikt sätt att organisera sig i kritiska tider och ett bra sätt att försöka skapa sig bättre förutsättningar. Aktivt engagemang och samarbete leder vägen mot en hållbar landsbygdsutveckling (Hela Sverige Ska Leva, 2018). För att hela Sverige ska leva behövs lika förutsättningar i hela landet, eftersom stad och land behöver varandra för landets utveckling (Hela Sverige Ska Leva, 2018).

Ett land i balans med lika goda utvecklingsmöjligheter för staden och landsbygden borde ses som en självklarhet (Hela Sverige Ska Leva, 2018). Det handlar inte om att ta lösningar från staden och applicera på landet, utan det handlar om att se till det behov och möjligheter som finns för att skapa liknande förutsättningar (Hela Sverige Ska Leva, 2018). Exempel på saker som landsbygden behöver för att utvecklas är:

- närhet till mataffär, apotek, bank,
- skola, förskola och sjukvård inom rimligt avstånd,
- välfungerande telefoni och bredband,
- välfungerande vägar och kollektivtrafik, och
- polis, ambulans samt brandkår tillgängliga vid nödfall.

Hela Sverige Ska Leva (2018) påpekar att den centralisering som pågått under längre tid med hög prioritet på städerna har lett till en obalans mellan stad och land. I denna obalans skapas inte förutsättningar för arbete, service och välfärd på landsbygden. När det talas om utveckling är utgångspunkten ofta den urbana normen med sina kreativa och innovativa lösningar, samtidigt som bilden av landsbygden målas upp som motsatsen. Hela Sverige Ska Leva (2018) uppmanar till ökade förutsättningar för finansieringsmöjligheter på landsbygden.

Problematiken är att hitta investeringskapital och finansieringsmöjligheter formade efter landsbygdens förutsättningar (Hela Sverige Ska Leva, 2018). Myrdal (2008) skriver att det är viktigt att inse de konsekvenser landsbygden står inför på grund av de stora förändringar som krävs för hållbara transporter och ändrade resmönster.

Hela Sverige Ska Leva (2018) vill att det ska bli lättare att få tillstånd till om- och nybyggnationer på landsbygden för att öka dess attraktivitet. För att möjliggöra det krävs förbättrad kollektivtrafik och nya innovativa lösningar, skapade för landsbygden. Med rådande digitalisering är det av stort värde att alla delar av landet tillgängliggörs med förslagsvis bredband. Det skulle göra det lättare att arbeta på distans vilket kan minska resandet (Hela Sverige Ska Leva, 2018). Landsbygden har mycket att erbjuda. Genom att producera och konsumera lokalt kan landsbygden stärkas och vara med och bidra till ett hållbart samhälle (Hela Sverige Ska Leva, 2018).

2.1.5 Större och mindre kommuner

Skillnader görs inte endast mellan stad och landsbygd utan även mellan norra och södra Sverige (Holmquist, 2017). Differenser mellan städerna i norra och södra Sverige förklarar egentligen sig självt, eftersom majoriteten av städerna finns söderut och största landarealen av det som klassas som landsbygd finns norrut (Holmquist, 2017). Skillnader mellan stora och små kommuner i Norrland visar på olikheter (Lind, 2011). I de större kommunerna är invånarna nöjda med sitt sociala liv, jämställdheten och medborgarinflytande (Lind, 2011). I de mindre kommunerna är de mer tillfredsställda med trygghet och boendemiljön. Skillnader kan även urskiljas för olika typer av arbeten, där mindre kommuner tror mer på basindustrier som möjliggör många arbetstillfällen.

De större kommunerna är mer inriktade på kunskapsutveckling och högteknologisk framtid (Lind, 2011). Enligt Holmquist (2017) vill den svenska politiken 2017 göra hållbara och långsiktigt samhällsekonomiskt effektiva satsningar som gynnar hela landet, exempelvis inom transportförsörjning och näringsliv (Holmquist, 2017). Trots insikt i att förhållandena och förutsättningarna skiljer sig åt, görs få insatser för att motverka detta. Lösningarna behöver varieras för att lyckas skapa framtidstro, framför allt på landsbygden. Holmquists (2017) analys framhåller att de satsningar som görs för landsbygden inte motiveras av de behov som finns, utan av vad som genererar mest till resterande delar av Sverige.

2.2 Tillgänglighet på landsbygden

2.2.1 Utmaningar och förutsättningar

För att möjliggöra tillgänglighet och utveckling i hela landet finns de transportpolitiska målen som innefattar att transportsystemet ska skapa tillgänglighet för alla (prop 2017/18:NU19). Den sammanställda landsbygdspolitiken påvisar att det ska finnas en livskraftig landsbygd som är förenlig med de transportpolitiska målen. Regeringen anser att det måste finnas en bättre samverkan och nyttjande för att skapa möjligheten till ett effektivare transportsystem på landsbygden (prop 2017/18:NU19). För att skapa en ekonomisk hållbar utveckling är det avgörande med ett bra transportsystem (prop 2017/18:NU19). Genom bättre infrastruktur möjliggörs ökad kontakt mellan företag och människor (Berg & Thoressons, 2017).

Det blir allt attraktivare att flytta till landsbygden där lägre boendekostnader finns, men ändå med närhet till arbete och service (Regeringskansliet, 2009).

Regeringskansliet (2009) har tagit fram dokumentet *En strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder*, vilket ska hjälpa utvecklingen att stärka landsbygden. I strategin står det att klyftan mellan stad och landsbygd minskar i takt som bättre infrastruktur och teknik utvecklas. Regeringen har bestämt att beslut gällande landsbygden ska ske på regional nivå för att potentiellt skapa jämlika förutsättningar. Det skapar möjligheter för regionala satsningar som möjliggör bättre förutsättningar på landsbygden (Regeringskansliet, 2009). Trafikverket (2014) menar att samhällsplanering krävs för att skapa en attraktiv och klimatsmart landsbygd. Planeringen kan bidra till minskat bilberoende och skapa ett mer attraktivt transportsystem. Det i form av kollektiva lösningar och gång- och cykelvägnät, men likväl satsningar på regional nivå (Trafikverket, 2014). Det finns utmaningar med att skapa infrastrukturinvesteringar, eftersom målkonflikter och sociala mål kan stå i vägen enligt Stjernborg och Nilsson (2018) men genom bättre infrastruktur på landsbygden kan det skapas större arbetsmarknader (Andersson, Lavesson & Niedomysl, 2017). Den glesbefolkade landsbygden medför svårigheter att upprätthålla kommersiell och offentlig service. Överlag är tillgången sämre till god infrastruktur (Stjernborg & Nilsson, 2018), på grund av höga investeringskostnader som sedan nyttjas av få hushåll (Westholm, 2008).

Trafiklösningar är viktigt på landsbygden, vilket gör det möjligt med pendling till arbete och service. Westholm (2008) anser att detta är en betydelsefull förutsättning för utveckling.

Både städer och landsbygd behöver minska energianvändningen och utsläppen. Idag finns få styrmedel som bidrar till minskning av utsläpp (Hough & Taleqani, 2018). För att göra det möjligt krävs mer än att bara effektivisera fordon. Samhället behöver vända utvecklingen av ett fossilt samhälle till ett mer transportsnålt samhälle (Hough & Taleqani, 2018). För att uppnå ett mer transportsnålt samhälle

kan digitalisering, med bra bredband, öppna upp för ändrade och större arbetsmarknadsmönster (Andersson et al, 2018).

Resor på landsbygd är ofta längre och fler än i städerna, vilket innebär att det krävs effektivare transportsystem för att skapa en mer tillgänglig landsbygd för alla (Hough & Taleqani, 2018). Berg och Thoresson (2017) framhåller att bilen är det dominerande transportsättet på landsbygden och de människor som inte har tillgång till bil blir väldigt utsatta. Utsattheten förvärras i takt med att samhällsservicen försvinner till andra orter och närhet till lokal service minskar (Berg & Thoresson, 2017).

2.2.2 Kollektivtrafikens utmaningar på landsbygden

Kollektivtrafiken är en viktig del för både lokal och regional tillväxt men även för att öka tillgängligheten och koppla samman regioner (Stjernborg & Nilsson, 2018). Kollektivtrafiken skapar förutsättningar för tillväxt och genom sammanlänkade kollektivtrafik över regionerna skapas större arbetsmarknadsregioner. Fungerande kollektivtrafik anses vara grundläggande för samhällsutvecklingen (Stjernborg & Nilsson, 2018). Det uppstår en del konflikter vid insatser mot kollektivtrafik i tätorter och på landsbygd, eftersom satsningar sker med hjälp av skattefinansiering. Finansieringen läggs där nyttan används av flest individer för att nå bäst samhällsekonomisk nytta. Därför är det viktigt att kollektivtrafiken är välplanerad (Stjernborg & Nilsson, 2018).

Kollektiva trafiklösningar på landsbygden är en utmaning. En landsbygd med glesbefolkade områden och ett högt bilberoende försvårar anpassningen av kollektivtrafiken (Berg & Thoresson, 2017). Trafikverket (2015) skriver att om det finns tillgänglig kollektivtrafik med turtäthet på minst 20–30 minuter minskar bilanvändandet med 10–30 %. Tillgänglighet och närhet till stationsområden ökar resandet med kollektivtrafik (Trafikverket, 2015). Minskad turtäthet, indragna linjer och olönsamhet är stora hot för kollektivtrafiken på landsbygden där förutsättningarna ser annorlunda ut än i tätorterna (Glesbygdsdelegationen, 1990). En möjlighet för att skapa förutsättningar för kollektivtrafik är att säkerställa cykel och bilparkering vid hållplatser, men även arbeta för bättre turer för linjetrafiken (Lindgren & Berg, 2016). Ett exempel på projekt där samordning skett för att möjliggöra ett effektivt transportsystem är Kuxa bussarna i Ockelbo, Gävleborgs län. Insatserna fokuserades på att samordna linjetrafik, skolskjuts och färdtjänst. De blev avgiftsfria därför att det inte ansågs lönsamt, eftersom kostnaden att ta betalt blev en större än vinsten. Vidare skriver Lindgren och Berg (2016) att det i ett andra steg förenklade tidtabeller där regionaltrafiken anpassades efter skoltider. Projektet har givit ett positivt resultat, där antal resenärer samt antal avgångar ökade per dag (Lindgren & Berg, 2016). Ett annat projekt var Plustrafiken på Gotland. Grundtanken var att öka tillgängligheten med kollektivtrafiken för de glesbefolkade

områdena, men även för att effektivisera. En förvaltning ansvarar för sjukresor, färdtjänsten och kompletteringstrafiken. Resorna beställs och samordnas via en gemensam beställningscentral (Lindgren & Berg, 2016).

2.2.3 Alternativa tillgänglighetslösningar

Boverket (2017) skriver att gång- och cykeltrafiken måste prioriteras för att skapa en klimatsmart transportinfrastruktur. För att nå resultat och få fler att nyttja gång- och cykelvägar krävs ett antal förutsättningar i utemiljön: trygghet, säkerhet och attraktivitet. Boverket (2017) anser också att planeringen bör börja med att skapa god infrastruktur för gående och cyklister före andra trafikslag. Det ska även finnas stora ytor avsatta för gående och cykel och på så vis nedprioritera bilen i centrala områden. Viktigt är att avstånd på gång- och cykelvägar ska vara sammanhängande samt knyta an till viktiga målpunkter för att få fler att välja dessa färd sätt (Boverket, 2017). Ett sätt att få människor att ändra sina resvanor är mobility management (Trivector, u.å.). Trivector (2018) arbetar aktivt för att skapa hållbara trafiklösningar med bland annat mobility management, vilket är ett sätt att ändra människors attityd angående transport.

Förändringen kan bestå av mjuka åtgärder som kan vara information, kommunikation och koordination av verksamheter eller hårda åtgärder som innefattar bland annat effektivare cykelvägnät (Trivector, 2018). Andra alternativa tillgänglighetslösningar kan vara delade mobilitetstjänster som är en lösning där flera människor samåker i ett fordon (Trivector, u.å.). I Tyskland infördes 2014 en bilpool som nyttjats av 9000 personer. Genom detta har koldioxidutsläppen minskat med 3300 ton per år (Trivector, 2014). En annan tillgänglighetslösning är sammansatt mobilitet, vilket innebär att tjänsten kan köpas från dörr till dörr (Andersson, 2018). Tillsammans har transportleverantörerna en plattform där tjänsterna kan bokas, köpas och planeras. De olika färdslagen tillsammans kan vara, kollektivtrafik, bilpool och hyrcykel (Andersson, 2018).

Att bara se till människors möjlighet gällande olika transportlösningar på landsbygden är inte enda lösningen, utan det behövs en helhetssyn kring insatser till samhällsutvecklingen (Glesbygdsdelegationen, 1990). Berg och Thoresson (2017) skriver att kommersiell service och handel behövs på landsbygden för hållbar samhällsutveckling. Därför är det viktigt att uppmärksamma mer än hur människor tar sig till arbete, service eller handel ifrån landsbygdsorterna och fokusera på att få människor att stanna (Berg & Thoresson, 2017).

2.3 Avtal

2.3.1 Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalet är ett ramverk skapat på regeringens uppdrag vilket syftar till hållbara transporter i städer. Här skapas möjligheter till ökad hållbarhet och där satsningarna görs mot kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik (Trafikverket, 2018). Stadsmiljöavtalet finns reglerat i förordning 2019:199 (SFS 2019:199) som säger:

”1 § För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge stöd enligt denna förordning till kommuner och landsting för åtgärder i städer som leder till

- 1. ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller*
- 2. hållbara godstransportlösningar.*

Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.” (SFS 2019:199)

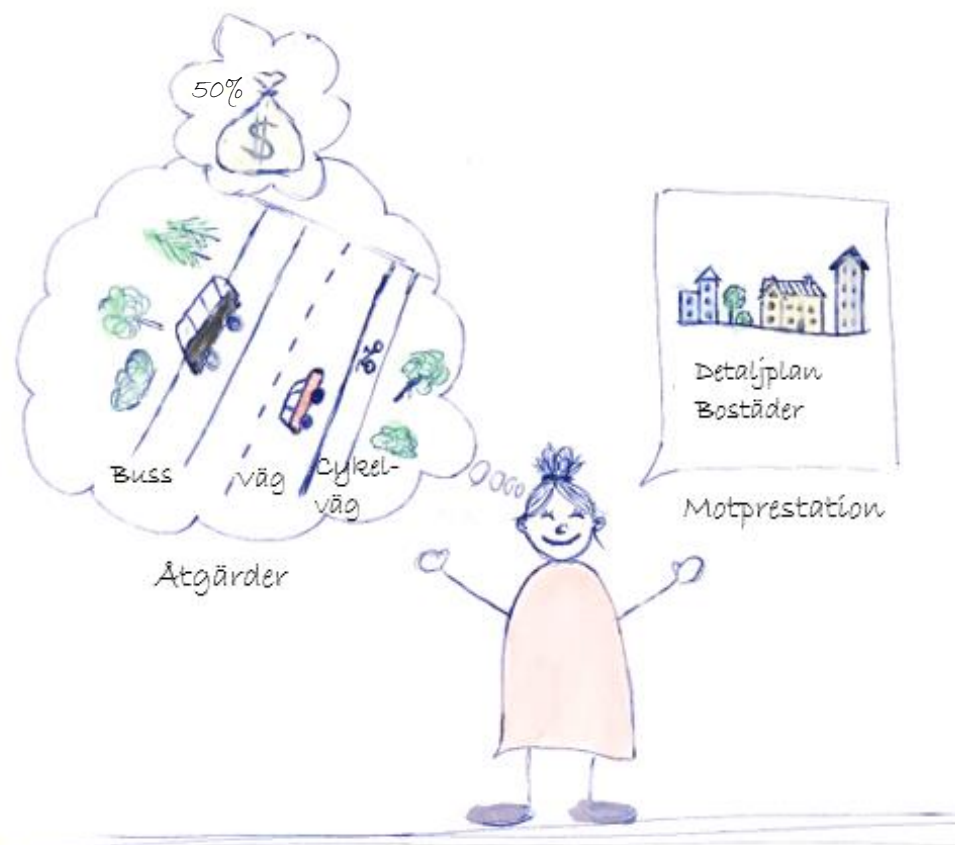
Stadsmiljöavtalet är inspirerat av den norska modellen ”*Bymiljøavtale*”. Det är viktigt att påpeka att skillnader finns mellan avtalen. I Sverige är stadsmiljöavtalet byggt på en sluten ansökningsprocess, medan i Norge förhandlar kommunerna tillsammans med staten fram ett unikt avtal (Svensson, inprep.).

Stadsmiljöavtalet gör det möjligt för kommuner och landsting att söka ekonomiskt stöd till olika trafikåtgärder med krav på motprestationer. Avtalet vänder sig främst till storstäder, förorter till städer och större städer (E. Sandberg, personlig kommunikation, 10 april 2019). Bidraget innefattar högst 50 % av åtgärdens kostnad.

Definitionen av åtgärder innebär investeringar som riktar sig till lokalt och regionalt kommunikationsbehov (Trafikverket, 2015). Det finns olika typer av trafikåtgärder att söka bidrag för bland annat olika lösningar för cykel. Det kan exempelvis vara cykelvägnät, cykelparkering, men kan även vara olika transportlösningar med kollektivtrafik, både regional- och lokaltrafik (Trafikverket 2015). Bidrag kan även ges till nya transportlösningar inom regional- och lokal kollektivtrafik eller cykel (E. Sandberg, personlig kommunikation, 10 april 2019).

För att få bidraget måste kommunen eller landsting göra motprestationer, t.ex. anpassning av gång och cykelvägar med hastighetsåtgärder, parkeringsstrategier, funktionsblandade planer för centrala områden, samt kollektivtrafiklösningar (Trafikverket, 2018). Motprestationen måste bidra till ökat bostadsbyggande och ökade hållbara transporter i staden (E. Sandberg, personlig kommunikation, 10 april 2019). En schematisk illustration av möjliga sökta åtgärder och motprestationer ses i figur 1. Under 2018 var det 12 av 46 ansökningar som beviljades. Stödet innefattade

8,2 miljarder kronor (E. Sandberg, personlig kommunikation, 10 april 2019). Från starten av stadsmiljöavtalet 2015 till 2018 har det inneburit att 77 av 172 ansökningar har beviljats. Totalt har 2,6 miljarder fördelats på cirka 60 kommuner. Av de beviljade ansökningarna är 240 åtgärder och 700 motprestationer (E. Sandberg, personlig kommunikation, 10 april 2019).



Figur 1. Exempel på åtgärder som kan sökas av kommuner och landsting, samt exempel på motprestationer vid ansökan till stadsmiljöavtal. Illustration av M. Scherdin & J. Örnehog.

2.3.2 Utvärdering av stadsmiljöavtal

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2), har tillsammans med Lunds Tekniska Högskola och Lunds universitet fått i uppdrag att utvärdera stadsmiljöavtalet (Svensson, opubl.). Utvärderingen framhåller att stadsmiljöavtalet främst riktar sig till att främja minskade utsläpp av växthusgaser men tämligen lite fokus på socialt- och miljömässigt hållbara stadsmiljöer (Svensson, opubl.). Avtalet har under åren förändrats gällande tidshorisonten av slutförandet av sökta åtgärder och storleken på möjliga finansieringsbidrag har minskat från 30 miljoner till 2 miljoner. Till den fjärde ansökningsomgången öppnade avtalet för att söka medel för cykelinfrastruktur (Svensson, opubl.). Det resulterade i ökat antal sökta projekt som

var små. Dessa var även mindre tidskrävande. Det minskade även kraven på storskalighet och innovativkraftiga lösningar, som var ett ursprungsmål med stadsmiljöavtalet. Den korta projekteringstiden får stadsmiljöavtalet att framstå mer som ett pilotprojekt än något som strävar efter långsiktiga och innovativa lösningar (Svensson, opubl.).

Avtalet ger kraft till kommunerna att göra åtgärder inom kollektivtrafik, men det kan även ses som ett försök till att ändra kommunernas arbete kring stadsplanering. Utvärderingen av K2 (Svensson, opubl.) visar att majoriteten av kommunerna som deltagit i undersökningen skulle utfört de sökta åtgärderna även utan medfinansiering från stadsmiljöavtalet, om än något senare. Den korta tidsperioden för att utföra åtgärderna försvårar och gör det nästintill omöjligt att söka stadsmiljöavtal till annat än redan planerade åtgärder. Stadsmiljöavtalet kan ses som ett steg i rätt riktning mot hållbara samhällen men ansvaret ligger hos kommunerna och sträcker sig inte längre än deras satsningar (Svensson, opubl.).

2.3.3 Ett möjligt landsbygdsavtal

Landsbygden står inför utmaningar gällande transportsystemet. Tillgänglighet för alla tillsammans med samhällsstrukturen är en förutsättning för att bo på landsbygden. Det är även avgörande för företagsetableringar med kompetensförsörjning för att de ska kunna etablera sig (Hansson, opubl.). Jordbruksverket (2018, s 54) skriver att utbyggd infrastruktur och digital infrastruktur skapar förutsättningar för boende och företagande på landsbygden. Hansson (opubl.) skriver att landsbygdens långa avstånd, bristfälliga vägar, bilens dominans och svagt utvecklad kollektivtrafik är några av de utmaningar som finns på landsbygden. Likväl finns det stora utmaningar att bibehålla skola, vård och kommersiell service.

Tanken med ett landsbygdsavtal är att skapa förutsättningar och möjligheter för landsbygdsutvecklingen samt kompetensförsörjning, även en omställning till ett fossilfritt transportsystem (Hansson, opubl.). Ett landsbygdsavtal skulle innebära att kommuner och regionen kan söka bidrag till olika typer av åtgärder och motprestation i likhet med stadsmiljöavtalets upplägg (Hansson, opubl.). Exempel på åtgärder och motprestationer listas nedan och en schematisk illustration av dessa finns under figur 2.

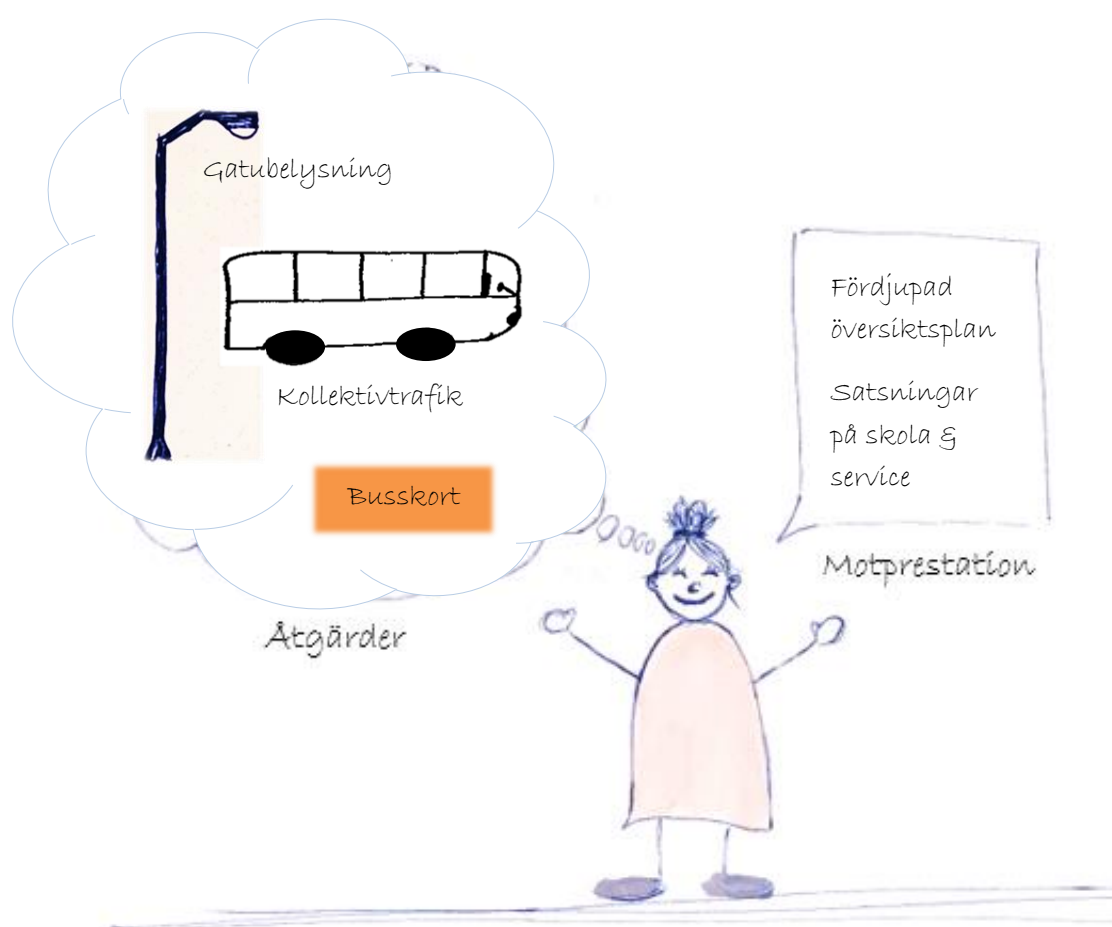
Förslag på åtgärder (Hansson, opubl.):

- lokalt anpassad kollektivtrafik och samåkningslösningar,
- marknadsföring av nya linjer, gratis kollektivtrafik/lågtrafiktaxa, byabuss, anropsstyrd trafik, samordnade varu- och godstransportlösningar som möjliggör goda servicenivåer på landsbygderna,

- trygghetsåtgärder, exempelvis belysning eller åtgärder som skapar attraktivitet efter det statliga vägnätet.

Förslag på motprestationer (Hansson, opubl.):

- landsbygdsstrategi kopplat till Översiktsplanen, Fördjupad översiktsplan eller Regional utvecklingsstrategi,
- handlingsplaner på regional och lokal nivå som t.ex. samverkansplattform för landsbygdsutveckling.
- policybeslut och särskilda satsningar på serviceorter och utbud på samhällsservice så som skola, vård och omsorg med mera.



Figur 2. Illustrerar förslag på åtgärder och motprestationer som exempelvis kommuner och region kan söka i ett möjligt landsbygdsavtal. Illustration av M. Scherdin & J. Örnehag.

2.3.4 Skillnad på förutsättningar i stadsmiljöavtal och landsbygdsavtal

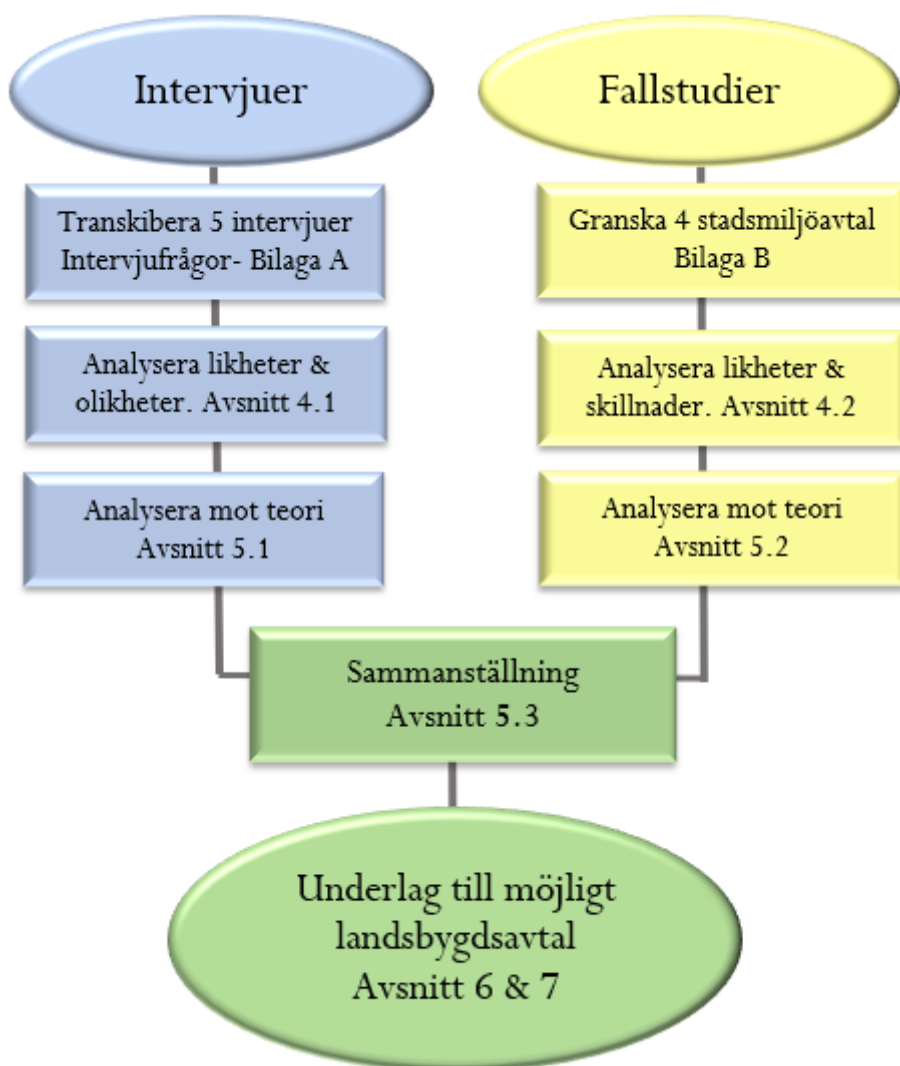
En viktig del i utformandet av ett landsbygdsavtal är att förstå skillnaderna på förutsättningarna på landsbygden och i staden (Hansson, opubl.). Det för att

utformningen som stadsmiljöavtalet har inte alltid går att applicera i landsbygdskommuner. En stor skillnad är att infrastrukturen på landsbygden oftast ägs av staten, vilket gör det svårare, eftersom medfinansiering inte kan ges i samma grad till staten (Hansson, opubl.). Det medför att det kan behövas ett lokalt och regionalt initiativ som behöver stödja upp de statliga åtgärderna som exempelvis, gång- och cykelvägar, förstärkt vägunderhåll, bärighet på bro/väg. Jordbruksverket (2018, s 77) skriver att det är viktigt att stödja service och företagsamheten på landsbygden, eftersom investeringar på landsbygden idag är nästan obefintliga.

3 Metod

Utifrån våra frågeställningar valde vi att basera studien på två metoder: intervjuer och fallstudier. Vidare i kapitlet beskrivs metoderna mer ingående och figur 3 illustrerar arbetsprocessen av hela examensarbetet. Slutligen i avsnittet presenteras en metoddiskussion.

Olika metoder kompletterar varandra med information och kunskap med varierande aspekter, vilket ger bättre stöd åt analysen (Biggam, 2015). Metoderna undersöker de behov och intresse som finns för ett möjligt landsbygdsavtal.



Figur 3. Flödesschemat visualiserar arbetsprocessen i examensarbetet, från start till resultat.

För att öka kunskapen inom hållbar samhällsutveckling på landsbygden och skapa förståelse för vilka behov, förutsättningar och möjligheter som finns valde vi att intervjua fem personer. Valet föll på två tjänstemän på Trafikverket; chef över Trafikavdelningen på Gävle kommun; en trafikingenjör på Västra Gästriklands Samhällsbyggnad (VGS) samt en strateg inom infrastruktur på Region Gävleborg. Anledningen till valet av olika organisationer grundar sig i att de tillsammans skapar en inblick i kommunala, regionala och statliga verksamheters arbete. Det gav en inblick i ansökan till stadsmiljöavtalet, landsbygdsutveckling samt intervjurespondenternas tankar kring ett möjligt landsbygdsavtal. Intervjusvaren analyserades genom att jämföras med varandra, där vi såg till likheter och olikheter genom att färgkoda likheter, skillnader, intressant för vidare diskussion med överstrykningspennor.

Fallstudierna har sin utgångspunkt i beviljade och avslagna ansökningar till stadsmiljöavtalet. Urvalet skedde inom Trafikverkets Region Mitt och vi valde att se på fyra fall. En större kommun representerades av Gävle kommun, samt två mindre kommuner representerades av Avesta kommun och Härnösand kommun. Avesta har sökt stadsmiljöavtal två gånger; första ansökan beviljades och andra gången blev det avslag. Båda ansökningarna ingår i våra fallstudier. Fokus i fallstudierna låg på söka åtgärder, motprestationer och Trafikverkets bedömning vilket är det som vi har undersökt och analyserat. Analysen utfördes genom att se om det fanns skillnader i bedömningen baserat på förutsättningar och möjligheter beroende på kommuners storlek att få beviljat stadsmiljöavtal.

Slutligen sammanställdes resultatet från intervjuerna och fallstudierna gemensamt för att finna svar på våra frågeställningar.

3.1 Intervjuer

Valet av att göra intervjuer grundande sig i att skapa bättre insyn och förståelse för hur de olika verksamheterna arbetar samt att söka svar på våra frågeställningar i denna studie. Detta gjordes för att erhålla en fördjupad kunskap inom stadsmiljöavtalet, arbetet med landsbygdsutveckling och behovet av ett möjligt landsbygdsavtal med inom kommunala, regionala samt statliga verksamheter. Intervjuerna är kvalitativa och semistrukturerade. Det för att anpassa intervjuerna efter varje person och deras kunskapsområde. Semistrukturerade intervjuer innebär att intervjun styrs av ett förberett frågeformulär, men med frågor som öppnar upp för diskussion om relaterade ämnen. Det betyder att frågorna är mer öppna för personlig tolkning än kvantitativa frågor (Biggam, 2015). Öppna frågor innebär att det inte finns några svarsalternativ eller begränsade antal svar (Biggam, 2015). Fördelen med semistrukturerade intervjuer är att de skapar förutsättningar för

personliga åsikter och diskussioner. Nackdelen kan ses i att svaren kan bli större än själva frågan och frångå ämnet (Biggam, 2015).

3.1.1 Förberedande

Valet av personer skedde genom ett urval efter kunskapsnivå och ämneskompetens. Först och främst valdes personer inom det område som klassas till Trafikverket Region Mitt och totalt valdes fem personer ut för intervjuer. Av de utvalda personerna arbetar alla, förutom en, inom den geografiska område som tillhör Trafikverket Region Mitt. Den som inte arbetar inom det området är stationerad i Stockholm och respondenten valdes ut på grund av att denna var med i arbetet med framtagandet av Stadsmiljöavtalet.

Intervjufrågorna utformades till att vara varierande, men av liknande karaktär. De anpassades efter personernas verksamhetsområde och den yrkeskunskap som intervjupersonerna har. Alla intervjuer hade individuellt utformade frågor. Frågorna baserades på teoretiskt material kopplat till denna studie. Samtliga intervjupersoner kontaktades via telefon eller mejl.

3.1.2 Utförande

Intervjuerna har gjorts på två sätt: personliga möten och telefonintervjuer. Intervjuer med personligt möte var i Gävle och Sandviken och telefonintervjuer har utförts med personer där avståndet varit längre, men även för att snabbare få möjlighet till en intervju. Miljöaspekten var bidragande orsak till att längre resor valdes bort, eftersom tillgången till smartphone möjliggjorde smidig och god kommunikation. Samtliga intervjupersoner informerades om GDPR, lagstiftningen om personuppgifter (Datainspektionen, u.å.). Det för att förtydliga i vilket syfte det insamlade materialet skulle ändvändas. Alla intervjuer har spelats in med inspelningsverktyg i en smartphone och sedan transkriberats.

Följande personer har intervjuats och dessa presenteras även i Tabell 1.

- Håkan Johansson arbetar som nationell samordnare inom klimatfrågor på Trafikverket och är en av grundarna till stadsmiljöavtalet. Intervjun genomfördes för att erhålla bakgrundsinformation och fördjupad kunskap kring stadsmiljöavtalet.
- Ytterligare en intervju utfördes med en projektledare på Trafikverket, Jon Hansson, som arbetar i ett internt projekt ”Transportsystemet i landsbygd”. Det för att få kunskap inom landsbygd och landsbygdsutveckling, samt personliga åsikter kring ett möjligt landsbygdsavtal.
- Hanna Gustavsson arbetar som trafikingenjör på VGS, Västra Gästriklands Samhällsbyggnadsförvaltning som innefattar: Sandvikens kommun, Ockelbo

kommun och Hofors kommun. Gustavsson intervjuades för att få den kommunala infallsvinkeln om hur frågor gällande landsbygd och tillgänglighet hanteras i deras kommuner. Det för att få inblick i deras behov och förutsättningar för ett möjligt landsbygdsavtal.

- Marie Grew är tillförordnad chef på Trafikavdelningen på Gävle kommun. Intervjun utfördes för att få mer information om Gävle kommuns ansökan och arbete med stadsmiljöavtalet. Det för att se deras behov, förutsättningar och tankar om ett framtida landsbygdsavtal.
- Madelene Håkansson arbetar som strateg inom samhällsplanering på Region Gävleborg. Intervjun genomfördes för att förstå den regionala infallsvinkeln samt regionens utmaningar gällande landsbygdsutveckling och åsikter kring ett möjligt landsbygdsavtal.

Tabell 1. Visar vilka som intervjuats, typ av anställning, datum för intervju samt typ av intervju.

Organisation	Anställning	Datum	Typ av intervju
Trafikverket	Håkan Johansson, nationell samordnare klimatfrågor	2019-04-10	Telefon
	Jon Hansson, projektledare ”Transportsystemet i landsbygd”	2019-04-11	Telefon
VGS	Hanna Gustavsson, trafikingenjör	2019-04-16	Personligt möte
Gävle kommun	Marie Grew, chef för trafikavdelningen	2019-04-23	Personligt möte
Region Gävleborg	Madelene Håkansson, strateg inom infrastruktur	2019-04-30	Telefon

Efter utförandet av intervjuerna genomfördes en analys av det transkriberade materialet. Analysen utfördes genom att markera likheter och skillnader samt delar för vidare diskussion i olika färger. Därefter gjordes ett urval av intervjufrågor för vidare analysering, som finns presenterade i Bilaga A, 1.4. Urvalet baserades på frågor som tillsammans ger störst nytta till studien. Samtliga intervjufrågor finns presenterade i Bilaga A.

3.2 Fallstudier

Studien undersöker totalt fyra ansökningar till stadsmiljöavtalet, två beviljade och två avslagna. Biggam (2015) beskriver fördelen med fallstudier som en forskningsmetod där ett specifikt ämne djupgående undersöks. En nackdel är att de resultat som framkommer i fallstudier inte bör betraktas som absoluta. För att stärka svaren är det bra med bevis från tidigare forskning, vilket kan höja dess reliabilitet (Denscombe, 2014). Fallstudier kan bygga på både kvantitativ och kvalitativ datainsamling (David & Sutton, 2016). I denna studie är fallstudierna kvalitativt inriktade. Valet av kommuner var ett ändamålsenligt urval och det innebär att välja ut specifika objekt efter relevans till studien (Denscombe, 2014). Fallstudier som metod valdes för att komplettera och stärka det andra metodvalet som var intervjuer. Det för att få djupare kunskap om hur ansökan till stadsmiljöavtalet fungerar samt hur ansökningarna behandlas utifrån olika förutsättningar.

3.2.1 Förberedande

Avgränsning har gjorts till Trafikverket Region Mitt och har grundats på kommunstorlek sett till invånarantal. Urvalet gjordes utifrån den begränsade tillgången på ansökningar till stadsmiljöavtal inom den valda regionen. Genom kontakt med en tjänsteman som arbetar nationellt med stadsmiljöavtalet på Trafikverket fick vi tillgång till material för att utföra fallstudierna. Materialet gav oss information kring ansökan av en större och två mindre kommuner, där Avesta kommun stod för två av ansökningar som vi studerade. Det för att undersöka om det fanns skillnader i Trafikverkets bedömning av ansökningar beroende av kommuners storlek. Fyra ansökningar valdes ut: Gävle kommun - beviljad, Avesta kommun - beviljad och avslag, samt Härnösand kommun – avslag.

- Gävle kommun är beläget i Gästrikland och har ca 100 800 invånare (SCB, 2018). Gävle klassas som en större stad. Ansökan till stadsmiljöavtalet gjordes år 2015 och det var första ansökningsomgången. Kommunen har gjort ytterligare en ansökan som inte undersöks i denna studie, eftersom ansökan nummer två inte var lika omfattande och därmed inte svarade till behovet för fallstudierna.
- Avesta kommun är beläget i Dalarna har 23 300 invånare (SCB, 2018). Avesta klassas som en mindre stad/tätort. Två ansökningar har gjorts, år 2017 och 2018. Ansökan 2017 beviljades medan ansökan 2018 avlogs.
- Härnösands kommun är beläget i Ångemaland har ca 25 200 invånare (SCB, 2018). Härnösand räknas som en mindre stad/tätort. Kommunen sökte stadsmiljöavtalet 2018 men den beviljades ej.

3.2.2 Utförande

I arbetet med att undersöka de utvalda ansökningarna låg huvudfokus på tre delar: söka åtgärder och motprestationer samt Trafikverkets bedömning. Åtgärder betyder den del som kommunerna söker medfinansiering för. Motprestationer innefattar åtgärder som kommunerna ska utföra för att få bidraget beviljat. Utöver dessa delar granskades även andra delar: hur åtgärden uppfyllde det globala målet "God bebyggd miljö", förväntad effekt av åtgärden och tänkt uppföljning. Ansökningar i studien visade sig variera något i utformning beroende på vilket år ansökan utfördes samt hur kommunerna formulerat sin ansökan. Resultatet av fallstudierna sammanställdes i ett Word dokument för att sedan göras till tabeller av utvalda fokusområden till de beviljade ansökningarna. De var av högst relevans för studien och hade god koppling till teorin i arbetet samt utförda intervjuer.

3.3 Metoddiskussion

Valet av metoder kan beskrivas som en primär och en sekundär informationskälla, där intervjuerna är de primära och fallstudierna sekundär. Tillsammans har metoderna givit ett underlag till resultat i studien.

Intervjuerna gav stor inblick i de olika verksamhetsområdena tack vare det semistrukturerade upplägget. Frågorna gav möjlighet till andra infallsvinklar och mer utförliga svar. Detta användes sedan för att kunna resonera kring landsbygdsutveckling samt behov, förutsättningar och möjligheter för ett framtida landsbygdsavtal. Brister kan ses i att möjligheten till öppna svar ger upphov till omfattande svar och det kan bli svårt att tolka samt hittat kärnan i svaret. Upplägget med individuellt anpassade frågor gjorde sammanställningen mer komplicerad än om studien valt att arbeta efter ett och samma frågeformulär. Likväl har det individuella upplägget inneburit givande information från de enskildas kunskapsområden. Det har skapat möjlighet till att koppla mycket av svaren till det teoretiska ramverket, som tillsammans stödjer studien och dess frågeställningar. För att förstärka intervjumetoden ytterligare hade flera intervjuer varit gynnsamt, eftersom flera infallsvinklar och mer kunskap kunnat generat i större bredd till studien.

Fallstudiernas avgränsning till Trafikverket Region Mitt har inneburit en begränsning av tillgänglig data. Utbudet av ansökningar har varit begränsad och det har gjort metodvalet mindre tillförlitligt än om flera ansökningar undersökt. Flera ansökningar hade medfört bättre perspektiv på huruvida ansökningarna bedöms olika utifrån kommuners storlek. På grund av ansökningarnas storlek har det varit tidkrävande och flera ansökningar hade inneburit mindre djupgående granskning av innehållet.

4 Resultat & analys

Detta kapitel behandlar resultaten och analysen av vår studie där vi har undersökt behov, förutsättningar och möjligheter för ett framtida landsbygdsavtal som kan bidra till hållbar landsbygdsutveckling. Inledningsvis presenteras det sammanställda resultatet av de utförda intervjuerna med tillhörande analys. Därefter presenteras det sammanfattade resultatet av de beviljade och avslagna fallstudierna som utgått från fyra ansökningar. De beviljade ansökningarna har ställts upp i tabeller för att förenklat förklara resultatet av ansökningar och deras innehåll. Analysen av det insamlade materialet ställs i förhållande till varandra och mot det teoretiska ramverket efter samtliga underrubriker. I slutet av avsnittet, 4.3, finns en större sammanfattande analys.

Samtliga intervjufrågor finns presenterade under Bilaga A och den fullständiga sammanställningen av fallstudierna finns under Bilaga B.

4.1 Intervjuer

Intervjumaterialet har analyserats och resulterade i en sammanställning av utvalda frågor som finns presenterade under Bilaga A 1.4. Den sammanställda texten baseras på likheter och skillnader, samt svar för vidare diskussion. Följande presenteras resultatet av intervjuerna uppdelat efter de olika verksamheterna kommunalt, regionalt och statligt med följande analys.

4.1.1 Kommunala intervjuer

4.1.1.1 Gävle kommun

Enligt M. Grew (personlig kommunikation, 23 april 2019), chef för Trafikavdelningen på Gävle kommun, definierar Trafikavdelningen landsbygd som det som inte är tätort. Vidare beskriver M. Grew att allt som inte är kommunala vägar faller in under landsbygd. Översiktsplanen för Gävle stad nämner också tätortsnära landsbygd, vilket inte förklaras mer ingående än att det är relativt central landsbygd. För att stärka landsbygden anses satsningar på bättre kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar vara bra lösningar, tillsammans med bibehållen service. M. Grew påpekar att bra kommunikationer ofta leder till bättre serviceutbud. Intervjufrågorna kan ses under Bilaga A, 1.1.2.

”Sen brukar bra kommunikationer leda till bra service på något sätt. Vad som är hönan eller ägget det vet jag inte. Men det hänger ihop på något sätt i alla fall.”
(M. Grew, 2019-04-23)

Utmaningar på landsbygden handlar om att lyckas med hållbart resande eftersom bilen som transportsätt dominerar och utbudet av gång- och cykelvägar i regel är obefintligt. Möjligheterna som finns i kommunens landsbygd anses vara

serviceorterna som är mer attraktiva. Det är viktigt att lösa kommunikationsfrågorna för att få bättre förutsättningar på landsbygden. M. Grew anser att Gävle kommuns landsbygd har framtiden framför sig eftersom kommunen har påvisat viljan att satsa på en levande landsbygd.

Ett möjligt landsbygdsavtal har goda chanser att bidra positivt till landsbygdsutvecklingen. En problematik finns i att många vägar på landsbygden är enskilda eller statliga. Det kan leda till svårigheter eftersom kommunen inte är den styrande. Stadsmiljöavtalet har krav på 50% i motprestation och det har M. Grew svårt att se skulle fungera på landsbygden med ett landsbygdsavtal, eftersom resurserna hos kommunen inte finns. Det vore bra om landsbygdsavtalet utformades på sådant vis att vägföreningar och regioner kan söka. Gävle kommun har gjort stora satsningar på fossilfri kollektivtrafik, vilket de har lyckats med. M. Grew tror att biogas är en mer effektiv lösning på landsbygden än exempelvis el som fungerar bättre i stadsmiljö. Det är svårt för kommunen att lägga åtgärder på landsbygden eftersom behovet av åtgärder finns på många ställen. Prioriteringen blir där den nyttjas av flest. Eftersom alla inte kan bo inne i städerna är det upp till politiken att styra därefter.

Kommunen har sökt stadsmiljöavtal vid två tillfällen och M. Grew beskriver ansökningsprocessen som tidkrävande och en del oklarheter om hur ansökan skulle fyllas i.

4.1.1.2 Västra Gästriklands Samhällsbyggnad, VGS

H. Gustavsson (personlig kommunikation, 16 april 2019), trafikingenjör på VGS, berättar att Sandvikens kommun saknar definition av landsbygd. Vidare förklarar H. Gustavsson att det saknas samspel mellan översiktsplanen och landsbygdsprogrammet i kommunen. Landsbygd benämns som allt som inte är serviceort men vid andra tillfällen räknas serviceorter till landsbygd. Det försvårar arbetet eftersom en klar definition saknas. Intervjufrågorna kan ses under Bilaga A, 1.1.1.

”Det är jättesvårt för oss som är anställda att avgöra och ställa sig till vad som är landsbygd eller inte, då det inte finns någon definition.” (H. Gustavsson, 2019-04-16)

För att stärka landsbygden ses utökad kollektivtrafik och gång- och cykelvägar som ett bra alternativ. Serviceorterna är de som är i störst behov utav detta för att öka tillgängligheten till omkringliggande tätorter. H. Gustavsson beskriver att det är många engagerande människor och vägföreningar runt om på landsbygderna. Det är positivt för kommunen eftersom de kan göra väldigt mycket för sina tätorter. En stor utmaning för landsbygden är att bibehålla den offentliga servicen, kommunen har problem att få personal till de mindre skolorna. Det innebär att barn behöver

pendla till andra orter och det riskerar att människor väljer att flytta. Ytterligare en utmaning är bristen på kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar som boende på landsbygden efterfrågar. Det är svårt för kommunen eftersom de inte har någon större påverkan på de enskilda vägarna eller statliga vägnätets prioriteringar.

Ett möjligt landsbygdsavtal skulle vara bra om det kunde gynna de enskilda vägförening, eftersom de har stor efterfrågan på bidrag till åtgärder. För att öka möjligheten till en mer fossilfri landsbygd menar H. Gustavsson att det måste finnas bra transportsätt till centrala områden med annat än bil. Stark kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt pendlarparkering är goda förslag. Kommunen har vid tillfällen arbetet med beteendepåverkan och kampanjer där invånarna bland annat fått testat el-cyklar. Sandvikens kommun har även ansökt om bidrag till el-laddstolpar. Påverkan till insatser och åtgärder på landsbygd anser H. Gustavsson att kommunen har mycket liten möjlighet till, eftersom åtgärderna prioriteras till där trafikintensiteten är som störst, samt där trafiksäkerheten och framkomlighet är mest påtaglig.

Västra Gästriklands Samhällsbyggnadsförvaltning har ansökt om stadsmiljöavtal till Ockelbo kommun och H. Gustavsson upplevde processen som tidskrävande och väldigt omfattande. Ansökan är för en gång- och cykelväg längs en statligväg där driften sköts av vägföreningar med kommunen som största delägare.

H. Gustavsson påpekar att Region Gävleborg gör ett mycket bra arbete med att få kommunerna att arbeta tillsammans för att hitta lösningar för framtidens samhälle.

Analys av kommunala intervjuer

Det finns en tydlig relation mellan resultatet av intervjuerna och det teoretiska ramverket. Att begreppet landsbygd definieras olika styrks av de utförda intervjuerna med Gävle kommun och Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning, VGS. Som Westholm (2008) skriver är begreppet landsbygd svårt att definiera och att skillnader kan variera mellan myndigheter och deras behov. VGS saknar en landsbyggsdefinition att arbeta utifrån och begreppet tolkas olika i översiktsplan och landsbyggsprogrammet i kommunen, vilket skapar en otydlighet (Gustavsson, H. personlig kommunikation, 16 april 2019).

Gemensamt för kommunerna är att de anser att stärkt kollektivtrafik och utbredning av gång- och cykelvägar är väsentligt för utveckling av landsbygden. Ökad tillgänglighet skapar goda förutsättningar för serviceutbudet enligt M. Grew (personlig kommunikation, 23 april 2019) på Gävle kommun. Westholm (2008) skriver att det är svårt att bibehålla kommersiell och offentlig service men Berg & Thoresson (2017) skriver att kommersiell service behövs för att skapa

samhällsutveckling på landsbygden. Det betyder att kompletterande åtgärder till transportlösningar krävs för att få människor att bo kvar (Berg & Thoresson, 2017). Tillgänglighet är en förutsättning för att kunna bo och verka på landsbygden (J. Hansson, opubl.). Trafikverket (2014) skriver om vikten av tillgänglig kollektivtrafik och ett utbyggt gång- och cykelvägnät för en livskraftig landsbygd.

Gävle kommun och Västra Gästriklands Samhällsbyggnadsförvaltning uppger att prioriteringen av åtgärder placeras där de nyttjas av flest. Det är en stor utmaning för landsbygden att få investeringar där de nyttjas av färre. Stjernberg & Nilsson (2018) påpekar att finansiering läggs där det nyttjas mest, eftersom det bidrar till störst samhällsekonomisk nytta. Det behövs en politisk vilja för att nå en förändring, eftersom alla inte kan bosätta sig i städerna (M. Grew, personlig kommunikation, 23 april 2019). Det krävs även utvecklingsstrategier regionalt och nationellt för att lyckas med landsbygdsutveckling (Dyba & Gernego, 2018).

H. Gustavsson (personlig kommunikation, 16 april 2019) på VGS är mycket positiv till ett möjligt landsbygdsavtal och kan se nyttan om vägföreningar får möjligheten att söka medfinansiering. Även M Grew (personlig kommunikation, 23 april 2019) på Gävle kommun ser goda chanser att lyckas med ett landsbygdsavtal och påtalar att det vore positiv om Regionen eller vägföreningar själva kunde söka avtalet. Stöd till statliga åtgärder krävs på lokal och regionalnivå för att lyckas (Hansson, opubl.). Båda kommunerna visar intresse om att utveckla landsbygden. De är eniga om att ett möjligt landsbygdsavtal har goda möjligheter till insatser på landsbygden som idag upplevs bortprioriterade.

4.1.2 Regional intervju

4.1.2.1 Region Gävleborg

Genom intervju med M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019), strateg inom infrastruktur på Region Gävleborg, framkom att hon saknade kunskap av regionens definition av landsbygd. Vid senare kommunikations kompletterades frågan. Regionen saknar gemensam definition av landsbygd men ofta utgår de från SCB och deras tolkning av tätort och småort. Möjligheter för landsbygden ser M. Håkansson genom att låta digitaliseringen med e-handel stärka servicen på landsbygden tillsammans med en förändring i arbetsmarknadsmönster. Det innebär att bredbandsutbyggnaden bör vara god för att erbjuda fler att arbeta hemifrån några dagar i veckan för att kunna pendla längre enstaka dagar. I dagsläget anser M. Håkansson att det är ohållbart att bo på landsbygden med det bilberoende som det innebär. Utveckling av biobränslen kan vara en lösning på problemet. Insatser är begränsade på landsbygden eftersom det är färre användare och ses som olönsamt. Andra utmaningar är att få landsbygden att öka sin attraktivitet, vilket innebär att få

människor att bo eller verka där. En tillförlitlig infrastruktur kan tydligt kopplas till landsbygdens attraktivitet enligt H. Håkansson. Intervjufrågorna kan ses under Bilaga A, 1.2.1.

Region Gävleborg är till största del glesbygd och landsbygd och där skulle ett landsbygdsavtal vara positivt för att stärka självförtroende hos de mindre kommunerna. M. Håkansson lyfter att investeringsbudgeten är obefintlig i små kommuner. Hon tycker att ett möjligt landsbygdsavtal kräver ett annat upplägg än stadsmiljöavtalet, som idag kräver en resursstark aktör för att ha råd att finansiera söka åtgärder. Motprestationerna bör läggas på en rimlig nivå för att ge fler möjligheter att lyckas söka. Hon ser även en ingång i att landsbygdsavtalet skulle kunna gå in och stötta länsplanerna. Regionen arbetar tillsammans med kommunerna att ta fram en färdplan med mål om en fossilfri fordonsflotta år 2030. Flertalet alternativ har testats, bland annat mobil samåkning i ett antal byar. Det gav tyvärr ingen större effekt. För landsbygdsutvecklingen kan satsningar på fossilfria bränslen ge positivt utslag enligt M. Håkansson. Att lägga åtgärder där de nyttjas av färre ser M. Håkansson som ett beslut som ligger hos politiken, men hon upplever att det pratas mer om det i dagsläget.

”Strukturerna missgynnar ju landsbygden som det ser ut just idag, och vi har egentligen inte en utpekad pott för landsbygdsmedel och infrastruktur eller landsbygdsatsningar i dagsläget. Och det är en tydlig signal om att det här inte har varit politiskt prioriterat.”
(M. Håkansson, 2019-04-10)

Stadsmiljöavtalet är inget som berört regionen men M. Håkansson påpekar att de försöker uppmuntra kommunerna att söka.

Analys av regional intervju

Mycket av det som framkom av intervjun med M. Håkansson kan kopplas till tidigare forskning och det teoretiska ramverket i denna studie. Region Gävleborg har ingen utpekad definition av landsbygd som de arbetar efter, men oftast används SCB:s tolkning av tätort (M. Håkansson, personlig kommunikation, 30 april 2019). SCB:s tolkning varierar efter syfte, men arbetar i regel efter Jordsburksverkets definition (S. Svanström, personlig kommunikation, 21 maj 2019). Sverige anses sakna en nationellt accepterad definition av begreppet landsbygd enligt Westholm (2008).

M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019) framhåller digitaliseringen som väsentlig för utveckling av landsbygden. Det skulle innebära ett utbyggt bredbandsnät som gynnar e-handel och möjlighet till mer arbete från hemmet. På så vis kan förändringar i arbetsmarknadsmönster ske och där resor till arbetet minskar. Landsbygdsutredningen (SOU 2017:1, s 97) beskriver betydelsen av digital

infrastruktur eftersom e-tjänster ökar kraftigt och därav är det viktigt att hela landet följer utvecklingen. Tillsammans med ett fungerande transportsystem är digital kommunikation det som anses vara grundläggande för landsbygdens utveckling (SOU 2017:1, s 15). M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019) förklarar att en pålitlig infrastruktur har positiv inverkan på landsbygdens attraktivitet. En utvecklad infrastruktur bidrar till att minska klyftan mellan land och stad (Regeringskansliet, 2009). Trafikverket (2014) skriver att samhällsplanering kan bidra till att göra det attraktivt med alternativa tillgänglighetslösningar på landsbygden.

Det är olönsamt att lägga åtgärder på landsbygden eftersom det nyttjas av färre, vilket är något som ligger hos politiken att förändra (M. Håkansson, personlig kommunikation, 30 april 2019). M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019) säger att små kommuner saknar de ekonomiska resurser som krävs till större investeringar. Politiken säger att de vill ge samma utvecklingsmöjligheter i hela Sverige, men de satsningar som görs riktas till där åtgärderna nyttjas av flest, vilket inte gynnar landsbygden (Holmqvist, 2017). M. Håkansson framhåller betydelsen av politikens vilja att satsa på landsbygden.

Det finns stor potential för ett landsbygdsavtal, men det kräver att annat upplägg än stadsmiljöavtalet (M. Håkansson, personlig kommunikation, 30 april 2019). Stadsmiljöavtalet kräver en resursstark aktör för att lyckas utföra sökta åtgärder, de resurserna saknas i de mindre landsbygdskommunerna. God planering kan generera i minskade skillnader mellan stad och landsbygd (Boverket, 2008). Hansson (opubl.) skriver att det är viktigt att förstå och se skillnader som finns mellan stad och land för att förstå deras behov och förutsättningar.

4.1.3 Statliga intervjuer

4.1.3.1 Trafikverket, inriktning stadsmiljöavtal

H. Johansson (personlig kommunikation, 10 april 2019), nationell samordnare inom klimatfrågor på Trafikverket, förklarade att idén om stadsmiljöavtalet uppkom för att uppnå mer hållbar stadsutveckling. Inspiration till avtalet kom från Norge och deras "byavta". En viktig del i arbetet med framtagandet av avtalet var att lyckas nå klimatmålet för transportsektorn. Valet att rikta avtalet till stadsmiljöer grundar sig i att det är där det finns störst möjlighet till att minska biltrafiken, det finns inte samma möjlighet till det på landsbygden. Intervjufrågorna kan ses under Bilaga A, 1.3.1.

Vid ansökan till stadsmiljöavtalet sker bedömning utefter tre kriterier: övergripande arbetet mot hållbar stadsutveckling, förslagna åtgärder samt motprestationer med

riktning mot hållbar stadsmiljö. Tanken är att åtgärden ska få så stor nytta som möjligt, enligt H. Johansson. I dagsläget finns inget som hindrar mindre tätorter att söka stadsmiljöavtal men det har visat sig vara svårt att uppfylla alla kriterier eftersom det krävs ett stort övergripande arbete. Mindre tätorter saknar ofta den typen av resurser som krävs.

”Det finns inget som hindrar dem att söka, men det har visat sig att det är svårt att få ihop ett bra paket.” (H. Johansson, 2019-04-10)

H. Johansson påpekar dock att finns alternativa lösningar för landsbygden att söka bidrag som exempelvis länstransportplanen där det inte krävs några motprestationer eller dylikt. När stadsmiljöavtalet möjliggjorde ansökan för gång- och cykelåtgärder öppnade det upp för mindre kommuner. Mindre kommuner har sökt för mer cykelåtgärder och större kommuner har sökt mer kollektivtrafiklösningar. H. Johansson påpekar att totalt sett har de mesta av pengarna gått till större kommuner. Något som inte stöds i stadsmiljöavtalet är pendlarparkering och det är på grund av att de ofta placeras en bit utanför staden och det räknas inte till stadsmiljö.

H. Johansson förklarar att prioriteringen av insatser i de större städerna utifrån skillnader i trafikmängd mellan stad och landsbygd. En minskad tillgänglighet på landsbygden påverkar landsbygdsutvecklingen negativt, men H. Johansson ser andra lösningar som resfria möten, utbyggt bredband och bättre kollektivtrafik vid större stråk. En annan viktig del är att få servicen kvar på landsbygden. Ett landsbygdsavtal ser H. Johansson som positivt för att kunna hjälpa landsbygden med att bibehålla service, vilket skulle kunna ses som en motprestation. Han menar att laddinfrastruktur för el-bilar, kollektivtrafik, trafiksäkerhetsåtgärder och hastighetsdämpande åtgärder är potentiella åtgärder att söka genom ett landsbygdsavtal.

H. Johansson tror att det kan vara nödvändigt att kunna söka stöd för hela åtgärden och inte 50 % som i stadsmiljöavtalet. För en levande landsbygd anser H. Johansson att det bör göras satsningar på landsbygden, som exempel framhåller han Norges landsbygd som mer levande än Sveriges.

Analys av statlig intervju, inriktning Stadsmiljöavtal

Efter kompletterande uppgifter framkom definitionen av landsbygd som stadsmiljöavtalet utgått ifrån, vilket var SCB:s tolkningar av tätort och landsbygd. H. Johansson (personlig kommunikation, 10 april 2019). SCB:s definition varierar efter ändamål, men de arbetar oftast efter Jordbruksverkets definition av landsbygd (S. Svanström, personlig kommunikation, 21 maj 2019).

H. Johansson (personlig kommunikation, 10 april 2019) förklarar att stadsmiljöavtalet inte hindrar mindre kommuner att söka, men påpekar att det är svårt för de mindre att uppfylla de kriterier som fordras, på grund av att de ofta saknar de resurser som krävs. Holmqvist (2017) skriver i sin studie att satsningar på landsbygden inte motiveras, sett till de behov som finns. För att landet ska vara i balans behöver de olika behov och förutsättningar för staden likväl landsbygden betonas (Hela Sverige Ska Leva, 2018).

Sämre tillgänglighet på landsbygden har negativ påverkan på landsbygdsutvecklingen och där ser H. Johansson (personlig kommunikation, 10 april 2019) andra lösningar så som res-fria möten, utbyggt bredband och bättre kollektivtrafik. Det är i samklang med vad Landsbygdsutredningen (SOU 2017:1) skriver om betydelsen av digital infrastruktur och ett välfungerande transportsystem. Det är nödvändigt att kunna söka stöd för hela åtgärden och inte endast 50% som i stadsmiljöavtalet (H. Johansson, personlig kommunikation, 10 april 2019). Ett landsbygdsavtal skulle kunna bidra till att bevara service, eftersom det är en betydelsefull tillgång för landsbygden (H. Johansson, personlig kommunikation, 10 april 2019). I ett möjligt landsbygdsavtal kan åtgärder exempelvis vara ladd-infrastruktur, kollektivtrafik, trafiksäkerhet- och hastighetsdämpandeåtgärder (H. Johansson, personlig kommunikation 10 april 2019). Det är viktigt med kollektivtrafik för lokal och regional tillväxt, samt för att sammankoppla regioner, eftersom det skapar en större arbetsmarknadsregion (Stjernborg & Nilsson, 2018). Emellertid är kollektivtrafik på landsbygden en utmaning, på grund av glesbefolkade områden som leder till högt bilberoende (Berg & Thoresson, 2017).

4.1.3.2 Trafikverket, inriktning landsbygdsavtal

J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) projektledare på Trafikverket anser att tillgängligheten ser olika ut i landet och det medför olika förutsättningar. De transportpolitiska målen talar om tillgänglighet i hela landet, men nämner inte vilken typ av tillgänglighet. Personligen anser J. Hansson att det är svårt, eftersom Trafikverket endast kan styra över infrastrukturåtgärder. Dessutom utpekas service som något som påtagligen påverkar tillgängligheten. För att nå utveckling krävs samverkan mellan olika samhällsaktörer för att förstå och nå varandra enligt J. Hansson. Trafikverket gör förbättringar för att bo och verka i hela landet, men J. Hansson påtalar att alla miljöer troligtvis inte kan utvecklas på sikt för de behöver vara livskraftiga. Vidare menar J. Hansson att landsbygden inte måste se ut som den gör idag i framtiden, utan framtidens landsbygd kanske ser annorlunda ut. Definitionen inom Trafikverket av begreppet landsbygd utgår från Sveriges Kommuner och Landsting och Jordbruksverket, men J. Hansson påtalar dock att antal definitioner är många. Intervjufrågorna kan ses under Bilaga A, 1.3.2.

”Vi måste kunna prioritera, vi måste förstå tillsammans hur den nya landsbygden 2.0 ska se ut.” (J. Hansson, 2019-04-11)

En utmaning som J. Hansson ser är att ställa om till fossilfritt transportsystem där det saknas samma förutsättningar för kollektivtrafik. Trafikverket arbetar utifrån en samlad effektbedömning (SEB). Den består av tre delar och samhällsekonomisk analys är en av dessa. Det är en analys som indikerar på hur lönsamma eller olönsamma projekten är. Analysen kan långsiktigt skapa en obalans mellan hög- och lågtrafikerade stråk om den inte balanseras upp med andra kriterier. J. Hansson menar att det är väldigt många som ser till enbart analysen vilket gynnar starka stråk med högt trafikflöde samt hög invånartäthet, vilket indirekt bidrar till ökade tillgänglighetsskillnader.

J. Hansson menar att det är av vikt att hitta andra system för att lyfta svagare stråk. Diskussioner om landsbygdsavtalet syftar till att ge förutsättningar för tillväxt och omställning till fossilfritt transportsystem. Avtalet ska bidra till tillväxt på landsbygd samt områden med låg tillgänglighet. J. Hansson anser att en av utmaningarna med ett landsbygdsavtal är att se hur det skulle kunna fungera vid sidan av andra utvecklingsinsatser för landsbygden från EU:s strukturfonder. Den andra utmaningen är mottagarkapaciteten hos mindre landsbygdskommuner, både vad som avser personalresurser såväl som medfinansieringsmöjligheter.

J. Hansson berättar att i dialog om ett landsbygdsavtal med Tillväxtverket och flera andra aktörer är det endast positivt respons och att det ligger i linje med landsbygdspolitiken. Landsbygdsavtalet skulle kunna ge möjlighet för en region att söka för en del av ett län exempelvis, eftersom en stor del kommuner inte själva är tillräckligt resursstarka.

Utvecklingen av landsbygd ligger till en viss del under eget ansvar hos kommunerna och den lokala politiken. Regionerna har även ansvar för regionalutveckling som omfattar landsbygdsutveckling. Den översiktliga planeringen är därför viktig för att göra rätta prioriteringar för landsbygden. Som motprestationer lyfter J. Hansson digitala plattformar för bland annat bilpool eller samåkningstjänster, tematiska tillägg eller fördjupning kring landsbygden, som utpekade serviceorter, i översiktsplaner. En stor utmaning med landsbygdsavtal är att infrastrukturen på landsbygden oftast är enskild eller statlig. J. Hansson beskriver att det ges ekonomiska insatser till utveckling av stadsmiljöer genom exempelvis stadsmiljöavtalet. Med ett landsbygdsavtal som komplement ges en bättre balans mellan stad och landsbygd vilket bidrar till likvärdiga förutsättningar.

Förslag på åtgärder att söka bidrag för genom landsbygdsavtal skulle kunna vara samåkningsparkering, lokalt anpassad kollektivtrafik/gratis kollektivtrafik och samåkningslösningar. J. Hansson beskriver att dagens politik vill ge likvärdiga

förutsättningar i hela landet och det måste konkretiseras på något sätt både inom transportsektorn såväl som inom andra samhällssektorer.

Analys av statlig intervju, inriktning landsbygdsavtal

J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) påtalar att definitionerna av landsbygd är många vilket kan göra det svårt, men inom projektet ”Transportsystemet i landsbygd” på Trafikverket utgår de från SKL och Jordbruksverket. Westholm (2008) förklarar att begreppet landsbygd är svårtolkat och att det varierar utefter myndigheterna och deras behov.

J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) menar att tillgängligheten varierar över landet och detsamma gäller dess förutsättningar. Han påpekar att Trafikverket endast kan styra över infrastrukturåtgärder, men han framhåller vikten av tillgänglighet för att bibehålla goda servicenivåer på landsbygden. Bättre infrastruktur gynnar kontakten mellan företag och människor (Berg & Thoreson, 2017). Utmaningar som J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) beskriver för landsbygden är omställningen till fossilfritt transportsystem i områden där det saknas bra förutsättningar för kollektivtrafik. Det är viktigt att kollektivtrafiken anpassas efter landsbygdens förutsättningar och behov (Glesbygdsdelegationen, 1990).

Trafikverket arbetar med en analysmetod som kallas SEB, samlad effektbedömning, som analyserar projektens lönsamhet. J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) anser personligen att låta en samhällsekonomisk analys ensidigt påverka kan medföra risker som på lång sikt kan leda till obalans mellan hög- och lågtrafikerade stråk. Modellen behöver balanseras med andra kriterier som tydliggör åtgärdernas effekter på tillgänglighet, samt hur den relaterar till områden med hög och låg tillgänglighet. Holmqvist (2017) påtalar att svenska politiken strävar efter att göra långsiktiga samhällsekonomiska investeringar som gynnar hela landet.

Framtidens landsbygd måste kanske inte se ut som idag och alla små orter kan troligtvis inte överleva (J. Hansson, personlig kommunikation, 11 april 2019). Ett möjligt landsbygdsavtal ska verka för att gynna tillväxt på landsbygden i områden med låg tillgänglighet. Utmaningarna med ett landsbygdsavtal är att det måste passa in med andra redan befintliga stödsystem. Utöver det ses en utmaning i hur mindre kommuner ska kunna ta emot stödet, eftersom det krävs resurser som ofta saknas (J. Hansson, personlig kommunikation, 11 april 2019). Hela Sverige Ska Leva (2018) anser att landsbygden behöver förutsättningar till finansieringsmöjligheter, eftersom det idag inte finns några investeringsformer anpassade efter landsbygden. Landsbygdsavtalet ligger i linje med landsbygdspolitiken och förslaget har mottagits positivt av flera aktörer (J. Hansson, personlig kommunikation, 11 april 2019).

Kommunerna har ett eget ansvar för utveckling av deras landsbygd. Planering av landsbygden sker ofta ur stadens perspektiv men genom bättre planering kan skillnader mellan stad och land minska (Boverket, 2008).

4.2 Fallstudier

För att förtydliga resultatet av fallstudiernas beviljade ansökningar har dessa ställts upp i tabeller. I tabellerna presenteras åtgärder, motprestationer och Trafikverkets bedömning som markerats med grått i rutorna basera på resultaten. Analysen baseras på resultatet av fallstudierna för att se om det görs skillnader mellan stora och små kommuner i Trafikverkets bedömning. Det sett till kommunernas förutsättningar och möjligheter att få beviljat stadsmiljöavtal i detta fall, Gävle kommun, Avesta kommun och Härnösand kommun.

4.2.1 Gävle kommun, beviljad

Gävle kommuns (2015) ansökan beskriver att åtgärderna innebär en förbättrad restid med kollektivtrafik, vilket gör det mer attraktivt att välja kollektiva färdvägar. Installation av långsamtankning av gas medför ökad andel förnybart bränsle och det ger upphov till fler biogas-bussar. En sammanställning som tydliggörande Gävle kommuns ansökan återfinns under Tabell 2.

Den förväntade effekten av åtgärder och motprestationer är kortare restider inom kollektivtrafiken samt minskade utsläpp av koldioxidekvivalenter. Gävle kommun utlovade uppföljning på varje åtgärd för att mäta effekten. Det innebär före- och eftermätningar av restider av kollektivtrafik och cykel. Gasförbrukningen av bussar skall mätas månadsvis för att sedan sammanställs årligen. Fullständig sammanställning av ansökan kan ses under Bilaga B, 1.1.

Tabell 2. Gävle kommuns ansökan till stadsmiljöavtalet 2015 visar på sökta åtgärder och motprestationer samt Trafikverkets bedömning gällande dessa.

Åtgärder	Beviljat	Avslag	Komplettering
Förbättra kollektivtrafik			
Utbyggnad av Gavlehov, hållbart resande			
Utveckling Norrlandet, kollektivtrafik			
Pendlarparkering			
Långsamtankning gas			
Motprestationer			
Förbättra gång- och cykelanknytning till centrumhållplats			
Hastighetsäkrade passager & cykelparkering			
Cykelparkering vid hållplats & ny cykelväg			
Cykelparkering vid pendlarparkering			
Utredning kring bussdepå			
Trafikverkets bedömning			
<p>Trafikverket beviljade år 2015 tre av Gävle kommuns sökta åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad kollektivtrafik i centrala Gävle. • Utbyggnad av Gavlehov med hållbart resande. • Långsamtankning av gas. <p>År 2018/2019 ändrade Trafikverket sitt beslut, eftersom Gävle kommun inte lyckas fullfölja, slutföra eller påbörja beviljade åtgärder. Det nya beslutet innebar minskat stöd gällande åtgärden hållbart resande vid Gavlehov, eftersom åtgärden har ändrats från bussgata till trafiksignallösning. Slutdatum flyttas fram till oktober 2019. Stöd för långsamtankning av gas avskrivs för åtgärden inte kan påbörjas på grund av olika anledningar. Kommunen räknar med att komma igång med åtgärden under 2019 eller 2020.</p>			

4.2.2 Avesta kommun, beviljad

Avesta kommun (2017) beskriver att de söka åtgärderna tillsammans med motprestationerna kommer bidra till det globala målet "God bebyggd miljö". Detta uppfylls genom att samhällsplanering skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik samt för ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Åtgärderna möjliggör för fler att åka kollektivt (avgiftsfritt), fler möten mellan människor och ett mer miljövänligt färdssätt. Förväntad effekt är att öka antalet hållbara resor med kollektivtrafik. Uppföljning kommer ske genom påstigandestatistik vid hållplatserna samt trafikmängdsmätningar. Tabell 3 visar sökta åtgärder, motprestationer och Trafikverkets bedömning av ansökan. Fullständig sammanställning av ansökan kan ses under Bilaga B, 1.2.

Tabell 3. Avesta kommuns ansökan till stadsmiljöavtalet 2017 visar på sökta åtgärder och motprestationer samt Trafikverkets bedömning gällande dessa.

Åtgärder	Beviljat	Avslag	Komplettering
Avesta busstation			
Upprustning av hållplats			
Motprestationer			
Bebyggelseprojekt/ Detaljplaner			
Utbyggnad av cykelväg			
Hastighetsåtgärder			
Parkeringsstrategi			
Trafikprogram			
Avgiftsfri kollektivtrafik			
Trafikverkets bedömning			
Åtgärder och motprestationer bedöms uppfylla det krav och syfte i stadsmiljöavtalets förordning. Därför finns det grund i att bevilja bidrag till de åtgärder som sökts till motsvarande 50 % av åtgärdernas kostnad. År 2019 ändrade Trafikverkets sin bedömning, eftersom Avesta kommun inte lyckats påbörjat eller slutfört åtgärder och motprestation inom tidsramen. Beslutet innebär att åtgärden busstation inte har rätt till det satta bidraget och det minskades. Motprestationer som inte slutförts inom satt tidsram utesluts eller får förlängd tid.			

Analys av beviljade ansökningar

Det som framkom genom analysen var inga utmärkande skillnader i bedömning av ansökningarna till stadsmiljöavtalet mellan stora och mindre kommuner.

Bedömningen sker likvärdigt oavsett kommunstorlek. Det är viktigt att se på de olika förutsättningar som finns mellan stad och landsbygd (SOU 2017:1).

Anmärkningsvärt är att Gävle kommun (2015) och Avesta kommun (2017) som fått beviljade ansökningar har båda fått kompletteringar. Gävle kommuns (2015) komplettering bestod utav indraget bidrag för en av de sökta åtgärderna som inte var påbörjad när utförandetiden gått ut. Minskat bidragsstöd för en av åtgärderna som ändrat inriktning, dessutom fick kommunen förlängd utförandetid. Avesta kommuns (2017) ansökan har i likhet med Gävle kommun inte lyckats påbörja eller slutföra sökta åtgärder och motprestationer inom avsatt utförandetid. Trafikverket beslutade att minska bidragsstödet samt förlänga utförandetiden. Gemensamt för båda beviljade ansökningarna är att de ej kunnat påbörja eller slutföra åtgärderna och motprestationerna inom utsatt tidsram.

Utredningen som utförts av K2 har intressanta paralleller med resultatet av de beviljade ansökningar i fallstudierna (Svensson, opubl.). Där tidsbrist framhålls som en återkommande faktor till varför sökta åtgärder och motprestationer ej påbörjats eller hunnit slutföras (Svensson, opubl.).

4.2.3 Avesta kommun, avslag

Avesta kommun (2018) skriver att framkomligheten på gång- och cykelvägar kommer att öka och det bidrar till att uppfylla globala målet ”God bebyggd miljö”, framförallt ett bidragande av hållbar samhällsplanering. Kommunen förväntar sig en effekt av ökad andel med hållbara transporter. Uppföljning kommer göras genom mätning av trafikmängd och statistik över påstigningar. Den fullständiga sammanställningen av ansökan kan ses under Bilaga B, 1.3.

Trafikverket avslår ansökan och bedömer att ansökan inte uppfyller de krav som ska uppfyllas med det stöd enligt stadsmiljöavtalets förordning. Bedömningen har gjorts genom att se över om det finns möjlighet för en ökning av andel persontransporter med kollektivtrafik och cykeltrafik i städer. Dessa ska även vara kapacitetsstarka, resurseffektiva och climateffektiva.

4.2.4 Härnösand kommun, avslag

I Härnösand kommuns ansökan förväntas åtgärderna binda samman två stadsdelar och det skapar bra förutsättningar för framtida bostäder. Kollektivtrafiken gynnas genom bättre framkomlighet och tillgänglighet. Det bidrar till en mer sammanhållen stadsplanering som stödjer social, ekonomisk samt miljö- och hälsorelaterade aspekter. Det kan knytas an till globala målet ”*God bebyggd miljö*”. Kommunen förväntar sig se effekter inom samtliga hållbarhetsaspekter. En attraktiv kollektivtrafik förväntas leda till minskat bilberoende och minskade utsläpp. Uppföljningen kommer ske av den berörda förvaltningen och olika metoder kommer tillämpas, bland annat så som mätning av antal resande och resefördelning. Utvärdering av kollektivtrafik kommer ske efter 12 månader. Den fullständiga sammanställningen av ansökan kan ses under Bilaga B, 1.4.

Trafikverket avslår ansökan och bedömer att den inte tillräckligt hög grad uppfyller syfte med stöd enligt förordningen. Mer ingående skriver Trafikverket att flertalet åtgärder är otydliga, två åtgärder ligger utanför ansökningsområdet, vilket ska vara stadsmiljö, och en åtgärd anses för liten.

Avslagna ansökningar

Av de avslagna ansökningarna har Avesta kommun (2018) och Härnösand kommun (2018) ej lyckats uppfylla de krav som ska uppfyllas enligt stadsmiljöavtalets förordning 1§ (SFS 2019:199). Hela Sverige Ska Leva (2018) beskriver den obalans som pågår i landet där städerna har hög prioritet. För att hela landet ska leva behövs förutsättningarna ändras (SOU 2017:1). I Trafikverkets bedömning av Avesta kommuns (2018) ansökan påtalas att de sökta åtgärderna inte kommer leda till ökat antal resande med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Härnösand kommuns (2018) ansökan fick avslag, bland annat för att Trafikverket inte ansåg att två av åtgärderna inte tillhörde de område som räknas till stadsmiljö. Det trots att de sökta åtgärderna är tänkt till att binda samman en ny stadsdel med centrum. Avståndet är en kilometer till stadskärnan och 450 meter till Härnösands centralstation. Den andra sökta åtgärden ansågs vara för liten. Sveriges miljömål ”*God bebyggd miljö*” innebär att bygga hållbara samhällen och skapa en hållbar utveckling (Sveriges miljömål, 2018). Analysen pekar på att Trafikverkets bedömning av Härnösands ansökan inte samspelar med miljömålet. En tydlig röd tråd mellan de avslagna ansökningarna kan ej urskiljas efter analys av fallstudierna.

4.3 Sammanställning av analys

Stora likheter finns inom kommunala, regionala och statliga tankar för vilka satsningar som anses behövas för utveckling av landsbygden. Analysen visar på stora brister på satsningar mot landsbygdsutveckling. Det har framkommit att en tillgänglig landsbygd är väsentlig. Det kan ske genom en förbättrad och utbyggd infrastruktur, olika kollektivtrafiklösningar och digital infrastruktur. Förbättrad tillgänglighet har visat sig vara angeläget för fungerande service och det är grundläggande för att kunna bo och verka på landsbygden. Analysen har visat att begreppet landsbygd är svårt att tolka på grund av många olika definitioner. Ett intressant betraktelsesätt som framförts är att framtidens landsbygd inte nödvändigtvis behöver se ut som den gör idag. Analysen pekar på att den politiska viljan är ett måste för att lyckas med landsbygdsutveckling och det påvisas i såväl intervjuer som i fallstudierna. I fallstudierna finns samband mot det politiska och statliga styret som har en snäv tolkning av vad som anses vara stadsmiljö. Det efterfrågas bättre verktyg än det som finns idag för att mäta effekten och nyttjandegraden av åtgärderna. Det för att möjliggöra mer investeringar kopplat mot landsbygden. Det framkommer tydligt att det inte görs tillräckliga satsningar i hela landet, vilket politiken strävar efter.

Det är svårt att urskilja skillnader i bedömning mellan stora och mindre kommuner genom bedömningen av ansökningarna till stadsmiljöavtalet. Däremot pekar det på att bedömning sker utifrån staden som norm, vilket missgynnar bedömningen av mindre kommuner och deras förutsättningar. I analysen framkom att stadsmiljöavtalet är tids- och resurskrävande vilket har gjort att många projekt har fallerat eller fått ändrad tidsram med påfallande konsekvenser. Mindre kommuner har begränsade ekonomiska medel och resurser, vilket skapar ojämlika förutsättningar vid bedömningen. Det stärks av intervjuerna där det framkom att mindre kommuner inte alltid besitter ekonomiska medel eller resurser för att själva söka eller genomföra det som stadsmiljöavtalet kräver. Mycket positiva åsikter har kommit fram gällande ett möjligt landsbygdsavtal som kan ge stöd där stadsmiljöavtalet inte kan i dagsläget. Intervjurespondenterna ser att ett landsbygdsavtal skulle kunna ge medel för bibehållen service eller förbättrade förbindelser.

5 Diskussion

I det här avsnittet redovisas diskussionen av resultatet tillsammans med det teoretiska ramverket. Diskussionen är indelad i sex delar: framtidens landsbygd, politik, tillgänglighet, olika infallsvinklar, förutsättningar för större och mindre kommuner samt ett möjligt landsbygdsavtal.

5.1 Framtidens landsbygd

Hur ser framtidens landsbygd ut? Ser den ut som idag eller kan en utveckling leda till nya förbättrade förutsättningar? I dag görs det stora satsningar i stadsmiljöer men fåtal insatser mot utveckling av landsbygden.

5.1.1 Förutsättningar för ett möjligt landsbygdsavtal

Politiska dokument talar om att det ska finnas jämlika möjligheter till utveckling i hela landet, men verkligheten tyder på det motsatta. Landsbygdsutredningen (SOU 2017:1) påpekar att det saknas en sammanhållen politik som skapar rätt förutsättningar för landsbygden att utvecklas i takt med resterande delar av landet. Studiens resultat pekar på avsaknaden av den politiska viljan att satsa på landsbygden, viljan att utveckla landsbygden. Staten har i gjort mindre lyckade försök till att underlätta och hjälpa glesbefolkade landsbygdsområden genom exempelvis satsningar på kommersiell service (SOU 2017:1). Det har misslyckats och har under lång tid lett till avfolkning och nedläggning av service. En intressant tanke är varför detta visat sig vara svårt i praktiken när det är i teorin framåt som relativt enkelt. Trots flera försök har det ännu inte mynnat ut i något framgångsrikt koncept. Det framstår som en tydlig bortprioritering av landsbygden till förmån för utveckling av stadsmiljöer. En gemensam nämnare är känslan som förmedlas, att landsbygden bör behållas som den alltid har sett ut.

5.1.2 Tillgänglighet på landsbygden

Väldigt ofta ligger fokus på att bevara den service som finns trots minskad efterfrågan. De tre verksamhetsområdena kommunalt, regionalt och statligt nämner att tillgänglighet har en positiv effekt för att bibehålla service. Framtidens service med rådande digitalisering öppnar upp för en annan typ av service, som exempelvis e-handel. Samhället är beroende av god uppkoppling och det är en förutsättning för en utveckling av landsbygden (SOU 2017:1). Det pekar på att service tillsammans med ändrade arbetsmarknadsmonster och företagsetablering inte behöver se ut som den tidigare gjort i framtidens landsbygd. Realistiskt kan inte all landsbygd överleva, eftersom det krävs mer än service och tillgänglig infrastruktur för att skapa rätt förutsättningar. Det måste finnas tillräckligt hög efterfrågan och ett underlag av boende på landsbygden för att lyckas med landsbygdsutveckling.

Effektiv infrastruktur kan tydligt kopplas till landsbygdens attraktivitet. Trafikverket Region Mitt innefattar ett område med stora geografiska ytor vilket förutsätter att det finns ett tillgängligt transportsystem för alla. Landsbygdsutredningen (SOU 2017:1) anser att utveckling av landsbygden är beroende av ett fungerande transportsystem. Eftersom landsbygden har ett stort bilberoende är det nödvändigt med omställning till ett fossilfritt transportsystem (Berg & Thoresson, 2017). I studiens resultat framkom vikten av att landsbygden innehar ett starkt kollektivtrafikenät, både för dess attraktivitet men också för att öka möjligheten till fossilfri omställning.

Stjernborg & Nilsson (2018) skriver att det är grundläggande för samhällsutveckling med fungerande kollektivtrafik. Tänkvärt är om det finns förutsättningar för kollektivtrafik på hela landsbygden och om det verkligen är lösningen till att minska biltrafiken i områden där bilen dominerar. Emellertid kan kollektiva lösningar upplevas mer ohållbara än hållbara om det ej nyttjas i den grad att det blir ekonomiskt försvarbart (Hough & Taleqani, 2018). I intervjuerna framkom att fokus för fossilfri utveckling på landsbygden tros ligga i biobränsle likväl som välplanerade kollektivtrafiklösningar. Regeringskansliet (2009) pratar om vikten av samverkan och nyttjande för att skapa effektivare transportsystem. Jonasson (2010) menar att det är svårt att få investering på landsbygden där det nyttjas av färre, det blir inte samhällsekonomiskt effektivt. Intressant parallell till detta är att samma nyttjande grad inte finns över hela landsbygden, där avstånden varierar beroende på hur långt från tätorten människor är bosatta. Hough & Taleqani (2018) beskriver att det krävs ett effektivt transportsystem, eftersom resor på landsbygden ofta innefattar längre resväg. Hela Sverige Ska Leva (2018) skriver att det inte handlar om att ta stadens lösningar och applicera på landsbygden utan att se till landsbygdens förutsättningar. En reflektion är att det brister i vilka förutsättningar som landsbygden faktiskt är i behov utav. Det kanske krävs mer samverkan med boende på landsbygden för att få fram vad som efterfrågas och behövs för att nå utveckling.

5.1.3 Olika infallsvinklar

Med ökad kunskap i kommunalt, regionalt och statligt arbete samt deras tankar gällande landsbygden har resultatet av studien berikats. Det med infallsvinklar från de olika myndigheterna och hur de resonerar kring arbetet med landsbygdsutveckling. Hanks (1984) skriver att det behövs strategier för att lyckas med hållbar landsbygdsutveckling. Dyba & Gernego (2018) argumenterar för att lyckas med landsbygdsutveckling är det viktigt med en utvecklingsstrategi på såväl regional som nationell nivå. Studien påvisar tydligt att det finns en avsaknad av samarbete mellan myndigheterna trots att resultatet tyder på liknande resonemang och vilja till utveckling.

5.1.4 Förutsättningar för stora och mindre kommuner

I fallstudierna undersöktes en större och två mindre kommuner: Gävle kommun, Avesta och Härnösand. Det för att se om det gick att urskilja några skillnader i bedömning av ansökan till stadsmiljöavtalet. Utredningen av K2 (Svensson, opubl.) tillsammans med resultatet av fallstudierna visar att kommunerna har svårt att hålla den tidsram som är uppsatt av Trafikverket, för att kunna slutföra sökta åtgärder och motprestationer.

Resultatet påvisade inga större skillnader, intressant är att bedömningen sker på lika villkor trots olika förutsättningar. Det kan tolkas som orättvist då mindre kommuner inte har samma ekonomiska förutsättningar och resurser som större kommuner. Det missgynnar de mindre kommunerna i Trafikverkets bedömning. I båda kommunerna och i regionen har studien fått fram att processen med ansökan till stadsmiljöavtalet upplevs som tidkrävande och otydlig samt att den är komplicerad.

J. Hansson (personlig kommunikation, 11 april 2019) noterar att de som redan är resursstarka är de som får ta del av mest bidrag och de med färre resurser får betydligt mindre bidrag. Fallstudiernas resultat gav en intressant insikt i vad som anses vara stadsmiljö. Härnösand kommun ansökte om åtgärder i ett planerat bostadsområde beläget en kilometer från centrum och 450 meter från centralstationen. Det avslogs på grund av att det inte ansågs tillhöra stadsmiljö. Om samma åtgärder hade sökts i större tätorter hade en kilometer från centrum troligtvis räknats som stadsmiljö. Det gör att begreppet stadsmiljö behöver tolkas från fall till fall för en mer rättvis bedömning. M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019) poängterar att de resurser som mindre kommuner har inte går att jämföra med större kommuner. Det är inte proportionerligt till invånarantal eller storlek. Genom resultatet av intervjuerna framkom att ansökan till stadsmiljöavtalet är tids- och resurskrävande och det är där det fallerar för mindre kommuner. Utredningen av K2 (Svensson, opubl.) tillsammans med resultatet av fallstudierna visar att kommunerna har svårt att hålla den tidsram som är uppsatt av Trafikverket för att slutföra sökta åtgärder och motprestationer. Även om stadsmiljöavtalet riktar sig mot utveckling av stadsmiljöer, finns det inget som hindrar mindre kommuner att söka (H. Johansson, 10 april 2019). Om mindre kommuner uppmanas att söka stadsmiljöavtalet måste bedömningen bejaka kommuners förutsättningar och möjligheter för att lyckas få beviljade ansökningar. M. Håkansson (personlig kommunikation, 30 april 2019) påtalar att Region Gävleborg uppmanar kommunerna att söka stadsmiljöavtalet. Det är svårt att motivera mindre kommuner eftersom stadsmiljöavtalet signalerar att det endast gäller städer. Här ser vi att det finns en god efterfrågan och positivism att lyckas med ett landsbygdstal.

5.1.5 Ett möjligt landsbygdsavtal

Ett möjligt landsbygdsavtal bör vara utformat för att passa landsbygdens behov, förutsättningar och möjligheter. Landsbygdsavtalet skulle fungera för att skapa utveckling på landsbygden där åtgärderna ska bidra till landsbygdsutveckling, kompetensförsörjning och omställning till fossilfritt transportsystem (Hansson. J. personlig kommunikation, 11 april 2019). Definitionen av begreppet landsbygd har många olika tolkningar, vilket kan göra ett möjligt landsbygdsavtal svårt att utforma. Därför är det viktigt att tydliggöra vilken definition som är gällande i arbetet med landsbygdsavtalet. Det är av vikt att se de skillnader som finns mellan stad och landsbygd, eftersom åtgärderna måste anpassas för att bli applicerbara på landsbygden. Vi upplever att det är väsentligt att belysa de skillnader som finns mellan stad och landsbygd. Det för att lyckas med landsbygdsutvecklingen och ett möjligt landsbygdsavtal. Avtalet måste utformas efter de förutsättningar, behov samt de begränsade möjligheterna till insatser som mindre kommunerna besitter. Ett möjligt landsbygdsavtal skulle fungera som ett bra komplement till stadsmiljöavtalet.

6 Slutsats

Studien har påvisat att det finns många likheter i strävan efter landsbygdsutveckling inom ett kommunalt, regionalt och statligt arbete. Det har visat sig finnas brister i insatser på landsbygden och med landsbygdsutveckling. Svårigheten finns i att göra insatser där nyttjandegraden är för låg och det slår tyvärr hårt på möjligheter för utveckling av landsbygden. Med de behov och förutsättningar som landsbygden har (fråga 1, avsnitt 1.2) skulle ett landsbygdsavtal vara bidragande till landsbygdsutvecklingen. Likväl är det viktigt att oberoende av lokalt politiskt styre föra en politik där hela landet ges samma grundläggande förutsättningar för utveckling. Framtidens landsbygd behöver nödvändigtvis inte se ut som den gör i dag, utan istället anpassas och utvecklas i takt med resten av landet.

Med ett landsbygdsavtal finns goda möjligheter att stärka landsbygdsutvecklingen (fråga 2, avsnitt 1.2). Det kan bidra till att mindre kommuner får möjlighet att söka medel där stadsmiljöavtalet inte kan i dagsläget. Det förutsätter att ett avtal som landsbygdsavtalet utformas anpassat efter de behov, förutsättningar och möjligheter som landsbygden besitter. Det framkom även att definitionen av begreppet landsbygd varierar kraftigt mellan och inom myndigheterna. För att lyckas med ett landsbygdsavtal måste definitionen tydliggöras i avtalet för att skapa rättvisa bedömningar. Tydligt framkommer det av samtliga intervjuer att det finns behov och ett stort intresse av ett landsbygdsavtal. Från kommunerna och regionen ses stor nytta av ett landsbygdsavtal som kan ge stöd där de själva inte kan påverka. Både kommuner och regionen vill att ett landsbygdsavtal kan ge enskilda vägföreningar möjligheten att kunna söka stöd för större insatser. Det statliga perspektivet framhåller vikten av bibehållen service för att lyckas med en hållbar utveckling och tillväxt av landsbygden.

Det har framkommit att Trafikverket i ansökan till stadsmiljöavtalet inte gör någon skillnad i bedömning beroende på kommuners storlek (fråga 3, avsnitt 1.2). Det kan missgynna mindre kommuner som inte besitter samma förutsättningar och möjligheter som större kommuner. Det visar sig tydligt i studien där det framkommer att mindre kommuner inte besitter de ekonomiska medel eller arbetsresurser som krävs för större insatser mot landsbygdsutveckling. Det krävs en annan typ av bedömningsmall som är bättre anpassad utifrån de förutsättningar som varje enskild kommun har. Det för att kunna göra en mer rättvis bedömning. Genom det kan mindre kommuner ta större del av bidrag som kan hjälpa kommunerna till en hållbar landsbygdsutveckling.

Resultatet visar att tillgänglighet är en viktig grundförutsättning för att landsbygden ska kunna utvecklas (fråga 4, avsnitt 1.2). Det innefattar god infrastruktur, kollektivtrafiklösningar och digital infrastruktur. Det framkommer även att

tillgänglighet är avgörande för att bibehålla service. Dessutom är service av stor betydelse för att kunna verka och bo på landsbygden och är bidragande till en levande landsbygd.

För att lyckas med landsbygdsutveckling måste det finnas en sammanhållen politik som tar krafttag och prioriterar landsbygden. Politiken måste ta klivet från teori till praktiska handlingar. Det kommer krävas mycket för att lyckas med utveckling av landsbygden, men ett landsbygdsavtal är ett steg i rätt riktning mot att ge likvärdiga grundläggande förutsättningar i hela landet.

Referenser

- Akinci, M. (2018). Inequality and economic growth: Trickle-down effect revisited. *Development Policy Review*, 36, 1–24. doi:10.1111/dpr.12214
- Andersson, E. (2018). *Hur långt har kommunerna kommit i arbetet med en hållbar mobilitetsutveckling?* (Kandidatuppsats). Umeå. Umeå universitet. Tillgänglig: <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1228840/FULLTEXT01.pdf>.
- Andersson, M., Lavesson, N., Nedomysl, T. (2017). Rural to urban long-distance commuting in Sweden: Trends, characteristics and pathways. *Journal of Rural Studies*, 59, 67–77. doi:10.1016/j.jrurstud.2018.01.010
- Avesta kommun. (2017). *Ansökan till Stadsmiljöavtal*. Trafikverket, ärendenummer TVR 2017/40904
- Avesta kommun. (2018). *Ansökan till Stadsmiljöavtal*. Trafikverket, ärendenummer TVR 2018/28185
- Berg, J., Thoresson, K. (2017). *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd*. VTI. Linköping
- Biggam, J. (2015). *Succeeding with Your master's dissertation: A Step-by step Handbook*. (3. ed.). Berkshire, England: Open University Press.
- Boverket. (2008). *Landsbygd i förändring*. Hämtad 2019-01-04 från https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/landsbygd_i_forandring.pdf
- Boverket. (2017). *Prioritera gång- och cykeltrafiken*. Hämtad 2019-05-20 från <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/minska-transportsystemets-klimatpaverkan/prioritera-gang--och-cykeltrafiken/>
- Brulin, G., Sjöberg, K., Svensson, L. (2009). Gemensam kunskapsbildning för regional tillväxt. *Arbetsmarknad & Arbetsliv*, (1), 61–74. Tillgänglig: <http://kau.diva-portal.org/smash/get/diva2:300388/FULLTEXT01.pdf>.
- David, M. Sutton, C.D. (2016.) *Samhällsvetenskaplig metod*. (1. uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Denscombe, M. (2014). *The Good Research Guide: For Small-scale Research Projects*. 5. uppl. Maidenhead, Berkshire: McGraw-Hill Education

- Dyba, M., & Gernego, I. (2018). Private Social Investments as a Solution for Rural Development. *Management Theory & Studies for Rural Business & Infrastructure Development*, 40(3), 320–328. doi:10.15544/mts.2018.30
- Glesbygdsverket. (2008). *Landsbygdsdefinitioner i Sverige och andra länder*. Hämtad 2019-05-21 från <https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4258ed2314e1fb3261236197/1435231055716/landsbygdsdefinitioner-i-sverige-och-andra-lander-08.pdf>
- Glesbygdsverket. (2017). *Landsbygdsfakta*. Hämtad 2019-05-21 från www.glesbygdsverket.se/landsbygdsfakta/
- Gävle kommun. (2015). *Ansökan till Stadsmiljöavtal*. Trafikverket, ärendenummer TVR 2015/99398
- Hanks, J. (1984.). Conservation and rural development: Towards an integrated approach. *The Environmentalist*, 4(7), 60–67. doi:10.1007/BF01907295
- Hansson, J. (opubl.). *Stadsmiljöavtal (...arbete pågår)*. Opublicerat arbetsmaterial. Trafikverket
- Hela Sverige Ska Leva. (2018). *Vi vill ha en landsbygdsolitik för hela Sverige för att hela Sverige*. Hämtad 2019-04-15 från https://helasverige.se/fileadmin/user_upload/Kansli/Skrifter/landsbygdsprogram_web_liten.pdf
- Holmquist, J. (2017). *Ska hela Sverige leva – varför då?* (Kandidatuppsats). Uppsala: Uppsala universitet. Tillgänglig: <http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1179748/FULLTEXT01.pdf>
- Härnösand kommun. (2018). *Ansökan till Stadsmiljöavtal*. Trafikverket, ärendenummer TVR 2018/28521
- Jonasson, M. (2010). Marknadsföring och planering av en attraktiv landsbygd. *GRI Rapport GPMS Proceedings, Del 2*(5).
- Jordbruksverket. (2015). *Så här definierar vi landsbygd*. Hämtad 2019-05-10 från <http://www.jordbruksverket.se/etjanster/etjanster/etjansterforutvecklingavlandsbygden/alltomlandet/sahardefinierarvilandsbygd.4.362991bd13f31cadcc256b.html>
- Jordbruksverket. (2018). *Sweden - Rural Development Programme (National)*. Hämtad 2019-04-20 från http://www.jordbruksverket.se/download/18.4c6ca46b16724f1cf99de438/1542721517340/Programme_2014SE06RDNP001_5_1_sv.pdf. Sid, 90–103

- Jordbruksverket. (2019). *Vad är landsbygdsutveckling?*. Hämtad 2019-05-12 från <http://jordbruksverket.se/vad-ar-landsbygdsutveckling/>
- Jordbruksverket. (u.å.). *Allt om att bo och leva på landsbygden*. Tillgänglig: <https://issuu.com/jordbruksverket/docs/130612125358-110796c4987945d8b39d278fcabc7d87?e=5119819/3370528>
- Li. Y., Westlund. H., Zheng. X., Liu. Y. (2015). Bottom-up initiatives and revival in the face of rural decline: Case studies from China and Sweden. *Journal of Rural Studies*, 47, 506–513. doi:10.1016/j.jrurstud.2016.07.004
- Lind. T. (2011). *Olika uppfattningar om livsvillkoren i stora och små kommuner i norra Sverige*. Umeå: CERUM Centrum för regionalvetenskap, Umeå universitet.
- Lindgren, H., Berg, J. (2016). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige*. VTI. Linköping
- Miljödepartementet. (2006). *Nationell strategi för landsbygdsutveckling*. Stockholm: Miljödepartementet
- Myndighet för delaktighet. (2017). *Tillgänglighet i korthet*. Hämtad 2019-05-29 från <https://www.mfd.se/delaktighet/tillganglighet-i-korthet/>
- Myrdal. J. (2008). Att begripa med begrepp – den nya produktionen. I/In A. Johansson, B. (Red). *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: Forskningsrådet Formas.
- Prop 2017/18:NU19. *En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder*. Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/68820705-B2E2-4850-B093-DBEA1C28341C>
- Regeringskansliet. (2009). *En strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder*. (Skr. 2008/09:167).
- SCB. (2015). Dagens urbanisering – inte på landsbygdens bekostnad. *Välfärd*, 2015:2. 5–7. Tillgänglig: https://www.scb.se/Statistik/_Publikationer/LE0001_2015K02_TI_A05TI1502.pdf
- SCB. (2018). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 mars 2018 och befolkningsförändringar 1 januari–31 mars 2018*. Hämtad 2019-04-04 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-1-2018/>
- SFS 1987:10. *Plan- och bygglagen*. Stockholm: Finansdepartementet

- SFS 2019:199. *Om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet
- SOU 2017:1. *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. Stockholm: Elanders Sverige AB
- Stjernborg, V., Nilsson, D. (2018). *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*. Lunds universitet. Lund
- Svensson, H. (opubl.). *Stadsmiljöavtalet – Working paper 2018-12-13_FINAL*. Opublicerat arbetsmaterial. K2
- Sverige Glesbygdsdelegationen. (1990). *Hela Sverige ska leva! Ett landsbygdsprogram för 90-talet*. Stockholm: Regeringskansliets offsetcentral
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2016). *Kommungruppsindelning 2017*. Stockholm: Advant produktionsbyrå. Hämtad 2019-04-17 från <https://skl.se/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>
- Sveriges miljö mål. (2018). *Miljömålen*. Hämtad 2019-04-10 från <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/>
- Trafikverket. (2015). *Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2018). *Statligt stöd för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal*. Hämtad 2018-01-04 från <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>
- Trivector. (2018). *Framtidens mobility management – från beteende- till normförändring*. Hämtad 2019-01-28 från https://www.trivector.se/fileadmin/user_upload/Traffic/Whitepapers/WhitePaper_MM3.0.pdf.
- Trivector. (u.å.). *Förstå framtiden först*. Hämtad 2019-04-14 från <https://www.trivector.se/om-trivector/>.
- Vail, D. (1996). "All Sweden Shall Live" Reinventing Community for Sustainable Rural Development. *Agriculture and human values – winter*. Vol. 13(1), 69–77.
- Westholm, E. (2008). Vad menas egentligen med landsbygd? I/In A. Johansson, B. (Red). *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: Forskningsrådet Formas.

Bilaga A

1. Intervjuer

I detta avsnitt presenteras frågorna till de utförda intervjuerna.

1.1 Kommunala intervjuer

1.1.1 Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning

Frågor till intervju med Hanna Gustafsson, trafikingenjör,
2019-04-16

- Hur tänker VGS kring landsbygdsutveckling?
- Hur definierar ni landsbygd i era kommuner?
- Det är det som gör det så intressant att ställa den här frågan, för att det verkar väldigt svårt att sätta en fast definition.
- Vilka utmaningar ser ni finns för landsbygden i era kommuner?
- Vilka möjligheter ser ni finns för landsbygden i era kommuner?
- Vilka positiva effekter skulle ett möjligt landsbygdsavtal ha på era kommuner?
- Vad anser ni behöva för att stärka och utveckla er landsbygd?
- Vilka svårigheter anser ni är mest problematiska när det kommer till landsbygdsutveckling?
- Har ni sökt stadsmiljöavtalet?
- Hur upplevde ni processen med att söka stadsmiljöavtal? Var det tidskrävande?
- Gång-och cykelvägen, ni ansökt stadsmiljöavtal för, är det på statlig väg?
- Hur har KUXA- bussarna fungerat?
- Vilka insatser mot en fossilfri landsbygd ser ni är framtiden?
- Arbetar ni med andra alternativ, exempelvis bilpooler?
- Vad har VGS gjort för insatser mot en fossilfri landsbygd?
- Hur ser VGS på att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre?

1.1.2 Gävle kommun

Intervju med Marie Grew, chef för Trafikavdelningen, 2019-04-23

- Vilka åtgärder sökte ni bidrag för genom stadsmiljöavtalet?
- Vilka åtgärder fick ni bidrag för?
- Vilka var motprestationer?
- Vi har förstått att ni har fått indraget bidrag för någon del ganska nyligen, stämmer det?
- Hur uppfattades arbetsprocessen med ansökan?
- Hur upplevdes uppföljningen av arbete med stadsmiljöavtalet?
- Hur definierar ni landsbygd i er kommun?
- Det är en intressant fråga för många har inget klart svar det gör det än mer intressant och se hur man behandlar landsbygd.
- Vilka utmaningar ser ni på hållbar landsbygdsutveckling?
- Vilka utmaningar ser ni finns för landsbygden i er kommun?
- Vilka möjligheter ser ni finns för landsbygden i er kommun?
- Jag tror att det ligger lite i tiden med det här landsbygdsavtalet också men att det kommer lite senare.
- Vad anser ni behöva för att stärka och utveckla er landsbygd?
- Det är ju också en viktig fråga att ha kvar servicen för att minska bilberoendet.
- Tror du att ett avtal liknande stadsmiljöavtalet kan fungera på landsbygden?
- Vilka utmaningar ser du för att lyckas med ett framtida landsbygdsavtal?
- Vilka insatser mot en fossilfri landsbygd ser ni är framtiden?
- Finns det möjligheter till el-laddstation eller biodrivmedel ute i serviceorterna idag?
- Vad har Gävle kommun gjort för insatser mot en fossilfri landsbygd?
- Hur ser Gävle kommun på att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre?

1.2 Regional intervju

1.2.1 Region Gävleborg

**Intervju med Madelene Håkansson, strateg inom infrastruktur,
2019-04-30**

- Vilken är definitionen av landsbygd i Regionen?
- Vilka utmaningar ser ni finns för landsbygden i Regionen?
- Vilka möjligheter ser ni finns för landsbygden i Regionen?
- Hur arbetar Regionen med samhällsutveckling på landsbygden?
- Vilka positiva effekter skulle ett möjligt landsbygdsavtal ha i er Region?
- Vilka utmaningar tror ni finns för ett möjligt ett landsbygdsavtal?
- En utmaning är ju att många små kommuner har statliga vägar, och staten kan ju inte statligamedel från staten.
- Hur ser Regionen på att själva kunna söka landsbygdsavtal?
- Hur har Regionen arbetat för omställning till fossilfri landsbygd?
- Har Regionen någon plan för att utveckla och stärka kollektivtrafiken på landsbygden?
- Vilka alternativ till kollektivtrafik ser Regionen för framtidens landsbygd?
- Hur ser Regionen på att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre?

1.3 Statliga intervjuer

1.3.1 Trafikverket, stadsmiljöavtal

Intervju med Håkan Johansson, nationell samordnare klimatfrågor,
2019-04-10

- Hur uppkom idén om stadsmiljöavtalet?
- Varför riktar sig stadsmiljöavtalet till störst del de urbana miljöerna?
- Hur sker urval och bedömning av ansökningarna?
- Hur stor vikt ligger vid möjligheter för motprestationer?
- På vilket sätt ger stadsmiljöavtalet utrymme för att stärka mindre tätorter?
- Hur ser fördelningen ut av de beviljade stadsmiljöavtalen med avseende på kommuners storlek (Baserat på invånarantal)?
- Hur skiljer sig åtgärder och motprestation beroende på kommunens storlek (Baserat på invånarantal)?
- Pendelparkering stöds ej i Stadsmiljöavtalet. Hur kommer det sig?
- Vilka utmaningar ser du finns på landsbygden när det kommer till hållbar samhällsutveckling?
- Tror du att ett avtal liknande stadsmiljöavtalet kan fungera på landsbygden? Motivera gärna ditt svar.
- Vilka möjligheter/utmaningar ser du för att lyckas med ett framtida landsbygdsavtal?
- Hur motiveras det att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre människor?
- Kan man även se skillnaderna på södra och norra Sverige på ansökningarna?

1.3.2 Trafikverket, ett möjligt landsbygds miljöavtal

Intervju med Jon Hansson, projektledare,

2019-04-11

- Hur ser projektet på den framtida landsbygdsutvecklingen?
- Hur definierar ni landsbygden i ert projekt?
- Varför anser ni i projektet att det är viktigt att stärka landsbygden?
- Hur kan ett möjligt landsbygdsavtal bidra till utveckling av landsbygden?
- Vilka utmaningar ser ni finns för ett möjligt landsbygdsavtal?
- Vilka förutsättningar ser ni finns för ett möjligt landsbygdsavtal?
- Vilka förutsättningar behövs för att möjligt landsbygdsavtal ska fungera på landsbygden?
- På vilket sätt kan ett landsbygdsavtal positivt påverka ekologiskt, ekonomisk och social hållbarhet?
- Hur kan innovativa transportlösningar skapas på landsbygden där bilen är dominerande?
- Vilken problematik finns för landsbygdskommuner att på egen hand lyckas med hållbar landsbygdsutveckling?
- Vilka typer av motprestationer liknande som finns i Stadsmiljöavtalet skulle vara möjliga för en landsbygdskommun att genomföra?
- Hur ser projektet på att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre människor?

1.4 Utvalda frågor

Sammanställning av utvalda frågor till vidare analys i resultatet.

Landsbygd
Hur definierar ni landsbygd?
Varför är det viktigt att stärka landsbygden?
Vilka möjligheter/utmaningar ser ni på landsbygden och dess utveckling?
Landsbygdsavtal
Vilka utmaningar/möjligheter ser ni för ett möjligt landsbygdsavtal?
Vilka förutsättningar behövs för att ett möjligt landsbygdsavtal ska fungera?
Vilka typer av motprestationer, liknande stadsmiljöavtalet, skulle vara möjliga att genomföra på landsbygden?
Vilka tillgänglighetslösningar ser ni på landsbygden i framtiden?
Hur motiveras det att lägga åtgärder på landsbygden där åtgärden nyttjas av färre?
Stadsmiljöavtal
På vilket sätt ger stadsmiljöavtalet utrymme för att stärka mindre tätorter?
Hur ser fördelningen ut av de beviljade stadsmiljöavtalen med avseende på kommuners storlek?
Hur uppfattas arbetsprocessen med ansökan till stadsmiljöavtalet?

Bilaga B

1. Fallstudier

Detta avsnitt innehåller de fyra fullständiga sammanställningar av granskade ansökningarna till stadsmiljöavtalet.

1.1 Gävle kommun, beviljad ansökan, 2015.

Ärendenummer: TVR 2015/99398

Översiktlig beskrivning

Gävle vill bli en av de bästa miljökommunerna i landet. Flertalet politiskt antagna styrdokument har arbetats fram för att visa hur arbetet ska gå till. De åtgärder och motprestationer som Gävle kommun sökt för speglar deras arbete med hållbara stadsmiljöer. Tyngdvikt ligger vid att de sökta åtgärderna främja en hållbar stadsmiljö, genom förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik. Det möjliggör för Gävle att fortsätta växa med antal invånare utan att leda till ökad miljöbelastning.

Sökta åtgärder

Gävle kommun har sökt bidrag för fem åtgärder av olika slag. Förbättrad kollektivtrafik i centrala Gävle beskriver åtgärd 1. Den innefattar BRT-åtgärder (Bus Rapid Transit) för att modernisera och effektivisera busslinje 2. Förbättra och bygga nya hållplatser, markvärme för att minska driftstörningar för buss men även för bättre tillgänglighet för gående. Åtgärd 2 spinner vidare på busslinje 2 men beläget på en annan plats i staden, där vill kommunen göra BRT-åtgärder, förbättra anslutningar för kollektivtrafiken till idrottsarena och en bussgata. I åtgärd 3 efterfrågas förbättringar av hållplatser längs sträckan för busslinje 95. Gävle kommun antog 2014 en parkeringspolicy, den framhåller pendlarparkeringar som ett viktigt verktyg för att lyckas få större andel resor med hållbara färdmedel. Där av söker de i åtgärd 4 stöd till utbyggnad av pendlarparkering. Åtgärd 5 är en investering i långsamtankning av gas, det vid en redan befintlig bussdepå i Gävle.

Förväntad effekt av åtgärder

Kommunen förväntar sig effekter så som kortare restider med kollektivtrafiken och högre antal resande till och från Centrumhållplatsen och ökat resande på linje 3. Förväntningar om kortare restider och ökat resande på busslinje 95 och ökade antal resor med kollektivtrafik till och från pendlarparkeringar. Effekterna med långsamtankning av gas förväntas minska mängden utsläpp av koldioxidekvivalenter, eftersom alla bussar i kommunen kör på biogas beräknades utsläppen minska med ungefär 100 ton koldioxidekvivalenter. Utöver det minskar även utsläpp av sot och partiklar.

Analys av hur åtgärderna bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålen för ”God bebyggd miljö”

Bättre restider för flertal kollektivtrafiklinjer bidrar till att det blir mer attraktivt att resa kollektivt. Installering av långsamtankning av gas förbättras expansion av biogas i Gävle och dess närområde och genom detta finns möjlighet till att utöka antalet biogas-bussar.

Motprestationer

Motprestationer syftar till stor del att förbättra kollektivtrafik och hållbart resande. Det genom utbyggnad, förbättrade eller helt nya gång- och cykelförbindelser runt om i staden. Kommunen planerar för nya cykelparkeringar i anslutning till pendlarparkeringar samt marknadsföring av dessa och nya cykelvägar för att ge alternativ till kollektivtrafik där turtätheten är låg. Motprestation till långsamtankning av gas innebär en utredning, som beroende på resultat kan verkställas efter utredningens förslag.

Uppföljning

Gävle kommun har som plan att följa uppföljningen enligt projektplaneringsmodellen XLPM och investeringsbudgeten uppföljs årligen. Kommunen kommer göra uppföljningar på varje åtgärd för att se dess effekt. Det kommer ske genom före- och eftermätningar av restider för kollektivtrafiken och cykel samt mätning av antal resande. Mäta användningsgraden på pendlarparkeringar samt enkäter riktade till användarna för att se om de ändrat sina resvanor. Månadsvis sker uppföljning av gasförbrukningen för bussar som sedan sammanställs årligen.

Trafikverkets bedömning

Trafikverket beviljade år 2015 tre av Gävle kommuns sökta åtgärder:

- Förbättrad kollektivtrafik i centrala Gävle.
- Utbyggnad av Gavlehov med hållbart resande.
- Långsamtankning av gas.

År 2018/2019 ändrade Trafikverket sitt beslut, eftersom Gävle kommun inte lyckas fullfölja, slutföra eller påbörja beviljade åtgärder. Det nya beslutet innebar minskat stöd gällande åtgärden hållbart resande vid Gavlehov, eftersom åtgärden har ändrats från bussgata till trafiksignallösning. Slutdatum flyttas fram till oktober 2019. Stöd för långsamtankning av gas avskrivs för åtgärden inte kan påbörjas på grund av olika anledningar. Kommunen räknar med att komma igång med åtgärden under 2019 eller 2020.

1.2 Avesta Kommun, beviljad ansökan, 2017

Ärendenummer: TRV 2017/40904

Översiktlig beskrivning

Avesta kommun ansökte om stadsmiljöavtalet 2017 där bidrag ges för att främja hållbara stadsmiljöer. Det sökta åtgärderna kommer bidra till att öka hållbara transporter till och från Avesta centrum. Åtgärderna skapar hög prioritet för gång- och cykeltrafikanter, men även för bussar och dess resenärer. Om det blir aktuellt att genomföra åtgärderna kommer detta möjliggöra att det blir enklare att ta sig till och från områdena. Det kommer också öka attraktiviteten att välja kollektivtrafik, eftersom kollektivtrafikens framkomlighet kommer prioriteras. Det kommer även att göras attraktiva cykelparkeringar vid åtgärderna som möjliggör att det blir enklare att ta sig till och från hållplatserna. Genom att skapa denna typ av prioritering, frigörs möjligheter att använda andra transportmedel istället för bilen. Detta för att skapa möjligheter till en omställning av Avestas transportsystem. Idag är Avesta en kommun som har ett ohållbart transportsystem med högt bilberoende. Åtgärderna skapar bättre förutsättningar för ett hållbart transportsystem och en hållbar stadsmiljö.

Sökta åtgärder

En av åtgärderna som sökts är en ombyggnation av Avesta busstation. Åtgärderna innefattar en ny in- och utfart till busstationen för att skapa bättre framkomlighet för bussar samt öka trafiksäkerheten. Hållplatslägen ska förbättras med bättre väderskydd och ökad framkomlighet. Cykel- och gåendes kommer ha bättre framkomlighet än biltrafiken. Attraktiva cykelparkeringar som anläggs i anslutning till busstationen. Stråk för gående kommer bli tydligare för att underlätta för linjebyte på busstationen.

Den andra åtgärden som sökts är en ombyggnation av hållplats för buss med ett centralt läge och med många resenärer. Åtgärderna ska tillgänglighets anpassas samt skapa bättre övergångsställe för ökad säkerhet vid passage. Åtgärderna kommer prioritera buss och detta skapar då en sämre framkomlighet för bilpassage.

Förväntad effekt av åtgärder

En förväntad effekt är att fler reser hållbart med kollektivtrafik samt snabbare resor.

Analys av hur åtgärderna bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålen för ”God bebyggd miljö”

Åtgärderna gynnar till stor del kollektivtrafikresenärerna samt gång- och cykeltrafikanterna. Den ökade framkomligheten för bussarna och tillgängligheten

samt attraktivare hållplatser bidrar till att det blir ett naturligare val att välja bort bilen. Åtgärderna gynnar de centrala delarna samt att välja hållbart resande.

Det kommer bidra till att fler använder gång- och cykelvägar som förbättra bilden av staden. Fokuset på åtgärderna är människan istället för bilen nyttjar hållbara transporter. Målen uppfylls genom att samhällsplaneringen skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik. Det skapar även förutsättningar för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Kollektivtrafiken i Avesta är avgiftsfri vilket gör det fördelaktigt att välj hållbart transportmedel. Åtgärderna bidrar till att fler människor möts och gemenskapen stärks. Ur miljösynpunkt är det positivt att fler väljer kollektivtrafik som alternativt färdmedel istället för bilen. Tillsammans med gång- och cykelvägar binds systemet samman och möjliggör resa från dörr till dörr.

Motprestationer

Avesta kommun arbetar med en funktionsblandad bebyggelse i de centrala delarna samt förtätning. Detta gör att det ska finnas turtät kollektivtrafik samt närhet till service och handel. Avesta har ett flertal bebyggelseprojekt samt framtagande av nya detaljplaner. En av planerna ligger i direkt anslutning till busstationen. Under åren 2017–2018 bygger Avesta kommun ut sitt gång- och cykelvägnät med ett par kilometer. Till stor del kommer en avsmalning av befintlig bilväg göra plats åt detta. Flera attraktiva cykelparkeringar kommer finnas i anslutning till gång- och cykelvägar. Flera av kommunens hållplatser är dåliga och förväntas årligen förbättras samt tillgänglighets anpassas. Kommunen arbetar kontinuerligt med hastighetsåtgärder. Avesta kommun arbetar med ett Trafikprogram som ska hjälpa till att styra inriktningen på trafikplaneringen. Kommunen erbjuder avgiftsfri kollektivtrafik vilket gör att det finns många bussresenärer redan idag.

Uppföljning

Mätningar av trafikmängd och föra statistik över påstigande är tillvägagångssättet för uppföljningen.

Trafikverkets bedömning

Åtgärder och motprestationer bedöms uppfylla det krav och syfte som finns i förordningen 1§ och 7§§. Därför finns det grund i att bevilja bidrag till de åtgärder som sökts till motsvarande 50 % av åtgärdernas kostnad.

2019 ändrade Trafikverkets sin bedömning då Avesta kommun inte lyckats påbörjat eller slutfört åtgärder och motprestation inom tidsramen. Beslutet innebär att åtgärder busstation inte har rätt till det satta bidraget och har minskat. Motprestationer är inte slutförda inom satt tidsram utesluts eller får förlängd tid.

1.3 Avesta kommun, avslagen ansökan, 2018

Ärendenummer: TVR 2018/28185

Översiktlig beskrivning

Avesta kommun sökte stadsmiljöavtalet 2018 som är till för att främja hållbara stadsmiljöer. Kommunen sökte investeringsmedel som avser till att tillgodose kommunikationsbehov på lokal eller regional nivå. Åtgärden som söktes av Avesta kommun beskriver att den kommer främja hållbara transporter i de centrala delarna. Åtgärden gynnar resor till och från de centrala delarna med hållbara transporter. Åtgärden skapar större möjlighet för gång- och cykeltrafikanter, vilket gör det till ett attraktivare färd sätt än att använda bilen. Det möjliggör på ett effektivt sätt till omställning mot ett hållbart transportsystem i Avesta. Kommunen menar att de har ett ineffektivt transportsystem i nutid och ett stort bilberoende. De beskriver att det skulle vara en bra insats mot en hållbar stadsmiljö. Avesta kommun arbetar med ett visionsdokument med mål att transportplanering ska främja ett fossilfritt resande och en fossilfrihet i kommunen. Kommunens planering innefattar mål mot hållbara transporter. I kommunen har gång- och cykeltrafikanter ökat och det finns planer på hur gång- och cykelvägarna ska förbättras ännu mer.

Sökta åtgärder

Nybyggnation av gång- och cykelväg mellan Älvnäsleden och Odlargränd i Avesta. Åtgärden syftar till att förbättra gång- och cykelvägen till och från Avesta centrum för gång- och cykeltrafikanter. Åtgärden bidrar även till att gång och cykelstråken knyts ihop. Den sökta åtgärden bidrar till att oskyddade trafikanter prioriteras och att det blir framkomligare till och från centrum.

Analys av hur åtgärden bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålen för ”God bebyggd miljö”

Åtgärden främjar till stor del gång- och cykeltrafikanter, men gynnar även områden kring kollektivtrafiken eftersom resenärer kan ta sig till och från hållplatser med hjälp av gång- och cykelvägarna. Åtgärden bidrar till ökning av framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter vilket möjliggör en större möjlighet att välja bort bilen. Åtgärden gynnar de som vill promenera och cykla vilket hjälper till med arbetet mot ett hållbart samhälle. Åtgärden gynnar förutsättningarna att uppfylla miljö kvalitetsmålen, framförallt hållbar samhällsplanering, eftersom det skapar förutsättningar för hållbart resande i kommunen. Åtgärden bidrar till ekonomiskt, miljömässigt och social hållbarhet, eftersom hållbart resande bidrar till ökade möten mellan människor. Att välja bort bilen bidrar till miljömässig hållbarhet.

Motprestationer

Avesta kommuns motprestationer innefattar olika detaljplaner, olika gång- och cykelvägs byggnationer, anpassning av gator efter gång- och cykeltrafikanter, parkeringsstrategier och ett trafikprogram. Kommunen arbetar till stor del med detaljplaner som förtätar det centrala delarna av Avesta. Det gör det möjligt med bättre turtäthet i kollektivtrafiken med närhet till service och arbete. Avesta kommun bygger till stor del funktionsblandat. I kommunen arbetas det med att dra fördel av de breda bilvägarna, genom att minska vägbredden ges möjlighet att ha gång- och cykelväg längs gatan. Detta bidrar till en separation mellan gång- och cykeltrafikanter. Kommunen styr parkeringsantalet vid ny- och ombyggnationer och det görs på grund av att minska antalet bilparkeringar. Kommunen håller på att upprätta ett trafikprogram som hjälper till med styrningen av trafikplaneringen.

Uppföljning

Uppföljning kommer ske med mätningar av trafikmängden samt statistik över påstigningar vid aktuella hållplatser.

Trafikverkets bedömning

Ansökan uppfyller inte de krav som ska uppfyllas med det stöd enligt förordningen 1§ och 7§. Bedömningen har gjorts genom att se över om det finns en ökning av andel persontransporter med kollektivtrafik och cykeltrafik i städer samt att de ska vara kapacitetsstarka, resurseffektiva och klimatteffektiva.

1.4 Härnösand kommun, avslagen ansökan, 2018

Ärendenummer: TVR 2018/28521

Översiktlig beskrivning

Härnösand kommun strävar efter att vara en ledande miljökommun, med en utveckling som präglas av hållbarhet och engagemang. De åtgärder och motprestationer som tagits fram ska främja en hållbar stadsmiljö, samtidigt som de bidrar till kommunens vision om att planera och bygga för en hållbar framtid. För att på sikt skapa balans mellan människan och miljön. Härnösand vill satsa på goda kommunikationer som gynnar både boende och näringsliv. Nya boenden och områden ska planeras för att vara attraktiva miljöer. Tillgänglighet och kvalitet är ledord för den fysiska planeringen.

Kommen har gjort en prioritering där de i första hand ska förtäta befintlig bebyggelse och bygga nära befintlig infrastruktur och kollektivtrafikstråk. För att i andra hand bygga helt nya områden. I nya områden i behov av ny eller utbyggd infrastrukturen ska gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Detta för att få gång- och cykelvägar bättre sammankopplade inom kommunen och skapa kollektivtrafik lättillgängligt för alla. Stor vikt ska läggas vid att det upplevs som tryggt och säkert samt att avstånden mellan olika noder är relativt korta. Förhoppningen är att begränsa och minska transportbehovet som i sin tur minskar kommunens klimatpåverkan.

Sökta åtgärder

Nya gång- och cykelvägar i samband med byggnation av ny järnvägsviadukt. Gång- och cykelvägar över bron samt anslutande från båda sidor. Vidare söker de för nya busshållplatser och tillgänglighetsanpassning av hållplatser vid anslutande vägar. Tillhörande standardhöjning för busshållplats. Lösningen ses som kapacitetsstark eftersom den nya bron ger mer utrymme för olika trafikslag samt ökad kapacitet som kommer gynna kollektivtrafiken.

De parter som ingår i åtgärden är Trafikverket, som projektledare för projektet, och Härnösand kommun som finansär.

Förväntad effekt av åtgärder

Kommunen förväntar sig att effekterna av åtgärderna kommer röra vid hållbarhetens samtliga dimensioner, social, ekonomisk, ekologisk, hälsa och miljö. En attraktiv kollektivtrafik och lyckas uppmuntra fler att cykla eller gå, genom bättre förutsättningar. Tillsammans leder det förhoppningsvis till minskad bilberoende, minskade utsläpp och färre trafikolyckor.

Analys av hur åtgärderna bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö”

Delar av åtgärderna kommer bidra till att bättre binda samman två stadsdelar med Härnösand Central, vilket ger bättre bebyggd miljö och skapar goda förutsättningar till framtida bostäder i området. Även kollektivtrafiken i området gynnas av bättre tillgänglighet och framkomlighet och tankar på lägre avgifter eller helt avgiftsfritt är alternativ som förväntas ge fler resenärer. Härnösands kommun har sedan 2015 haft fossilfri kollektivtrafik bidrar till att kraftigt minska luftföroreningar. Det medför också mindre buller och energianvändning. Åtgärder på gång- och cykelväg hoppas leda till ökad cykeltrafik och minskad biltrafik. Totalt sett bidrar åtgärderna till en mer sammanhållen stadsplanering som stödjer sociala, ekonomiska och miljö- och hälsorelaterade aspekter. Allt samman speglar det kommuns målbild: ”Den företagsamma staden med den personliga livsmiljön med tillhörande sex delstrategier”.

Motprestationer

Motprestationerna är av varierande karaktär, varav en vägvisningsplan och en är en detaljplan för omvandling av mark till bostadsändamål. Detaljplanen öppnar upp för möjligheten att bygga flerbostadshus. Det planeras inte bli funktionsblandat men närliggande hus har verksamheter i bottenplan. Området är beläget 1 kilometer från centrum och 450 meter till Härnösand Central. Det finns motprestationer riktade mot busshållplatser och deras utformning, tillgänglighet och säkerhet. Cykel- och pendelparkeringar runt om i staden. Hastighetsöversyn i centrala Härnösand med syfte att stärka säkerheten för fotgängare och cyklister, samt minska utsläpp från motorfordon. Kommunen ska även arbeta fram en mobilitetsnorm och nya parkerings riktlinjer. Tätorten Härnösand ska få ny gång- och cykelplan. Dessutom ska kommunen arbeta för gratis kollektivtrafik för alla under 19 år och stor prisreducering för övriga resenärer. Det börjar som en testperiod på 12 månader för att sedan utvärderas.

Uppföljning

Uppföljning kommer ske genom berörda förvaltningar. Förvaltningarna ansvarar för att följa upp hur insatserna nyttjas och uppfattas av invånare, företagare, fastighetsägare med flera. Uppföljningarna kommer rapporteras och uppföljas enligt plan. En mätning kommer göras av antal resande, resandefördelning, bil eller kollektivtrafik, och undersökningar som ser till nöjdhet, effektivitet och samhällsnytta. Den avgiftsfria kollektivtrafiken kommer utvärderas efter 12 månader för att se om den bör fortsätta.

Trafikverkets bedömning

Trafikverket avslår ansökan då de anser att den inte tillräckligt hög grad uppfyller syfte med stöd enligt förordningen. Mer ingående skriver Trafikverket att flertalet åtgärder är otydliga, två åtgärder ligger utanför ansökningsområdet, vilket ska vara stadsmiljö och en åtgärd anses för liten.