

# Utbyggnad av kollektivtrafik i glesa geografier

Policy brief inom Uppdrag Landsbygd

---

**Rapportnummer:** C11198

**I samarbete med:** Trivector Mobility och Uppdrag Landsbygd, SLU

**Författare:** Åsa Hult, IVL Svenska Miljöinstitutet och Emma Lund, Trivector Mobility

**År:** 2026

---

**Medel från:** Uppdrag Landsbygd, SLU

**ISBN:** 978-91-7883-821-9

# Sammanfattning

---

Denna policy brief som tagits fram inom ramen för SLU:s regeringsuppdrag Uppdrag Landsbygd analyserar hur kollektivtrafiken kan utvecklas i glesa geografier för att säkerställa jämlik mobilitet och tillgänglighet. Sammantaget är slutsatsen att förbättrad tillgänglighet i glesa geografier kräver ett bredare synsätt på kollektiv mobilitet, tydligare politiska mål och stärkt samverkan mellan aktörer.

## **Förtydliga kollektivtrafikens uppdrag att upprätthålla tillgänglighet för alla**

Dagens fokus på mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel missgynnar glesa geografier. Kollektivtrafikens nytta behöver beräknas utifrån bredare parametrar än ökat resande och det behöver förtydligas i kollektivtrafiklagen att kollektivtrafikens uppdrag också är att upprätthålla grundläggande tillgänglighet för alla.

## **Landsbygdstrafik bör planeras i egen rätt**

Kollektivtrafik i landsbygder fungerar annorlunda än i städer och regionala stråk. Planeringen behöver därför utgå från landsbygdernas egna förutsättningar. God tillförlitlighet och bättre förutsättningar att nå hållplatser till fots eller med cykel är centralt för att kollektivtrafiken ska fungera.

## **Utgå från behoven hos målgrupperna**

Planeringen bör i större utsträckning ta utgångspunkt i de grupper som är mest beroende av kollektivtrafik, såsom barn och unga, äldre och personer utan bil. För att uppnå detta behöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ha en direkt dialog med lokalsamhällena om deras behov, och sociala konsekvensbedömningar bör göras vid större förändringar i trafikutbudet.

## **Använd efterfrågestyrd kollektivtrafik med eftertanke**

Efterfrågestyrd trafik (DRT) kan vara ett viktigt komplement till linjelagd trafik i glesa geografier. Samtidigt finns flera utmaningar med efterfrågestyrd trafik. Därför behöver införandet ske med eftertanke och med utgångspunkt i lokala behov.

## **Breda kollektivtrafikens roll och underlätta nya samarbeten**

För att skapa fler resmöjligheter i glesa områden behöver kollektivtrafiken ses som en del av ett bredare system av kollektiv mobilitet. Samordning med skolskjuts, färdtjänst och andra transporter samt samverkan med privata mobilitetstjänster kan bidra till bättre resmöjligheter. För att detta ska kunna komma till stånd behöver resurser sättas av hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för ett sådant uppdrag.

## **Samordna kollektivtrafikplanering och samhällsplanering**

Tillgängligheten i glesa geografier kan förbättras genom bättre samspel mellan kollektivtrafik och fysisk planering. Det handlar bland annat om att utveckla bebyggelse kring kollektivtrafikstråk, stärka kopplingar till cykelinfrastruktur och säkerställa att service och andra viktiga funktioner är nåbara med kollektivtrafik.

## **Avsätt nationell finansiering för kollektivtrafik i landsbygder**

Förutsättningarna att finansiera kollektivtrafik varierar kraftigt mellan regioner. För att säkerställa grundläggande tillgänglighet i hela landet behövs därför nya former av nationell finansiering eller statliga stödformer riktade till kollektivtrafik i landsbygder.

# Innehållsförteckning

---

<b>Inledning</b>	<b>5</b>
Uppdraget	5
Genomförande	5
<b>Policyrekommendationer</b>	<b>6</b>
Förtydliga kollektivtrafikens uppdrag att upprätthålla tillgänglighet för alla	6
Landsbygdstrafik bör planeras i egen rätt	7
Utgå från behoven hos målgrupperna	7
Använd efterfrågestyrd kollektivtrafik med eftertanke	8
Bredda kollektivtrafikens roll och underlätta nya samarbeten	9
Samordna kollektivtrafikplanering och samhällsplanering	11
Avsätt nationell finansiering för kollektivtrafik i landsbygder	11
<b>Referenser</b>	<b>13</b>

# Inledning

---

## Uppdraget

Denna policy brief har tagits fram av Åsa Hult vid IVL Svenska Miljöinstitutet och Emma Lund vid Trivector Mobility som en del i SLU:s regeringsuppdrag Uppdrag Landsbygd. Syftet har varit att utreda:

- hur utbyggnad av kollektivtrafik i glesa geografier kan möjliggöras för att garantera jämlik mobilitet och tillgänglighet
- vilka hinder det finns för detta inom nuvarande ramverk
- vad som skulle behöva ändras.

I arbetet har vi fokuserat på geografier där det är svårt att organisera linjelagd kollektivtrafik på ett effektivt sätt på grund av att befolkningen är utspridd över stora ytor. Det handlar både om glesbygder och landsbygder med mindre tätorter.

Med "ramverk" menar vi i det här sammanhanget både lagstiftning, organisation och sådant som på andra sätt kan påverka förutsättningarna för kollektivtrafiken, som t.ex. kollektivtrafikens branschmål.

## Genomförande

I dialog med Uppdrag landsbygd och tjänstepersoner på Regeringskansliet (Näringsdepartementet) utformades en process för att besvara frågorna i dialog med forskare samt tjänstepersoner som arbetar med kollektivtrafikfrågor. En avgränsning gjordes om att främst inkludera forskning om svenska förhållanden. Arbetet genomfördes i följande steg:

- Relevanta forskare identifierades och kontakt togs via mail för att be om tips på relevanta referenser
- Egen litteratursökning
- Framtagande av enkät till tjänstepersoner som spridits genom Trivector Mobilities nyhetsbrev
- Framtagande av utkast till problembeskrivning och policyrekommendationer utifrån insamlat material
- Workshop med forskare och tjänstepersoner för att validera förslagen
- Formulering av policybrief utifrån input vid workshopen

Policyrekommendationerna är framtagna med utgångspunkt i insamlad forskning och i dialog med forskare och praktiker, men slutsatserna är författarnas egna.

# Policyrekommendationer

---

## Förtydliga kollektivtrafikens uppdrag att upprätthålla tillgänglighet för alla

I kollektivtrafikplaneringen betonas idag ofta mål om ökade marknadsandelar, ökad kommersialisering och minskade klimatutsläpp. Dessa målsättningar återfinns i de flesta kollektivtrafikförsörjningsprogram, och ligger också i linje med kollektivtrafikorganisationernas branschmål: tidigare fanns ett mål om fördubblad marknadsandel fram till 2020 och numera finns ett mål om att 4 av 10 motoriserade resor ska vara kollektiva 2030.<sup>1</sup> Även om kollektivtrafiken också ska bidra till det transportpolitiska målet att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning [...] i hela landet"<sup>2</sup> prioriteras i praktiken ofta trafik i starka stråk med mycket resenärer framför trafik i glesare landsbygdsgeografier, med syfte att nå målen om ökade marknadsandelar, ökad kostnadstäckning och minskade utsläpp.<sup>3,4,5</sup>

Samtidigt visar forskningen att kollektivtrafiken är avgörande för att upprätthålla tillgängligheten för grupper som barn, äldre och personer från hushåll utan bil, och utan tillräcklig kollektivtrafik riskerar dessa grupper social utestängning.<sup>6,7,8,9</sup> Denna typ av sociala värden tas dock sällan med i de ekonomiska kalkylerna, och en bredare samhällsdiskussion kring kollektivtrafikens roll och nytta på landsbygder saknas.

Införandet av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 2012 har accentuerat spänningarna mellan dessa olika målsättningar. Medan större kommuner ofta har liknande prioriteringar som regionen upplever små och glesa kommuner att de har svårt att göra sin röst hörd gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM).<sup>10</sup>

Både forskare och praktiker lyfter problematiken med att dagens fokus på mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel missgynnar landsbygder. **Kollektivtrafikens nytta behöver beräknas utifrån bredare parametrar än ökat resande och det behöver förtydligas i**

<sup>1</sup> Svensk Kollektiv trafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen (2024) *Programförklaring 4 av 10 – Så når vi kollektivtrafikens branschmål*. [https://kollektivtrafiken.se/app/uploads/sites/3/2024/10/programforklaring\\_2024\\_sidvis\\_low.pdf](https://kollektivtrafiken.se/app/uploads/sites/3/2024/10/programforklaring_2024_sidvis_low.pdf)

<sup>2</sup> Regeringen. (2009). *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop. 2008/09:93. Stockholm: Regeringskansliet.

<sup>3</sup> Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige*. VTI rapport 950.

<sup>4</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*. Red: Stenbacka, S. & Hermelin, B. Gleerups Utbildning AB.

<sup>5</sup> Andersson, I. & Hermelin, B. (2024). *Rescaling public transport planning in Sweden: investigating the continued planning at the scale 'left behind'*. *European Planning Studies*, 32(7), 1445–1463. <https://doi.org/10.1080/09654313.2024.2341977>

<sup>6</sup> Macuchova, Z., & Brandt, D. (2024). *Public transport provision and social sustainability in Sweden*. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, DOI: 10.1080/04353684.2024.2347242

<sup>7</sup> Hult, Å., Nyblom, Å., Lund, E., Johansson, H., Dahlqvist, F., Nuruzzaman, R., Perjo, L. & Wennberg, H. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter*. IVL Rapport C 802.

<sup>8</sup> Bout, J. (2024). *Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd- förberedande projekt*. IUS innovation.

<sup>9</sup> Ryan, J., Vitano, C., & Martens, K. (2025). Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in)sufficient accessibility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 146, Article 104883. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104883>

<sup>10</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*.

kollektivtrafiklagen att kollektivtrafikens uppdrag också är att upprätthålla grundläggande tillgänglighet för alla. Detta uppdrag är extra viktigt i landsbygder där avstånden är långa och alternativ till bil eller kollektivtrafik saknas. Flera RKM:er har redan mål om tillgänglighet i sina trafikförsörjningsprogram, men det kan behövas tydligare definitioner av vad en grundläggande tillgänglighet innebär. Frågan är viktig också i ett beredskapsperspektiv.

## Landsbygdstrafik bör planeras i egen rätt

Idag blir landsbygdstrafiken ofta bara en produkt av planeringen av regiontrafiken, men landsbygdstrafik är något kvalitativt annat än både stadstrafik och regiontrafik och behöver planeras utifrån sina egna förutsättningar. Bland annat visar forskning att fler busstopp på landsbygd inte ökar restiden, till skillnad från i städer, eftersom varje hållplats används mer sällan. Att ta bort hållplatser kortar alltså inte restiden, men kan leda till kraftigt försämrade tillgänglighet.<sup>11</sup> En annan skillnad är att kollektivtrafikens pålitlighet är central när det är låg turtäthet, få bytesmöjligheter och brist på alternativ, eftersom ett missat byte eller en inställd tur kan få stora konsekvenser för den enskilde resenären.<sup>12</sup> Att se till att kollektivtrafiken går att lita på vad gäller byten och att förbättra matchning mellan kollektivtrafiken och viktiga verksamheters stängningstider i kombination med en ökad möjlighet att kunna gå och cykla säkert till hållplatser kan i sig öka möjligheten att använda kollektivtrafiken i landsbygder.<sup>13</sup>

## Utgå från behoven hos målgrupperna

För att kollektivtrafik i glesa geografier ska kunna skapa så stor nytta som möjligt är det centralt att identifiera kollektivtrafikens huvudsakliga målgrupper, och att prata med dem som berörs för att förstå behoven på djupet.<sup>14, 15, 16</sup> Några exempel på målgrupper som särskilt pekas ut som beroende av kollektivtrafik är:

- Barn och ungdomar som pendlar till skolan, även gymnasieelever där kommunen idag inte har något lagstadgat ansvar att tillhandahålla skolskjuts<sup>17</sup>
- Barn och ungas möjligheter att ta del av fritidsaktiviteter, även kvällstid<sup>18, 19</sup>

<sup>11</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor.*

<sup>12</sup> Hult, Å m.fl. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter.*

<sup>13</sup> Ryan, J., Vitano, C., & Martens, K. (2025). *Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in)sufficient accessibility.* Transportation Research Part D: Transport and Environment, 146, Article 104883. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104883>

<sup>14</sup> Berg, J., Eriksson, L., Göransson Scalzotto, J., Georgson, S., Melin, A. & Nuruzzaman, R. (2022). *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet – möjliga lösningar i stad och landsbygd.* K2 OUTREACH 2022:3.

<sup>15</sup> Hult, Å m.fl. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter.*

<sup>16</sup> Hult, Å., Nyblom, Å. & Roth, A. (2022). *Integrerad kollektivtrafik och samökning på landsbygd – möjligheter och utmaningar ur ett användarperspektiv.* IVL Rapport C 708.

<sup>17</sup> Wihlborg, S. (2023). *Tillgänglighet till gymnasieutbildning – En förstudie om tillgänglighet med kollektivtrafik för ungdomar i skånska landsbygdskommuner,* Trafikverket. Publikationsnummer: 2023:081

<sup>18</sup> Bout, J. (2024). *Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd- förberedande projekt.*

<sup>19</sup> Li, J., Cavenius, H. & Smith, G. (2024). *Fördjupande studie och kunskapsunderlag till reformförslaget om fri kollektivtrafik på fritiden för barn och ungdomar i hela Sverige* Stockholm, december 2024. RISE.

- Äldre, där resorna ofta syftar till att ta del av service, sociala aktiviteter och vård<sup>20</sup>

Det finns idag inga lagkrav på att RKM:erna ska samråda direkt med berörda resenärsgupper kring förändringar i kollektivtrafiken, utan det är kommunen som för sina invånares talan i relation till RKM:erna. Mindre kommuner upplever dock ofta ett underläge mot RKM:erna.<sup>21</sup> Det vore därför lämpligt att **införa krav på att RKM:erna vid större förändringar i kollektivtrafiken samråder direkt med de som berörs av förändringarna** för att bättre fånga upp vilka konsekvenser förändringarna får för berörda resenärer. Vid större förändringar i kollektivtrafiken som riskerar att förändra tillgängligheten för utsatta grupper bör en social konsekvensbedömning göras,<sup>22</sup> och där kan samråd med berörda resenärer vara en viktig del. Ett viktigt perspektiv är att förändringar i kollektivtrafiken som innebär förbättringar för en grupp samtidigt kan innebära försämringar för en annan grupp. Att ersätta en busslinje med en ny tåglinje har t.ex. visat sig kunna öka det totala kollektivtrafikresandet eftersom tåget lockar fler resenärer som tidigare åkte bil, och som nu får tillgång till fler alternativ. Samtidigt kan en sådan förändring leda till att resenärer utan möjlighet att resa med bil, som tidigare hade en acceptabel tillgänglighet genom en busshållplats inom gångavstånd, helt förlorar möjligheten att resa med kollektivtrafik eftersom de inte kan ta sig till tågstationen.<sup>23</sup>

## Använd efterfrågestyrd kollektivtrafik med eftertanke

Anropstyrd kollektivtrafik (eller Demand Responsive Transport, DRT) som kan beställas i förväg och körs vid efterfrågan finns redan idag på många håll i Sverige. Det kan röra sig om närtrafik (som erbjuds när det saknas kollektivtrafik och resandet med kollektivtrafik är lågt) men även färdtjänst och sjukresor.<sup>24</sup> Med digitaliseringen kommer nya möjligheter att effektivisera hanteringen av trafiken, med appbaserad beställning av resor och digital optimering av turer. Flera innovativa DRT-projekt har genomförts i Sverige de senaste åren som alla har digital beställning av resorna i närtid.<sup>25</sup> Eftersom efterfrågestyrd kollektivtrafik körs med mindre fordon (som också kan samordnas mellan olika typer av trafik under dagen) och man undviker att köra tomma turer kan DRT potentiellt minska kostnaderna för kollektivtrafik i glea geografier jämfört med att köra bussar i linjetrafik, alternativt erbjuda bästa servicen givet tillgängliga resurser. Samtidigt är kostnaden per resa idag hög, och många av de piloter som testat kommersiella DRT-lösningar har lagts ned.<sup>26</sup> Det finns också en oro bland tjänstepersoner för att kostnaden för anropsstyrd trafik ska bli hög om den blir alltför attraktiv.<sup>27</sup>

<sup>20</sup> Stjernborg, V. & Rosager, A. (2021). *Åldrande landsbygder – en översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar*. K2 WORKING PAPER 2021:14.

<sup>21</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*.

<sup>22</sup> Hult, Å m.fl. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter*.

<sup>23</sup> Hansson, J., Pettersson, F., Svensson, H. & Wretstrand, A. (2021). *Replacing regional bus services with rail: Changes in rural public transport patronage in and around villages*. *Transport Policy*, 101, 89–99. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.12.002>

<sup>24</sup> Persson, J. A., Jevinger, Å., Davidsson, P., Dytckov, S., Lorig, F., Svensson, H. & Zhao, C. (2023). *Efterfrågestyrd kollektivtrafik – systemeffekter och acceptans*. K2 OUTREACH 2023:1.

<sup>25</sup> Björverud, P., Persson, J. & Jevinger, Å. (2025). *Kollektivtrafik on-demand i Sverige. En kartläggning av nydanande former av anropsstyrd kollektivtrafik* K2 WORKING PAPER 2025:1

<sup>26</sup> Persson, J. A. m.fl. (2023). *Efterfrågestyrd kollektivtrafik – systemeffekter och acceptans*.

<sup>27</sup> Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd- det pågående arbetet i Sverige*.

Automatiserade fordon i efterfrågestyrd trafik skulle kunna öka kostnadseffektiviteten eftersom förarkostnaden är en stor del av den totala ekonomin,<sup>28, 29</sup> men detta ligger sannolikt fortfarande långt fram i tiden. För att skapa goda förutsättningar behövs dock en strategisk diskussion på nationell nivå om hur automatiserade fordon på bästa sätt kan integreras i kollektivtrafiken. RKM:erna behöver ta sitt ansvar för att hantera frågan, men även andra aktörer har viktiga roller att spela.<sup>30</sup> Det är också viktigt att satsa mer på innovationsprojekt kring Sveriges landsbygder för att undvika att tjänsterna införs bara i städerna utan att beakta landsbygdernas potential och målgrupper.<sup>31</sup>

Det finns dock flera utmaningar kopplat till införandet av DRT. En problematik som lyftes vid den workshop som genomfördes inom ramen för uppdraget handlar om hur personuppgifter kring vem som beställer resor, när och var kan hanteras och lagras på ett säkert sätt. Även kopplat till framtida automatisering finns frågor kvar att lösa som handlar om sådant som ligger under chaufförens ansvar idag, som att hjälpa passagerare, säkerhet ombord och att säkert angöra hållplatser etc.<sup>32</sup> En annan utmaning är att den linjelagda kollektivtrafiken idag fungerar strukturbildande för kommunens översiktsplanering, så om DRT ersätter den vanliga busstrafiken blir det svårare för kommunerna att hålla samman bebyggelsen i mindre orter.<sup>33</sup> Ofta ersätter DRT-lösningar dessutom linjelagd kollektivtrafik, och om det inte finns en god förståelse för vilka behov den tidigare kollektivtrafiken uppfyllt finns en risk att förändringen upplevs som en försämring.<sup>34</sup> **Det är därför viktigt att inkludera berörda invånare vid införande av DRT-lösningar så att de utformas på ett sätt som skapar största möjliga nytta för målgruppen.**

## Bredda kollektivtrafikens roll och underlätta nya samarbeten

För att skapa en god tillgänglighet i glesa geografier behöver kollektivtrafikens roll breddas och omdefinieras till att handla om kollektiv mobilitet i bredare bemärkelse.<sup>35</sup> Att samordna kollektivtrafiken med andra typer av samhällsfinansierad trafik som skolskjuts och färdtjänst, vad som brukar benämnas "särskild kollektivtrafik" kan vara ett första steg för att skapa fler resmöjligheter i glesa geografier, och är något som delvis sker redan idag även om det också innebär utmaningar.<sup>36, 37</sup> Delade mobilitetstjänster och samåkning kan också vara viktiga

<sup>28</sup> Persson, J.A. m.fl. (2023). *Efterfrågestyrd kollektivtrafik - Systemeffekter och acceptans*.

<sup>29</sup> Hedegaard Sørensen, C., Isaksson, K., Oldbury, K., Paulsson, A., Smith, G. & Rignell, M. (2020). *Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet- nordiska erfarenheter och perspektiv på MaaS och autonoma bussar*. K2 OUTREACH 2020:1.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Sobiech, C. m.fl. (2026). *Nulägesbeskrivning av automatiserad persontransport på landsbygden: Living Lab Tavelsjö- och Rödåbygden*. VTI resultat 2026:5.

<sup>32</sup> Burden, H. m.fl. (2021). *Själkörande landsbygd*. Drive Sweden.

<sup>33</sup> Nilsson, D. & Stjernborg, V. (2022). *Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik*. K2 WORKING PAPER 2022:7.

<sup>34</sup> Stjernborg, V., Guhathakyrta, S. & Winslott Hiselius, L. (kommande). *Comparative Case Studies of Demand Responsive Transit Solutions: Insights from pilots on two continents*. Opublicerat manuskript.

<sup>35</sup> Eriksson, E.-L. (2025). *En breddad roll för kollektivtrafiken – en kunskapsöversikt*. Shift Sweden 2025:1.

<sup>36</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*.

<sup>37</sup> Stjernborg, V & Rosager, A (2021) *Åldrande landsbygder. En översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar*, K2 WORKING PAPER 2021:14

komplement till linjelagd kollektivtrafik i landsbygder, men kräver också nya samarbeten.<sup>38,39</sup> Även andra typer av befintliga transporter på landsbygd skulle kunna nyttjas mer effektivt, t.ex. fordon inom hemtjänst.<sup>40</sup>

Det finns dock både juridiska, organisatoriska, praktiska och ekonomiska hinder för att bredda kollektivtrafikens roll. Det handlar delvis om organisatoriskt ansvar: medan den allmänna kollektivtrafiken är regionernas ansvar ligger t.ex. ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken på kommunerna, men delvis också om juridiska frågor som vilket ansvar föraren har för barnens säkerhet i en skolskjuts jämfört med i en buss i linjetrafik.<sup>41</sup> Andra utmaningar handlar om knappa resurser, otydliga politiska uppdrag<sup>42</sup> och svårigheter att komma överens om kostnadsfördelningen mellan olika aktörer.<sup>43</sup>

Vad gäller nya mobilitetstjänster har det visat sig svårt att hitta lönsamma affärsmodeller för mobilitetstjänster på landsbygd.<sup>44</sup> Roller, ansvar och affärsmodeller för offentliga och privata aktörer i samverkan kring nya lösningar för kollektivtrafik är inte givna och behöver utvecklas, och bristen på samverkansstruktur och samordning mellan aktörer försvårar arbetet med att hitta nya lösningar för att öka tillgängligheten.<sup>45</sup> Nya lösningar måste integreras i befintliga system för att skapa långsiktighet, och det finns också ett behov av att diskutera konsekvenserna av nya lösningar för andra lokala aktörer eftersom de kan leda till intäktsbortfall för t.ex. taxi, logistikföretag eller kollektivtrafiken.<sup>46</sup>

**Det behövs alltså insatser för att undanröja de hinder som finns för att kollektivtrafiken ska kunna ta en breddad roll som nav för samordning mellan olika typer av mobilitetslösningar.**

Nätverk och kunskapsutbyte kring kollektivtrafik på landsbygd mellan RKM:er och andra aktörer är begränsat,<sup>47</sup> så att skapa ett nätverk för erfarenhetsutbyte skulle kunna vara ett viktigt första steg. För att komma vidare behöver också ekonomiska och personella resurser sättas av hos RKM:erna med uppgift att tillsammans med berörda kommuner identifiera hur kollektivtrafiken genom att bredda sin roll kan bidra till att skapa fler resmöjligheter i glea geografier.

<sup>38</sup> Berg, J., m.fl. (2022). *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet – möjliga lösningar i stad och landsbygd.*

<sup>39</sup> Eriksson, E.-L. (2025). *En breddad roll för kollektivtrafiken – en kunskapsöversikt.*

<sup>40</sup> Stjernborg, V & Rosager, A. (2021). *Åldrande landsbygder – en översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar.*

<sup>41</sup> Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor.*

<sup>42</sup> Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige.*

<sup>43</sup> Astudillo, M. & Ferneborg, O. (2018). *Samplanering av allmän och särskild kollektivtrafik i Dalarnas län, för ett effektivare utnyttjande av tillgängliga resurser.* Examensarbete, Institutionen för teknik och naturvetenskap, Linköpings universitet.

<sup>44</sup> Lygnerud, K. & Nilsson, A. (2021). *Business model components to consider for ridesharing schemes in rural areas – results from four Swedish pilot projects.* Research in Transportation Business & Management, Volume 40, September 2021, 100553. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100553>

<sup>45</sup> Hult, Å., Perjo, L. & Smith, G. (2021). *Shared Mobility in Rural Contexts: Organizational Insights from Five Mobility-as-a-Service Pilots in Sweden.* Sustainability 2021,13,10134. <https://doi.org/10.3390/su131810134>

<sup>46</sup> Stjernborg, V. & Rosager, A. (2021). *Åldrande landsbygder – en översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar.*

<sup>47</sup> Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige.*

## Samordna kollektivtrafikplanering och samhällsplanering

En bättre tillgänglighet i glesa geografier kan också skapas genom bättre samordning mellan kollektivtrafikplanering och samhällsplanering. Det kan handla om att ta fram kommunala strategier för att förtäta bebyggelsen kring stråk och noder för kollektivtrafiken, för att därigenom skapa bättre underlag för kollektivtrafiken,<sup>48</sup> men också om att ta ett samlat grepp kring kopplingen mellan kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen för att möjliggöra säkra anslutningsresor med cykel.<sup>49,50</sup> Även samordning av kollektivtrafikens hållplatser och trafikering med det lokala serviceutbudet så att viktiga funktioner enkelt går att nå med kollektivtrafiken kan bidra till en bättre tillgänglighet.<sup>51</sup> I detta sammanhang kan utvecklingen mot större inslag av DRT skapa utmaningar då det innebär att kollektivtrafiken rör sig bort från sin strukturbildande funktion.

Ett annat viktigt perspektiv att ta med handlar om att en god tillgänglighet inte enbart handlar om mobilitet, utan också kan uppnås genom att stärka det lokala serviceutbudet och genom att arbeta med digitala lösningar.<sup>52</sup> Att ta ett bredare grepp om tillgänglighet genom att arbeta med både mobilitet, digitala lösningar och lokalt utbud är utgångspunkten för planeringskoncept ”triple access planning” (på svenska används ibland begreppet ”trippeltillgänglighet”), som börjat få genomslag under senare år.<sup>53</sup>

## Avsätt nationell finansiering för kollektivtrafik i landsbygder

Oavsett vilka andra åtgärder som genomförs för att förbättra tillgängligheten i landsbygder kvarstår frågan om finansiering av kollektivtrafik i landsbygder. Att säkerställa en grundläggande tillgänglighet i hela landet är ett av de transportpolitiska målen, men förutsättningarna att upprätthålla en fungerande kollektivtrafik varierar kraftigt mellan olika regioner, både beroende på geografiska och demografiska skillnader. Redan idag har Trafikverket möjlighet att teckna samverkansavtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter om mellanregional busstrafik i relationer där det inte finns förutsättningar att bedriva kommersiell trafik.<sup>54</sup> För att jämna ut skillnaderna och säkerställa en grundläggande tillgänglighet i hela landet behöver olika former av nationell finansiering till lokal och regional kollektivtrafik utredas. En möjlig finansieringslösning skulle kunna vara en avståndsbaserad beskattning

<sup>48</sup> Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F. & Rye, T. (2022). *Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) i mindre tätorter och på landsbygden – rekommendationer för policy och planering*. K2 OUTREACH 2022:2.

<sup>49</sup> Eriksson, E.-L. (2025). *En breddad roll för kollektivtrafiken – en kunskapsöversikt*.

<sup>50</sup> Hult, Å., Nyblom, Å. & Roth, A. (2022). *Integrerad kollektivtrafik och samåkning på landsbygd – möjligheter och utmaningar ur ett användarperspektiv*.

<sup>51</sup> Lund, E. & Roth, A. (2024). *Landsbygds miljövätal – för ökad tillgänglighet i landsbygder*. IVL Rapport C 834.

<sup>52</sup> Stjernborg, V., & Lopez Svensson, G. (2024). *Rural mobility in later life; counteracting accessibility poverty with digital service solutions*. Transportation Research, Part D: Transport and Environment, 126, Article 104030. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.104030>

<sup>53</sup> Lyons, G. m.fl. (2024). *Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners*. March, ISBN 978-1-86043-621-5. <https://uwe.repository.worktribe.com/output/11751967/>

<sup>54</sup> Trafikverkets webbplats: [Gällande trafikavtal - Bransch](#) (hämtad 2026-03-27)

(kilometerskatt) som kan differentieras utifrån till exempel geografi och vägfordons miljö- och klimatprestanda, och där skatteintäkterna används till kollektivtrafiken.<sup>55</sup> Upplägg där skatteintäkter öronmärks för kollektivtrafiken finns i flera andra länder.<sup>56</sup> En annan möjlighet skulle kunna vara någon typ av avtalslösning liknande stadsmiljöavtalen, eventuellt som en del av förstärkta länstransportplaner, men där det också var möjligt att söka finansiering för kollektivtrafik och andra åtgärder som förbättrar tillgängligheten i landsbygder.<sup>57,58</sup> Även EU:s sociala klimatfond är möjlig att använda för att förbättra tillgången till kollektivtrafik för transportutsatta grupper.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> Hult, Å., Nyblom, Å. & Roth, A. (2022). *Integrerad kollektivtrafik och samökning på landsbygd – möjligheter och utmaningar ur ett användarperspektiv*.

<sup>56</sup> Portinsson Hylander, J. & Hulthén, J. (2022). *Kollektivtrafikens organisering och finansiering – en kunskapsöversikt*. K2 Rådslaget rapport, april 2022.

<sup>57</sup> Hultén, J. (2024). *En ny, hållbar frihetsreform för framtidens mobilitet – vad staten kan göra*. K2 Rådslaget, november 2024.

<sup>58</sup> Lund, E. & Roth, A. (2024). *Landsbygdsmiljöavtal – för ökad tillgänglighet i landsbygder*.

<sup>59</sup> EU-kommissionens webbplats: [Social Climate Fund - Employment, Social Affairs and Inclusion](#) (hämtad 2026-03-27)

## Referenser

---

- Andersson, I. & Hermelin, B. (2024). *Rescaling public transport planning in Sweden: investigating the continued planning at the scale 'left behind'*. *European Planning Studies*, 32(7), 1445–1463. <https://doi.org/10.1080/09654313.2024.2341977>
- Andersson, I. (2023). *Kollektivtrafik för landsbygder? I: Hållbar samhällsplanering för landsbygden: om service, infrastruktur och välfärd för goda livsvillkor*. Red: Stenbacka, S. & Hermelin, B. Gleerups Utbildning AB.
- Astudillo, M. & Ferneborg, O. (2018). *Samplanering av allmän och särskild kollektivtrafik i Dalarnas län, för ett effektivare utnyttjande av tillgängliga resurser*. Examensarbete, Institutionen för teknik och naturvetenskap, Linköpings universitet.
- Berg, J., Eriksson, L., Göransson Scalzotto, J., Georgson, S., Melin, A. & Nuruzzaman, R. (2022). *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet – möjliga lösningar i stad och landsbygd*. K2 OUTREACH 2022:3.
- Björverud, P., Persson, J. & Jevinger, Å. (2025). *Kollektivtrafik on-demand i Sverige En kartläggning av nydanande former av anropsstyrd kollektivtrafik* K2 WORKING PAPER 2025:1
- Bout, J. (2024). *Kollektivtrafik för alla (även) i landsbygd- förberedande projekt*. IUS innovation.
- Burden, H. m.fl. (2021). *Själökörande landsbygd*. Drive Sweden.
- Eriksson, E.-L. (2025). *En breddad roll för kollektivtrafiken – en kunskapsöversikt*. Shift Sweden 2025:1.
- Hansson, J., Pettersson, F., Svensson, H. & Wretstrand, A. (2021). *Replacing regional bus services with rail: Changes in rural public transport patronage in and around villages*. *Transport Policy*, 101, 89–99. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.12.002>
- Hedegaard Sørensen, C., Isaksson, K., Oldbury, K., Paulsson, A., Smith, G. & Rignell, M. (2020). *Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet- nordiska erfarenheter och perspektiv på MaaS och autonoma bussar*. K2 OUTREACH 2020:1.
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F. & Rye, T. (2022). *Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) i mindre tätorter och på landsbygden – rekommendationer för policy och planering*. K2 OUTREACH 2022:2.
- Hult, Å., Nyblom, Å. & Roth, A. (2022). *Integrerad kollektivtrafik och samåkning på landsbygd – möjligheter och utmaningar ur ett användarperspektiv*. IVL Svenska Miljöinstitutet. IVL Rapport C 708.
- Hult, Å., Nyblom, Å., Lund, E., Johansson, H., Dahlqvist, F., Nuruzzaman, R., Perjo, L. & Wennberg, H. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter*. IVL Svenska Miljöinstitutet. IVL Rapport C 802.
- Hult, Å., Perjo, L. & Smith, G. (2021). *Shared Mobility in Rural Contexts: Organizational Insights from Five Mobility-as-a-Service Pilots in Sweden*. *Sustainability* 2021,13, 10134. <https://doi.org/10.3390/su131810134>
- Hultén, J. (2024). *En ny, hållbar frihetsreform för framtidens mobilitet – vad staten kan göra*. K2 Rådslaget, november 2024.

- Li, J., Cavenius, H. & Smith, G. (2024). *Fördjupande studie och kunskapsunderlag till reformförslaget om fri kollektivtrafik på fritiden för barn och ungdomar i hela Sverige*. Stockholm, december 2024. RISE.
- Lindgren, H. & Berg, J. (2017). *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige*. VTI rapport 950.
- Lund, E. & Roth, A. (2024). *Landsbygds miljöövtal – för ökad tillgänglighet i landsbygder*. IVL Svenska Miljöinstitutet. IVL Rapport C 834.
- Lygnerud, K. & Nilsson, A. (2021). *Business model components to consider for ridesharing schemes in rural areas – results from four Swedish pilot projects*. Research in Transportation Business & Management, Volume 40, September 2021, 100553. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100553>
- Lyons, G. m.fl. (2024). *Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners*. March, ISBN 978-1-86043-621-5. <https://uwe.repository.worktribe.com/output/11751967/>
- Macuchova, Z. & Brandt, D. (2024). *Public transport provision and social sustainability in Sweden*. Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, DOI: 10.1080/04353684.2024.2347242
- Nilsson, D. & Stjernborg, V. (2022). *Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik*. K2 WORKING PAPER 2022:7.
- Persson, J. A., Jevinger, Å., Davidsson, P., Dytckov, S., Lorig, F., Svensson, H. & Zhao, C. (2023). *Efterfrågestyrd kollektivtrafik – systemeffekter och acceptans*. K2 OUTREACH 2023:1.
- Portinsson Hylander, J. & Hulthén, J. (2022). *Kollektivtrafikens organisering och finansiering – en kunskapsöversikt*. K2 Rådslaget rapport, april 2022.
- Regeringen. (2009). *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop. 2008/09:93. Stockholm: Regeringskansliet.
- Ryan, J., Vitrano, C., & Martens, K. (2025). *Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in)sufficient accessibility*. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 146, Article 104883. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104883>
- Sobiech, C. m.fl. (2026). *Nulägesbeskrivning av automatiserad persontransport på landsbygden: Living Lab Taveljö- och Rödåbygden*. VTI resultat 2026:5.
- Stjernborg, V. & Rosager, A. (2021). *Åldrande landsbygder – en översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar*. K2 WORKING PAPER 2021:14.
- Stjernborg, V., Guhathakyrta, S. & Winslott Hiselius, L. (kommande). *Comparative Case Studies of Demand Responsive Transit Solutions: Insights from pilots on two continents*. Opublicerat manuskript.
- Stjernborg, V., & Lopez Svensson, G. (2024). *Rural mobility in later life; counteracting accessibility poverty with digital service solutions*. Transportation Research, Part D: Transport and Environment, 126, Article 104030. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.104030>
- Svensk Kollektiv trafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen (2024) *Programförklaring 4 av 10 – Så når vi kollektivtrafikens branschmål*. [https://kollektivtrafiken.se/app/uploads/sites/3/2024/10/programforklaring\\_2024\\_sidvis\\_low.pdf](https://kollektivtrafiken.se/app/uploads/sites/3/2024/10/programforklaring_2024_sidvis_low.pdf)
- Wihlborg, S. (2023). *Tillgänglighet till gymnasieutbildning – En förstudie om tillgänglighet med kollektivtrafik för ungdomar i skånska landsbygdskommuner*, Trafikverket. Publikationsnummer: 2023:081

**Websidor**

Trafikverkets webbplats: [Gällande trafikavtal - Bransch https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/](https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/) (hämtad 2026-03-27)

EU-kommissionens webbplats: [Social Climate Fund - Employment, Social Affairs and Inclusion https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/funding/social-climate-fund\\_en](https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/funding/social-climate-fund_en) (hämtad 2026-03-27)

**STOCKHOLM**

Box 21060, 100 31 Stockholm

**GÖTEBORG**

Box 53021, 400 14 Göteborg

**MALMÖ**

Nordenskiöldsgatan 24  
211 19 Malmö

**KRISTINEBERG**

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

Kristineberg 566  
451 78 Fiskebäckskil

**SKELLEFTEÅ**

Kanalgatan 59  
931 32 Skellefteå

**BEIJING, CHINA**

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

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