

Kapitel 6. Är regionförstoringen rättvis? En analys av sydsvenska trafikförsörjningsprogram.

Robin Nuruzzaman & Malin Henriksson

Sammanfattning

Regionförstoring är sedan 2000-talet en central strategi för regional utvecklingspolitik och handlar om att uppmuntra och möjliggöra för människor att bo på en plats och arbeta på en annan. I det här kapitlet har vi analyserat trafikförsörjningsprogram från fem sydsvenska regioner. Kapitlet handlar om hur syftet med regionförstoring beskrivs och vilka mål som anses kunna uppnås med hjälp av regionförstoring. Eftersom forskning visar att det finns målkonflikter mellan planeringslogikerna regionförstoring och rättvisa undersöks också hur rättvisa och sociala aspekter hanteras i programmen.

I kapitlet visar vi att trafikförsörjningsprogrammen uttrycker liknande idéer om vad regionförstoringen kan och bör bidra till. Urbanisering används som argument för att koncentrera satsningar till stråk där många bor och pendlar. Snabba resor mellan så kallade ”tillväxtmotorer” (större städer) framställs som avgörande för att möta framtidens behov. Kollektivtrafiken ska vara så snabb och smidig att den kan konkurrera med bilen.

Trots den centrala roll som hållbar utveckling spelar i RTP är de sociala dimensionerna relativt frånvarande. Trygghet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning lyfts, liksom landsbygdernas särskilda behov, men frågor om exempelvis jämställdhet eller familjers vardagslogistik behandlas mer ytligt. Vi ser att dialog med medborgare har en potential när det gäller att göra planeringen mer inkluderande.

Regionförstoring presenteras som en lösning som skapar synergieffekter mellan tillväxt, attraktivitet och hållbarhet. Samtidigt riskerar satsningarna att förstärka geografiska och sociala skillnader. Det behövs en tydligare problematisering av hur nyttor och kostnader fördelas, samt ett arbete som integrerar social hållbarhet mer konsekvent i den strategiska kollektivtrafikplaneringen.

Inledning

En följd av den nya kollektivtrafiklagen var att en övergripande regional planeringsstrategi skulle fastställas i regionala trafikförsörjningsprogram (RTP) som sedan 2012 tagits fram i våra studerade regioner. RTP utgör centrala styrdokumentet för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKM) kollektivtrafikplanering (läs mer i kapitel 3). I RTP redogör RKM för vilken kollektivtrafik som finns i länet, vilka behoven av kollektivtrafik är och vad man vill uppnå med den. I programmen beskrivs också strategisk inriktning för kollektivtrafiken samt teman som tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning och ekonomisk information om prissättning, af-färsmodell och finansiering.

Frågan är vilka strategiska inriktningar som präglar RTP och huruvida detta hänger ihop med övergripande politiska strategier och planeringslogiker. Som vi i kapitel 2 visar var en tydlig vilja hos lagstiftaren att formerandet av regionala myndigheter skulle göra det enklare att skapa stor-regioner och möjliggöra interregional pendling. Detta kan förstås som en strävan efter regionförstoring.

Regionförstoring har varit en politisk strategi sedan början av 2000-talet. Regioner kan definieras på olika sätt. Utgångspunkten är att en region är ett geografiskt definierat område. Det geografiska området kan å ena sidan ha administrativa gränser som möjliggör politisk styrning. Å andra sidan kan regioner definieras utifrån sin funktionalitet, vilket innebär att de har sammanhållna länkar som kan hänga ihop med en viss befolkningstäthet, pendlingsmöjligheter eller miljöpåverkan (Tillväxtanalys, 2015). När det gäller regionsförstoring handlar det framför allt om att möjliggöra arbetspendling över och bortom de administrativa regiongränserna. Regionförstoring kan sammanfattningsvis beskrivas som utvidgade arbetsmarknader (Friberg, 2008). Det kan förstås som ett nordiskt koncept eftersom de nordiska länderna i hög utsträckning präglas av stora avstånd och gles befolkningsstruktur (Knutsson, 2005). Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att möjliggöra regionförstoring eftersom kollektivtrafiken kan bidra till att underlätta snabb och långväga pendling, och bidra till att de funktionella regionerna kan växa. Att främja regionförstoring kräver därför ofta samverkan mellan olika planeringsaktörer (Tillväxtanalys, 2015).

Regionförstoringen leder till ökad koncentration av verksamheter till storstäder eller regionkärnor vilket gör att platser där det förut har gått att bo, arbeta och utträta ärenden kopplat till inköp eller vård- och omsorg, utarmas. De fördelar som lyfts fram är att arbetstagare kan slippa flytta samtidigt som de kan få ta del av arbetsmarknaden i andra regioner och att arbetsgivare enklare kan hitta rätt kompetens. Att främja regionförstoring betraktas ofta som ett sätt för regionala aktörer att vara framåttänkande, och är i planeringspraktiken och politiken ofta positivt laddat (Grunder och Neudorfer, 2022; Friberg, 2008).

Forskare har i flera studier påtalat att regionförstoring gynnar personer med hög utbildning och med flexibla vardagsliv – medan personer som är mer bundna i tid och rum, exempelvis kvinnor på grund av större familjeansvar, tvingas anpassa sig till längre pendlingsavstånd. I många fall påverkar det välmående negativt, samtidigt som det också kan få negativa konsekvenser för jämställdheten (Sandow, 2014; Scholten och Jönsson, 2019; Grip, 2022; Friberg, 2008). En slutsats av satsningar på regionförstoring är att det förstärker en ojämlig regional fördelingspolitik och gynnar välbeställda grupper i samhället som redan har goda pendlingsmöjligheter medan kvinnor och låginkomsttagare missgynnas (Henriksson och Lindkvist, 2020; Grunder och Neudorfer, 2022, Grip, 2022).

Givet denna bakgrund är det knappast överraskande att regionförstoring är en central del av många av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKM) strategier för att utveckla kollektivtrafiken. Syftet med det här kapitlet är att beskriva vilka argument de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sydsverige använder för att utveckla kollektivtrafiken i den riktningen. I kapitlet reflekterar vi också över vilka sätt argumenten som används för att motivera regionförstoring som planeringslogik kan påverka olika geografier samt olika sociala grupper ur ett rättviseperspektiv. Vi tar därför också upp hur RTP beskriver social hållbarhet, som kan förstås som en annan typ av planeringslogik.

I synnerhet i Sydsverige arbetar RKM:erna med att möjliggöra resande över länsgränser i hög hastighet för att öka tillgängligheten till storstädernas arbetsmarknader. De sydsvenska regionerna har en relativt formaliserad samverkan vilket gör det relevant att sätta dem i relation till varandra. Kapitlet bygger därför på en analys av fem RTP från

Sydsverige: Blekinge, Halland, Kalmar, Kronoberg, Jönköping. I skrivandets stund har de undersökta länen publicerat 2–3 versioner av RTP sedan lagen började gälla år 2012.

Den argumentation som förs i styrdokument som RTP får praktiska konsekvenser för satsningar som görs på kollektivtrafiken i länen och därmed också i förlängningen för människors vardagsliv. Dokumenten kan också sägas forma beslutsfattares och invånares förståelse för vad kollektivtrafik eller en region är, eller hur vardagens pendling bör se ut. Precis som Grundel och Neudorfer (2022) framhåller menar vi därför att det är en viktig uppgift för forskningen att synliggöra hur regioner och regionförstoring konstrueras i dokument som RTP. Det är dock viktigt att påpeka att mycket av regionernas arbete kopplat till kollektivtrafik inte syns i RTP, och att de flesta nog skapar sin förståelse av hur kollektivtrafiken i den egna regionen är organiserad och fungerar i sitt vardagliga resande.

Resande och rättvisa: en bakgrund

Social hållbarhet, inklusive social rättvisa har en växande betydelse för den hållbara omställningen av transportsystemet och har därmed även betydelse för hur RKM arbetar med att regionförstora sina kollektivtrafiksystem. Social hållbarhet är en av Agenda 2030:s dimensioner av hållbarhet och definieras brett som att ingen lämnas utanför eller påverkas negativt i sin utveckling av den hållbara omställningen (FN, 2023.). Begreppet förhåller sig till social rättvisa och belyser människans grundläggande behov. En anledning till att social hållbarhet får en alltmer framträdande roll i den hållbara omställningen är kopplingen mellan social rättvisa och legitimitet, eftersom upplevd orättvisa mellan olika grupper kan skapa motstånd mot hållbara åtgärder och medborgarnas acceptans för en hållbar omställning kan således minska (Klimatpolitiska rådet, 2025; Sørensen et al., 2025).

Social rättvisa är ett omfattande begrepp som kan definieras på olika sätt där olika aspekter betonas. Vanligtvis görs skillnad mellan fördelningsrättvisa, processrättvisa och epistemisk rättvisa. Fördelningsrättvisa avser fördelningen av nyttor och kostnader mellan olika grupper, medan processrättvisa handlar om medborgarnas deltagande i planeringsprocesser och inflytande i beslutsfattande. Det epistemiska

rättvisbegreppet handlar om hur olika kunskapssynsätt blir förhärskande respektive marginaliserade. Längre har transportplanering dominerats av ett fokus på effektivitet och ekonomisk produktivitet (Smeds et al, 2023). Epistemisk rättvisa kan vidare delas upp i begreppen vittnesrättvisa som beskriver hur grupper exkluderas ur beslutsprocesser för att de inte betraktas som trovärdiga, och hermeneutisk rättvisa vilken är en form av orättvisa som uppstår när ett samhälle inte kan tolka en grups erfarenheter, eftersom gruppen har exkluderats från meningsskapande aktiviteter och därför saknar ett kulturellt kapital som gör deras erfarenheter begripliga för den bredare allmänheten (Anderson, 2012).

Inom ramen för transportsystemet finns olika begrepp för grupper vars mobilitet och tillgänglighet är kringskuren på grund av transportsystemets utformning. De centrala begreppen i det här sammanhanget är transportrelaterad social exkludering och transportfattigdom vilket är tillstånd som uppstår när personer och grupper saknar tillräcklig mobilitet och tillgänglighet för att tillgodose sina behov (Joelsson m.fl., 2023). Det finns olika orsaker till detta. Bland annat är hushållsekonomi, geografi, ålder, funktionsnedsättningar och tillgång till kollektivtrafik faktorer som påverkar denna typ av utsatthet. Inte sällan samspelar flera faktorer med varandra (Dorantes och Murauskaite-Bull, 2023).

Forskningen fokuserar ofta på individers och gruppers bristande möjligheter att tillgodogöra sig transportsystemet. Det saknas framförallt forskning om regional kollektivtrafikplanering, både när det gäller planeringsförutsättningar i praktiken och studier som granskar vilka idéer som genomsyrar denna planering (Hrelja et al, 2024). Ett undantag är Vitrano och Lindkvists studie om RTP i tre svenska regioner: Stockholm, Skåne och Göteborg. De har analyserat planprogrammen för att synliggöra hur rättvisa hanteras i dem. Studien visar att planerna har ett starkt fokus på tillväxt och förstår resenärer snarare som kunder som ska attraheras till kollektivtrafiken än som medborgare som har olika behov av resande för att kunna leva ett gott liv. Vidare menar forskarna att dokumenten har ett starkt fokus på expertkunskap, och inte inkluderar medborgares erfarenheter av resande som kunskapsunderlag. Vår analys av de sydsvenska planprogrammen bygger vidare på Vitrano och

Lindkvist slutsatser men ger en kontrasterande bild eftersom vår undersökning går bortom storstadsregionerna.

Resultat

I analysen uppmärksammar vi de sammanhang och redogörelser i de studerade RKM:erna som är av relevans för att förstå motiv till regionförstoring. Vi har intresserat oss för förutsättningarna för kollektivtrafik, vilka trender som påverkar länen, vilka visioner RKM har för länen, hur man resonerar kring regionförstoring, hur man resonerar kring regional utveckling, vilka mål för kollektivtrafik som finns och hur de ska uppnås, vilka former för kollektivtrafik som det planeras för och i vilka geografier det berör. Vi har också varit intresserade av vilka grupper som beskrivs i programmen, vad för slags utbud RKM planerar för och strategier för att skapa tillgänglighet på olika typer av platser.

Hur motiveras regionförstoring i de regionala trafikförsörjningsprogrammen?

Analysen visar att det finns återkommande argument för regionförstoring i programmen. Argumenten har att göra med demografiska förändringar och förändrande samhällsstrukturer, behovet av större arbetsmarknadsregioner och attraktiva regioner, samt ekonomisk tillväxt. Även hållbart resande förväntas stärkas med hjälp av regionförstoring eftersom det i planerna förknippas med kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen och hållbar omställning av persontransporter liksom förändrat resebeteende hos allmänheten. Argumenten överlappar delvis och används för att motivera en kollektivtrafikplanering som bygger på regionförstoring, starka stråk och resande i högre hastigheter över större avstånd. Argumenten återfinns i varierande utsträckning inom alla de studerade länen. En förklaring till det, förutom att länen delar vissa förutsättningar och strukturer är att länen kollektivtrafikplanering har samordnats genom organisationen Regionsamverkan Sydsverige som samlar de studerade länen och Skåne för att samarbeta kring ökad tillväxt och hållbar utveckling.

Demografiska förändringar

I programmen blir demografiska förändringar ett argument för att omfördela mobilitetsresurser till de platser där resurserna anses göra störst nytta, sett utifrån hur många resenärer som potentiellt skulle kunna nyttja kollektivtrafiken. Länen beskriver en demografisk utveckling med urbanisering och storstadskoncentration. I Hallands fall en befolkningstillväxt framför allt utmed kusten med invånare som även har högre inkomst och utbildning, vilket ger goda förutsättningar för utveckling (Hallands RTP, s. 12).

Demografiska förändringar sker inte endast i städer och större tätorter, men i mindre tätorter och landsbygdsgeografier beskrivs en motsatt utveckling med minskande och åldrande befolkningar: *”sedan 2016 har befolkningstillväxten avtagit i alla kommuner förutom Växjö – något som hänger samman med att invandringsnettot minskat sedan dess”* (Kronobergs RTP, s. 11). Att befolkningen utanför städerna åldras gör att resandeunderlaget för kollektivtrafiken försämras i och med att länens RTP:er främst fokuserar på arbets- och skolresor. Det finns även ett intresse av att behålla unga invånare i de egna länen för att ha en hög konkurrenskraft inom näringslivet.

Nya arbetsmarknadsregioner

I programmen pekas urbanisering ut som en förklaring till att nya arbetsmarknadsregioner har bildats. Det är i städerna som flest jobb skapas. Dels inom de egna länen har nya arbetsmarknadsregioner tillkommit, dels utanför de egna länen är särskilt Göteborg, Skåne och Köpenhamn attraktiva arbetsmarknadsregioner. Att ha en hög tillgänglighet till dessa arbetsmarknadsregioner blir viktigt för att länen ska kunna behålla en förvärvsarbetande befolkning som bidrar med ekonomisk tillväxt inom länen. *”Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region”* (Hallands RTP, s. 13). Kollektivtrafiken kan öka länets attraktivitet genom att ge invånarna fler valmöjligheter och tillgång till de större arbetsmarknadsregionerna samtidigt som företag kan få en bättre kompetensförsörjning.

Den enskilda individen ges bättre förutsättningar att söka arbete inom ett större geografiskt område med en rimlig

pendlingstid. Näringslivets möjligheter att rekrytera kompetent personal underlättas. Sammantaget medverkar detta till ökad tillväxt i samhället. En bra utbyggd kollektivtrafik är ett redskap för att bygga det långsiktigt hållbara samhället (Jönköping RTP, s. 21).

Attraktiva regioner

Argumentet attraktiva regioner har målet att göra det egna länet till en plats som människor vill bo i, besöka som turister eller etablera företag i. Ökad attraktivitet väntas bidra till ökad tillväxt och kollektivtrafikens roll i att skapa attraktiva regioner är att erbjuda en god tillgänglighet till arbetsmarknadsregioner och ”tillväxtmotorer”, men även genom att bidra till bättre stadsmiljöer. Om kollektivtrafik ersätter biltrafik frigörs yta som kan skapa förutsättningar för aktivt resande och mer grönska i städerna.

Genom att fler åker kollektivt blir det mindre fordonstrafik i staden samt mindre utsläpp och buller. Parkeringsplatser kan frigöras på attraktiva ytor som kan användas effektivare för exempelvis grönytor, service och aktiviteter. I den attraktiva staden samverkar gång och cykeltrafik med kollektivtrafiken (Blekinges RTP, s. 44).

Attraktiviteten kopplas samman med olika geografier. Utöver urbana områden finns geografier som har ett större potential att attrahera turister och besökare. Skärgården har en sådan potential och båttrafiken spelar en stor betydelse för att öka attraktiviteten i skärgårdsgeografier. Även cykelinfrastruktur kan öka tillgängligheten till geografier som har mer natursköna miljöer och tillgängligheten till angränsande län bidrar till attraktivitet:

Att hela Kronoberg är väl integrerat med sina grannar är på lång sikt avgörande för Kronobergs förmåga att vara en attraktiv region i stort, inte enbart som en attraktiv arbetsmarknad (Kronobergs RTP, s. 13).

Ekonomisk tillväxt

Genom att skapa tillgänglighet till större arbetsmarknadsregioner och skapa mer attraktiva regioner argumenteras det för att den ekonomiska tillväxten i länen kan öka. Argumentet bygger på att länen kommer att kunna behålla fler arbetsföra individer, som annars riskerar att flytta, och därmed fortsatt bidrar till skattebasen samt utför mycket av sin konsumtion där. Ökad tillgänglighet förväntas även leda till att företag kan etablera sig i de egna länen och besöksnäringen kan gynnas.

Det är en viss typ av kollektivtrafik som är gynnsam för ekonomisk tillväxt. Kollektivtrafiken behöver vara snabb, ha få hållplatser och vara lokaliserad där det bor många människor. Därmed kommer man kunna resa över större avstånd och få en rimlig arbetspendling. Därför vill länen planera kollektivtrafiken i starka stråk.

För att öka tillgängligheten till våra närliggande tillväxtmotorer i närtid behöver vi genomföra trafikupplägg där vi kör med enskilda spjutspetståg utan byte i lägen där resebehovet är som störst. Det handlar då om att i pendlingsläge köra ett tåg som har en annan uppehållsbild än befintlig trafik och där fokus är på restiden (Blekinge RTP, s. 38).

Med en växande ekonomi vill man kunna upprätthålla ett utbud i geografier med färre resenärer. *”Målet kan nås genom att öka kollektivtrafikens attraktivitet i de starka stråken för att därigenom skapa ekonomiskt utrymme för satsningar på linjer med svagt resande”* (Hallands RTP, s.24).

Ekonomisk tillväxt kopplas samman med hållbar utveckling. Genom att planera för en mer attraktiv kollektivtrafik som går i starka stråk ska ekonomin växa samtidigt som det sker en hållbar omställning av persontransporterna, eftersom kollektivtrafiken förväntas vinna marknadsandelar mot bilen:

Hög turtäthet och korta restider ger goda pendlingsmöjligheter och medverkar till att förstora arbetsmarknaden. Den enskilda individen ges bättre förutsättningar att söka arbete inom ett större geografiskt område med en rimlig pendlingstid. Näringslivets möjligheter att rekrytera kompetent personal underlättas. Sammantaget medverkar detta till ökad

tillväxt i samhället. En bra utbyggd kollektivtrafik är ett redskap för att bygga det långsiktigt hållbara samhället (Jönköpings RTP, s. 21).

Därmed synkroniseras tillgänglighet med större arbetsmarknader, ekonomisk tillväxt och hållbar omställning. För att lyckas måste kollektivtrafiken konkurrera ut bilresandet.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna vill att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig och vinna marknadsandelar från biltrafiken. Målet syftar till att bidra till den hållbara omställningen genom att få fler att välja kollektivtrafik framför bilresande. Med hållbarhet menas här både miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Den miljömässiga hållbarheten gynnas av minskad biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken får ett större resandeunderlag och intäkter vilket bidrar till kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och blir därmed ekonomiskt hållbar.

I programmen beskrivs att för att konkurrera mot bilen behöver kollektivtrafiken vara ett bättre färdmedelsval än bilen i avseende på hastighet. Korta restider lyfts fram som en viktig faktor för ökad konkurrenskraft. Regionernas strategier syftar främst till att knyta samman de så kallade "tillväxtmotorerna" det vill säga större städer med en attraktiv arbetsmarknad och därigenom göra kollektivtrafiken till ett starkare val än bilen.

En av de viktigaste delarna i att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken i Halland är att korta restiderna, oavsett vilken kollektivtrafik det gäller. Att korta restiderna för både buss och tågtrafik gör kollektivtrafiken mer attraktiv då snabba kollektivtrafikresor kan konkurrera med bilen (Hallands RTP, s. 18).

I Halland bör bussresor inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil. När det gäller tågtrafiken bör den vara 20 procent snabbare än en motsvarande bilresa. Region Jönköping hänvisar till studier som visat på samband mellan ökad tillväxt och resor inom tidsintervallet 20–45 minuter.

För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen behöver den raka och snabba färdvägar och en sträckning som når stora grupper. Fler resenärer ger förutsättningar för ökad turtäthet (Kalmars RTP, s. 19).

Kalmar lyfter fram flera faktorer som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Det är god tillgänglighet för funktionsnedsatta personer, äldre och barn, ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt. Utöver det behöver tågtrafiken vara snabb för att klara sina restidsmål vilket försvåras om tågen behöver stanna vid alla hållplatser längs järnvägen.

För busstrafiken i Blekinge pekar man ut prioritering, infrastruktur- och mobility management-åtgärder som främsta verktygen för att minska restiderna och förbättra framkomligheten. Tillgängligheten till de närmsta "tillväxtmotorerna" förbättras genom att köra "enskilda spjutspetståg" utan byte där resebehoven är som störst. Starka stråk ska erbjuda resenärerna en attraktiv kollektivtrafik:

Där finns ett utbud med stor relevans för kunderna – de ska kunna resa från den plats de önskar, till den plats de önskar på den tidpunkt de önskar – annars blir kollektivtrafiken inte ett alternativ. Relevans är den viktigaste faktorn för att öka resandet i kollektivtrafiken och för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilens styrka när det gäller flexibilitet och valfrihet (Blekinges RTP, s 34–35).

Genomgående i programmen är att kollektivtrafiken behöver konkurrera mot biltrafiken främst i avseende på arbetspendlingsresor. Det är dessa resor mellan tillväxtmotorerna som anses vara viktiga att minska restiden för.

Hållbar omställning

Den hållbara omställningen är ett argument för att investera i kollektivtrafik. I programmen framställs i stort sett all kollektivtrafik som hållbar. Regionerna har även mål om att elektrifiera busstrafiken vilket förbättrar hållbarhetsaspekten ytterligare. Kollektivtrafiken kontrasteras mot biltrafiken som har en mycket större miljö- och klimatpåverkan och därmed blir kollektivtrafiken per automatik hållbar. Vilken

miljö- och klimatpåverkan investeringar i fordon och infrastruktur har problematiseras inte i programmen, till exempel livscykelutsläpp. Det framgår inte heller i programmen om den strategiska kollektivtrafikplaneringen kan få andra effekter som kan vara negativa ur ett miljö- och klimatperspektiv som planeringens inverkan på utvinning av naturresurser och materiell konsumtion.

Det är tydligt att regionerna eftersträvar synergieffekter mellan hållbar omställning, större arbetsmarknadsregioner, urbanisering och ekonomisk tillväxt. Synergieffekten förväntas uppnås genom att planera kollektivtrafiken i starka stråk som knyter ihop städerna på ett sätt som möjliggör resor i hög hastighet och med få stopp längs vägen.

Social hållbarhet och landsbygdernas tillgänglighet

De regionala trafikförsörjningsprogrammen behandlar social hållbarhet på olika sätt. FN:s Agenda 2030 och de 17 globala hållbarhetsmålen utgör utgångspunkten till det sociala hållbarhetsarbetet. Det är inte alltid begreppet ”social hållbarhet” används i RTP utan istället diskuteras jämlikhet.

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet (Hallands RTP, s. 24).

För att uppnå social hållbarhet eller jämlikhet menar man att transportsystemet behöver fungera för alla oavsett vilken grupper man tillhör:

Kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerade alternativ för Kronobergs invånare och besökare, oavsett kön, ålder, funktionalitet, nationalitet etc. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för olika behov och hänsyn måste tas till att olika grupper reser på olika sätt (Kronobergs RTP, s. 26).

Dock verkar det vara svårt att operationalisera social hållbarhet. I de fall där man har lyckats med att närmare precisera begreppet har fokus

hamnat på trygghet och tillgänglighetsanpassningar för personer med funktionsnedsättningar.

Vi har skyldighet att ta hänsyn till såväl jämställdhet som jämlikhet i planeringen och utförandet av kollektivtrafiken samt i den utbildning som Blekingetrafiken arrangerar för våra entreprenörer och medarbetare. Ett exempel är att trygghet, generellt sett, är viktigare för kvinnor än män varför rätt belysning t.ex. kan vara avgörande för om man använder kollektivtrafiken eller inte. Ett annat exempel är att vi har rätt nivå av tillgänglighetsanpassning för att personer med funktionsnedsättning ska känna sig välkomna (Blekinges RTP, s. 16).

Blekinge belyser även att personer utan körkort har ett stort behov av kollektivtrafik. Man pekar ut unga, äldre som inte kör bil längre, personer med funktionsnedsättningar och personer som inte kör bil av ekonomiska skäl.

Region Halland har satt ett mål för social hållbarhet som är att man ska uppleva sig som trygg och säker i kollektivtrafiken. De grupper som lyfts fram under social hållbarhet är *”äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn”* (Hallands RTP, s. 25). I Jönköpings RTP lyfts även trygghet fram som viktig för social hållbarhet:

Upplevd trygghet samt verklig säkerhet från hot, våld eller andra oroselement är avgörande för att kunder ska välja kollektivtrafiken. En trygg och säker resa genom att fordonen är tekniskt säkra och framförs på ett professionellt sätt är ett annat sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Att resan upplevs trygg är en individuell upplevelse som ställer krav på resans utformning i sin helhet (Jönköpings RTP, s. 13).

I länens RTP diskuterar man främst social hållbarhet i relation till individer och grupper. Geografiska skillnader kan också betraktas som en social hållbarhetsfråga. Länens RTP redogör för hur kollektivtrafikförsörjningen ser ut i stad och land.

Strategin för kollektivtrafikplaneringen i de undersökta länen kretsar främst kring utveckling av urbana områden och att investera i kollektivtrafik där resandeunderlaget är stort, vilket vanligtvis är i städer.

Vad gäller landsbygden är kollektivtrafikplaneringen inte lika utvecklade och tydligt beskriven. För att upprätthålla en viss tillgänglighet med kollektivtrafik arbetar regionerna med ett vad de kallar ”grundläggande utbud” av kollektivtrafik i geografier med lågt resandeunderlag. Det grundläggande utbudet kan betraktas som ett komplement till den kollektivtrafik som går i starka stråk och förväntas stärka social hållbarhet. För att förbättra tillgängligheten på landsbygden uppger regionerna att de arbetar med anropsstyrd trafik och digitala lösningar för samåkning. Man arbetar även med att utforma större hållplatser. Till exempel Hallands grundläggande utbud består av närtrafik och samordning med skolskjuts:

Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor (Hallands RTP, s. 27).

Regionen i Kalmar arbetar med att utveckla ett ”nät av viktiga bytespunkter” för att knyta landsbygden till de starka stråken:

I ett stort län med en gles befolkning är det inte möjligt att erbjuda kollektivtrafik överallt på landsbygden. Därför arbetar Kalmar länstrafik för att utveckla ett nät av viktiga bytespunkter längs de storregionala stråken. Dessa ska kunna fungera som nav för sitt omland och där ska man kunna parkera sin cykel eller bil för att resa vidare med buss. På så vis kan fler personer på landsbygden resa huvuddelen av sin resa kollektivt samtidigt som trängseln på vägar och behovet av parkeringsytor minskar i större tätorter.

De utpekade viktiga bytespunkterna ska ges en högre standard och bör prioriteras med avseende på tillgänglighetsanpassning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon (Kalmars RTP, s. 17).

Även Kronoberg har ett liknande arbetssätt med vad de kallar ”transportnoder” som används för att öka kollektivtrafikens upptagningsområde genom kombinerad mobilitet:

En transportnod innebär en hållplats med utökade möjligheter till resande i form av ett bra utbud, både vad gäller avgångar och linjer, olika former av service, parkering och god uppkoppling till ett gång- och cykelvägnät där det är möjligt. En transportnod kan ligga inne i en tätort, men också ute i mer glesa miljöer där exempelvis flera stråk möts (Kronobergs RTP, s. 33).

Blekinges och Jönköpings program hänvisar till en mer samlad befolkningsstruktur vilket minskar behovet av särskilda landsbygdsåtgärder utöver anropsstyrd trafik och digitalisering. I Blekinges RTP står att *”då resandeunderlaget är litet är det inte möjligt med ett turutbud som konkurrerar med bilen utan här är ambitionen en nivå som täcker behovet för att komma till skola, arbete och service”* (s. 21). Däremot investerar Blekinge i skärgårdstrafik med syftet att locka besökare till skärgården. Därmed är potentialen för ekonomisk tillväxt en faktor för investeringsviljan i kollektivtrafik i landsbygdsgeografier.

Medborgardialog – ett verktyg för social hållbarhet?

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar på olika sätt med medborgardialog i framtagandet av sina respektive program. Under läsningen av dokumenten noterade vi att medborgardialog inte associeras med social hållbarhet i RTP, utan behandlas separat. Medborgardialogerna behandlas kortfattat i programmen vilket gör det svårt att bedöma kvaliteten och det är oklart vad RKM har tagit till sig av de genomförda dialogerna.

I Blekinges RTP står att *”trafikförsörjningsprogrammet ska grundas på dialog och strategiska dokument för att spegla ett brett behov i regionen”* (Blekingens RTP, s. 7). I kontakten med medborgarna arbetar Blekinge

med en samrådsmodell där samråden inte betraktas som informationsmöten utan *”dialog ska reflekteras i det underlag som besluten bygger på”*. I samråden ingår *”olika resenärsgupper, Blekinges kommuner, grannlänerna, myndigheter och kollektivtrafikföretag”* (Blekinges RTP, s. 33). Under samrådet inhämtas synpunkter och önskemål från samrådsdeltagarna som förs in i regionens underlag.

Region Halland har arbetat med medborgardialog i framtagandet av sitt regionala program genom att använda sig av en digital enkät som riktade sig till medborgare och resenärer. Invånare kunde gå in på regionens webbsida för att besvara enkäten som innehöll frågor om *”resbehov, utmaningar och möjligheter kopplade till kollektivtrafiken”* (Hallands RTP, s. 11). Enkäten marknadsfördes via sociala medier och skickades även ut som fysiska vykort som gick att fylla i.

Jönköpings RKM har arbetat med samråd med företrädare för länets handikapporganisationer och allmänheten har haft möjlighet att delta via regionens hemsida och på öppna möten. Jönköping vill även utveckla dialog med resenärer på sociala medier. De vill utveckla dialogen med barn och ungdomar och genomföra återkommande barnkonsekvensanalyser.

I Kalmars RTP står att *”möten har hållits även med allmänhet, trafikföretag och andra grupper”* (Kalmars RTP, s. 31).

Region Kronoberg har i sin framtagandeprocess av RTP genomfört social konsekvensanalys och hållbarhetssäkring. Dialog genomfördes tidigt i processen för att fånga in förslag och synpunkter. Regionens dialog riktade sig till *”näringsliv, kultur, studenter och intresseorganisationer för äldre samt personer med funktionsvariationer”* (Kronobergs RTP, s. 8).

Avslutande diskussion

I det här kapitlet har vi undersökt hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sydsverige arbetar med regionförstoring och på vilka grunder. Regionförstoring framstår i RTP:erna som åtgärder som främst syftar till att öka tillgängligheten till större arbetsmarknadsregioner och öka kollektivtrafikens marknadsandel genom att erbjuda

snabba transporter mellan vad som beskrivs som länens ”tillväxtmotorer”.

Rättvis regionförstoring?

Den logik som följer ett fokus på regionförstoring gör att kollektivtrafikplaneringen allt mer koncentreras till urbana områden med högre befolkningstäthet vilket kan skapa ett bättre resandeunderlag till kollektivtrafiken. Den urbana befolkningen torde även i större utsträckning passa för den här typen av länsöverskridande resande som oftare utförs av personer med högre inkomst och högre utbildning. I praktiken kan det innebära att en allt större andel av RKM:ernas budgetar investeras i kollektivtrafik som kan nyttjas av mer resursstarka grupper i högre utsträckning. Detta väcker frågor om rättvis fördelning av nytta och kostnader i kollektivtrafikplaneringen. Samtidigt verkar denna problematik inte belysas i RTP eftersom det finns en tanke om att regionförstoring ska bidra till högre skatteintäkter i de egna länen vilket i sin tur skulle kunna spenderas på kollektivtrafik på landsbygder och mindre lönsamma turer.

Ett genomgående tema i RTP:erna är att det är ett starkt fokus på arbetspendling, de så kallade produktiva resorna. Fritidsresor, eller omsorgsresor, får inte samma uppmärksamhet. Det som skulle kunna kallas de sociala aspekterna av resande, eller olika gruppers behov av resande är frånvarande. Det saknas reflektioner om att det finns olika grupper och att de har olika behov. Liksom Grip (2022) lyfter fram i sin analys av regionförstoring saknas det i programmen beskrivningar eller förklaringar av människors olika förutsättningar och strukturella skillnader. Män och kvinnors olika position på arbetsmarknaden, eller inflytande och ansvar över hem- och omsorgsarbete nämns sällan. Samtidigt är dessa teman enligt Grip centrala för regional utveckling (demografisk utveckling, välfärdens förutsättningar m.m.) något som absolut har kopplingar till jämställdhet.

Kan kollektivtrafikresor till arbete konkurrera ut bilresandet?

Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bil i avseende på hastighet anses vara avgörande för att allmänheten ska föredra kollektivtrafiken över bilen vilket i sin tur blir ett argument för att investera i region-

förstorande kollektivtrafik som går i starka stråk med färre stopp och som når högre hastigheter.

Samtidigt finns det en risk att kollektivtrafiken förlorar tillgänglighet till många målpunkter när kollektivtrafiken koncentreras till urbana knutpunkter då länens RKM har ett stort fokus på jobbspending. Enligt Trafikanalys statistik över antal huvudresor per år efter huvudsakligt ärende för hela landet (2024) var 58 procent arbets-, tjänste- och skolresor, 14 procent service och inköp, 23 procent fritid samt 5 procent som var antingen annat ärende eller uppgift saknades. Statistiken visar att 42 procent av resorna har ett annat huvudsyfte än arbete och skola. Trafikanalys statistik visar även att kollektivtrafiken är relativt konkurrenskraftig mot bilen när det kommer till arbetsresor och skolresor. Där står bilen för 44 procent av resorna medan kollektivtrafiken står för 25 procent av resorna. Tittar man istället på fritidsresorna framstår kollektivtrafik som relativt svag mot bilen. Här står kollektivtrafiken endast för 11 procent av resorna medan bilen används i 65 procent av resorna.

Den fråga som väcks av statistiken från Trafikanalys är om inte RKM:erna riskerar att stärka bilberoendet för andra målpunkter när kollektivtrafikplaneringen har ett så starkt fokus på jobbresor?

Landsbygdernas plats i en förstorad region

Utifrån läsningen av länens RTP framstår landsbygderna som allt mer marginaliserade och perifera. Investeringar görs i urbana områden och städer medan landsbygdsborna har ett grundläggande utbud som skapar tillgänglighet med kollektivtrafik. Det görs vissa satsningar. Framför allt på anropsstyrd trafik, men erfarenheten är att det tyvärr ofta är svårt att få ekonomisk bäring i sådana tjänster (Eriksson, 2025; Currie och Fournier, 2022).

Ett intressant exempel på utveckling av landsbygder kommer från regionerna Kalmar och Kronoberg. I Kalmar arbetar man med ”ett nät av viktiga bytespunkter” längs stomlinjer som RKM identifierar som viktiga. Tanken med dessa bytespunkter är att utvidga kollektivtrafikens upptagningsområde så att landsbygdsbor kan nyttja kollektivtrafik genom kombinerad mobilitet. Region Kronoberg arbetar med ett liknande koncept som de kallar ”transportnoder”. Tillgängligheten på

landsbygder kan förbättras av att den fysiska planeringen koordineras med transportplanering. Förtätning i glesa miljöer kan vara ett sätt att skapa möjlighet för kollektivtrafikförsörjning.

Mobilitetsresurser koncentreras i allt högre utsträckning till urbana områden medan landsbygderna släntrar efter. Frågan är om ”grundläggande utbud” bidrar till att kompensera för detta och är det ett konstruktivt sätt att tillgodose för regionförstoringens negativa konsekvenser?

Ökad processrättvisa med medborgardialoger

Med processrättvisa syftar man på hur planeringsprocesser kan bidra till ökad rättvisa eller orättvisa beroende på hur olika samhällsgrupper inkluderas eller exkluderas i till exempel analyser, underlag eller utformning av projekt. Framtagandet av de regionala trafikförsörjningsprogrammen är en sådan process som har betydelse för social rättvisa i transportsystemet eftersom programmens strategiska inriktning har betydelse för vilken mobilitet och tillgänglighet medborgarna har tillgång till.

I länens RTP kan vi se att samtliga RKM arbetar med medborgardialog på olika sätt. Vi har inte granskat medborgardialogerna närmare än vad som framkommer i RTP. Dock indikerar läsningen av RTP att det finns olika ambitionsnivåer hos regionerna. Den regionala kollektivtrafikmyndighet som verkar ligga i framkant i detta avseende är Region Kronoberg som har använt sig av social konsekvensanalys och hållbarhets-säkring samt utfört andra former av dialoger riktade mot medborgare och andra aktörer.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det centrala dokumentet för den strategiska kollektivtrafikens inriktning. Som sådant fyller dokumentet en demokratisk funktion för medborgare, civilsamhälle och andra aktörer då de kan söka sig till dokumentet för att bli informerade och förstå hur de kan påverka planeringen. Förutom processrättvisa bör man även förstå dokumentet ur perspektivet epistemisk rättvisa, det vill säga vilket erkännande olika samhällsgrupper får av beslutsfattare och om deras erfarenheter kan förstås av beslutsfattare. I detta avseende kan RTP utvecklas för att bättre bidra till epistemisk

rättvisa genom att tydliggöra vilken feedback man har fått från allmänheten och hur deras synpunkter tas vidare. Medborgardialoger och andra metoder som syftar till att inkludera medborgarna i planeringen kan också bättre användas för att undersöka hur programmets strategiska inriktning påverkar olika grupper.

Slutsats

I det här kapitlet har vi undersökt hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sydsverige ser på regionförstoring, vilka motiv till regionförstoring som anges i RTP och hur regionförstoringen kan påverka social hållbarhet.

Resultatet visar att regionerna upplever att demografiska förändringar i form av urbanisering och avfolkning på landsbygderna och större arbetsmarknadsregioner kring städer skapar ett behov av en regionförstörd kollektivtrafik som snabbt kan transportera resenärer till arbetet. Den typ av kollektivtrafik anses öka de egna länens attraktivitet och därmed gynna inflyttning, företagande och turism vilket ska bidra till länens ekonomiska tillväxt. Att planera kollektivtrafiken i starka stråk anses även vara viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv eftersom den snabba kollektivtrafiken anses kunna konkurrera mot bilen vilket också skulle öka kollektivtrafikens resandeunderlag och därmed intäkterna. På så sätt ser man att regionförstoring har synergieffekter som ska kunna gynna ekonomi, befolkningstillväxt och hållbarhet. Vi identifierar risker med denna strategi. Dels planerar man kollektivtrafik som kan i första hand nyttjas av en redan resursstark grupp – den urbana medelklassen. Andra gruppers tillgänglighet kan bli nedprioriterade. Det finns även en risk med ett alltför ensidigt fokus på jobbpendling eftersom tillgängligheten till andra målpunkter med kollektivtrafik kan bli lidande. Vilket i sin tur kan bidra till att bilägarskapet upplevs som nödvändigt.

Vi har även undersökt hur social hållbarhet kommer in i programmen. Vårt intryck är att regionerna vill arbeta mer med social hållbarhet men de hittills inte lyckats operationalisera begreppet i RTP. Ambitionen är att alla grupper ska ha jämlika möjligheter att nyttja transportsystemet, men när man försöker konkretisera begreppet landar man främst i trygghet och tillgänglighetsanpassningar för personer med funktions-

nedsättningar. Samtidigt gör regionerna mycket som är relevant för ett socialt hållbarhetsperspektiv som tydligare borde kopplas till begreppet i RTP. Kalmar och Kronobergs utvecklingsarbete med transportnoder är ett bra exempel på insatser som kan främja social hållbarhet. Medborgardialoger behöver också förstås ur perspektivet social hållbarhet. RKM kan utveckla sitt arbete med att förstå de sociala effekterna av kollektivtrafikinvesteringar. Här framstår i analysen av RTP som att Region Kronoberg har kommit längst.

Regionförstoring i sig inte något bra eller dåligt, utan kan leda till möjligheter för individen att ha ett utvecklande yrkesliv samtidigt som det rurala kan fortsätta vara en plats att bo och förverkliga drömmar på. Grip (2022) menar att om regionförstoring ska lösa de utmaningar som exempelvis RTP lyfter fram, måste utmaningarna analyseras i relation till strukturella förutsättningar på arbetsmarknaden och i hem- och familjelivet där låg- och höginkomsttagare har olika möjligheter att få ett bättre liv med hjälp av pendling. Sådana analyser saknas i de studerade dokumenten, här är bara de potentiella möjligheterna med regionförstoring listade. Utifrån ett rättviseperspektiv speglar de studerade dokumenten vidare så kallad epistemisk orättvisa, där de grupper som förväntas använda kollektivtrafik och påverkas av satsningar i linje med regionförstoringens löften, inte tillfrågats som kunskapskällor.

Social hållbarhet handlar om att inga grupper ska lämnas efter eller tryckas tillbaka i den hållbara omställningen. Regionförstoring av kollektivtrafiken är ett sådant exempel på hållbarhetsarbete som kan få negativa sociala effekter för redan svaga grupper. Därför behöver RTP förstås utifrån fördelningsrättvisa, processrättvisa och epistemisk rättvisa. Resultatet visar att fördelningsrättvisa inte problematiseras i RTP. Utan regionförstoring förväntas gynna alla, även de som inte pendlar långväga eller över de administrativa regiongränserna. Processrättvisa kan utvecklas genom att bättre inkludera olika grupper i framtagandet av RTP och utformandet av investeringar och projekt. Här är medborgardialog, social konsekvensbedömning och andra närliggande metoder viktiga verktyg. Epistemisk rättvisa kan stärkas genom att tydligare redogöra för hur medborgarnas synpunkter och önskemål samt hur sociala effekter tas omhand.

Referenser

- Anderson, E. (2012). Epistemic Justice as a Virtue of Social Institutions, *Social Epistemology*, 26(2):163–173.
- Currie, G., & Fournier, N. (2020). Why most DRT/Micro-transits fail—what the survivors tell us about progress. *Research in Transportation Economics*, 83 100895.
- Dorantes, L.M., & Murauskaite-Bull, I. (2023). Revisiting transport poverty in Europe through a systematic review, *Transportation Research Procedia*, 72:3861-3868,
- Eriksson, E. L. (2025). Mapping of demand responsive transport (DRT) services in Europe. *K2 working paper*., (2025: 9).
- FN. (2023). Committee for Development Policy, *Report on the twenty-fifth session*, See Official Records of the Economic and Social Council, 2023, Supplement No. 13 (E/2023/33).
- Friberg, T. (2008). Kvinnors rörelsemönster i den föränderliga staden. I Brusman, M., Friberg, T., & Summerton, J. (red.) *Resande, planering, makt*. Arkiv förlag. Lund, s. 57-79
- Grip, L. (2022). Problematiseringar av regional utvecklingsdiskurs utifrån ett genusperspektiv. I Grundel, I. (red.) *Regioner och regional utveckling i en föränderlig tid*, Svenska sällskapet för Antropologi och Geografi. Ymer.
- Grundel, I., & Neudorfer, C. (2022). Regioner och regional utveckling—en inledning. I Grundel, I. (red.) *Regioner och regional utveckling i en föränderlig tid*, Svenska sällskapet för Antropologi och Geografi. Ymer.
- Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020). *Kollektiva resor: utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Arkiv förlag. Lund.
- Hrelja, R., Levin, L., & Camporeale, R. (2024). Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: a review of definitions, methods, and knowledge gaps. *European Transport Research Review*, 16(1), 42.

- Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (2023). *Rättvist resande?: Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. Linneförlag.
- Klimatpolitiska rådet. (2025). *Social acceptans för klimatpolitik – vad säger forskningen?* Underlagsrapport från Klimatpolitiska rådet som sammanställer resultat från forskningen om social acceptans och klimatpolitik.
- Knutsson, E. (2005). *Regionförstoring – en litteraturstudie*. TRUM Arbetsrapport, Umeå Universitet (April).
- SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*.
- Region Blekinge. *Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023*. Dokumentnummer 2019/00861–020.
- Region Halland. *Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025*.
- Region Jönköpings län. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 – 2035 för Jönköpings län*.
- Region Kalmar. *Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021 – 2029*.
- Region Kronoberg. *Trafikförsörjningsprogram Kronobergs län 2021 – 2030 med utblick*.
- Sandow, E. (2014). Til work do us part: The social fallacy of long-distance commuting. *Urban studies*, 51(3), 526–543.
- Scholten, C., & Jönsson, S. (2010). *Påbjuden valfrihet?: om långpendlares och arbetsgivares förhållningssätt till regionförstoringens effekter*. Institutionen för samhällsvetenskaper, Linnéuniversitetet.
- Smeds, E., Verlinghieri, E., Kocsis, J., Connolly, J. J. T., Polgár, A., Manaugh, K., & Wargent, M. (2023). 'Seeing Like a Citizen': Rethinking City Street Transformations through the Lens of Epistemic Justice: Edited by Emilia Smeds & Ersilia Verlinghieri. *Planning Theory & Practice*, 24(5), 697–729.
- Sørensen, C. H., Henriksson, M., & Portinson Hylander, J. (2025). Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1), 2577904.

Tillväxtverket (2015). *Funktionella analysregioner*. Revidering 2015.
PM 2015:222

Trafikanalys. (2024). *Resvanor i Sverige 2024*.

Vitrano, C., & Lindkvist, C. (2022). Justice in regional transport planning through the lens of Iris Marion Young. *Planning Practice & Research*, 37(5), 564–580.