



Framtidens mobilitet på landsbygden

En analys av SkåneFlex och dess roll i en hållbar omställning

TILDA THORSSON 2025

MVEM31 EXAMENSARBETE FÖR FILOSOFIEEXAMEN 30 HP

MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET



Tilda Thorsson

MVEM31 Examensarbete för masterexamen 30 HP, Lunds universitet

Handledare: Vanessa Stjernborg, trafik och väg, institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds tekniska högskola, Lunds universitet

Omslag: Kowal Johnson, F. (2025, 8 maj). *Rapsfält på den skånska landsbygden* [fotografi].

CEC - Centrum för miljö- och klimatvetenskap

Lunds universitet

Lund 2025

Abstract

The transport sector contributes significantly to air pollution and requires suitable alternatives to help mitigate climate change. In the municipalities of Sjöbo, Svalöv and Tomelilla in Skåne, Sweden, Skånetrafiken is currently running a pilot project for on-demand public transport, called SkåneFlex. This study aims to examine the reasoning behind the design of SkåneFlex and to explore whether it can be regarded as a sustainable mobility solution suitable for rural areas. Specifically, the study explores three areas: (1) the reasoning behind the project's design, (2) the various purposes and goals of the actors involved in the testing of SkåneFlex and (3) the extent to which it can be perceived as sustainable. To address these topics, a study was conducted, based on interviews with officials from the participating municipalities and Skånetrafiken. The interviews were analyzed using a thematic analysis, structured around the themes of background, aims and goals, and sustainability. The results indicate that although Skånetrafiken is responsible for the design, discussions were held with each municipality. The design is primarily shaped by cost considerations and a desire to complement existing public transport. A range of aims and goals were identified, most of which relate to learning from the pilot project format and from other factors within SkåneFlex. Furthermore, the aim and overall objective can be described as providing municipalities with enhanced access to public transport, thereby improving the level of service and giving residents greater freedom and independence in their everyday mobility. While SkåneFlex cannot yet be classified as a sustainable mobility solution due to the need for further evaluation, it shows potential and may develop into one. This study may assist municipal and regional officials in Sweden, seeking to explore the role of on-demand public transport in improving rural accessibility as part of a green transition.

En mobilitetslösning för framtidens landsbygd

Finns det alternativ eller komplement till den privatägda bilen? Skulle du som bor på eller arbetar med landsbygden våga testa och fortsätta använda ett sådant alternativ om det erbjöds? Detta testas i Skåne under ett års tid, där det dessutom visat sig att många är villiga att prova nya alternativ – när dessa görs möjliga och tillgängliga i vardagen.

I dagens samhälle bygger mycket på att man behöver transportera sig mellan olika platser. Dessutom använder sig många av den privatägda bilen för att göra det, trots att forskare konstaterat att bilarnas avgaser är skadliga för miljön och står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Även om det finns många olika alternativ till bilen, som dessutom är mer hållbara, finns dessa inte alltid tillgängliga för alla och många måste därför fortsätta att använda bilen för att ta sig runt. I de fall där andra alternativ finns faller många ändå tillbaka till bilen, ofta i relation till flexibiliteten som bilen bidrar med. Det skapas alltså en utmaning i att tillgängliggöra och få folk att välja dessa andra transportsätt framför bilen. I detta blir landsbygden ofta bortprioriterat av planerare, bland annat för att det är dyrt att sätta in fler bussar, otillgängligt med tåg och för långa avstånd för att cykla. Detta innebär att invånarna, inte minst på landsbygden, behöver något som påminner om bilens flexibilitet men som är mer hållbart och försvarbart för framtiden.

Hösten 2024 introducerade Skånetrafiken ett test av en, för denna kontext, ny sorts flexibel kollektivtrafik kallad *SkåneFlex*. I testet som ska pågå under ett år testas små bussar i mindre kommuner med mycket landsbygd. Testet går ut på att se om det passar för landsbygdens förhållanden där det ofta är långa avstånd mellan platser och mindre antal människor som bor. I SkåneFlex kan kommuninvånare boka bussen från en plats nära där de befinner sig till valfri plats inom området som ingår i testen. SkåneFlex är utformat som ett pilotprojekt och testas i två områden: ett i Sjöbo och Tomelilla kommuner, där endast delar av de två kommunerna inkluderas i testet och den andra delen testas i Svalövs kommun, och omfattar hela kommunen. Inom denna studie undersöks projektets utformning, syfte, målsättning och om SkåneFlex har potential till att bli en hållbar lösning. Resultaten visar att det faktum att SkåneFlex är ett pilotprojekt skapar en möjlighet att testa sig fram. Det bidrar till en känsla av experiment och flexibilitet, både i hur tjänsten utformas och används. När det gäller syfte och målsättning framkommer det att kommunerna vill erbjuda god service till sina invånare, medan Skånetrafiken till största del vill samla in kunskap om hur en flexibel kollektivtrafiklösning kan fungera i praktiken. Dessutom visar SkåneFlex potential för att bli ett hållbart alternativ till både bilen och för samhället – både ekonomiskt, ekologiskt och socialt. Detta kan dock endast möjliggöras om SkåneFlex etableras permanent, något som är ovisst i nuläget.

Studien bygger på intervjuer med personer som jobbar med SkåneFlex, vars svar jämförs och ställs emot varandra. Resultatet möjliggör även för kommuner och regioner att se hur denna lösning kan ta form på landsbygden och inspirera andra kommuner till att göra liknande test i framtiden.

Förord

Denna uppsats är skriven i samarbete med K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet och särskilt inom ramen för projektet *Kollektivtrafik on-demand och dess roll för en hållbar mobilitet* som utförts inom programmet för Future Mobility, en satsning av Vinnova.

Innehåll

1. Inledning.....	1
1.1. Problemformulering.....	2
1.1.1. Syfte & frågeställningar.....	3
1.2. Avgränsningar.....	3
2. Bakgrund.....	4
2.1. Kollektivtrafik on-demand.....	4
2.2. Region Skåne och kommunerna där SkåneFlex testas.....	5
2.2.1. Region Skåne.....	5
2.2.2. Sjöbo kommun.....	5
2.2.3. Svalövs kommun.....	6
2.2.4. Tomelilla kommun.....	6
3. Metod.....	7
3.1. Kartläggning inför intervjustudie.....	7
3.2. Kvalitativa semistrukturerade intervjuer.....	8
3.2.1. Utformandet av intervjuguiderna.....	8
3.2.2. Urval, utförande och transkribering av intervjuerna.....	9
3.3. Tematisk analys.....	10
3.4. Etisk reflektion.....	11
4. Resultat från intervjustudien.....	13
4.1. Bakgrund till SkåneFlex.....	13
4.1.1. Befintlig kollektivtrafik i kommunerna.....	13
4.1.2. SkåneFlex utformning.....	14
4.1.3. Tankar från kommunerna respektive Skånetrafiken.....	17
4.2. Syfte och mål med SkåneFlex.....	19
4.2.1. Syfte.....	20
4.2.2. Mål.....	21
4.2.3. Resultat hittills.....	22
4.3. Hållbarhetsperspektiv på SkåneFlex.....	24
4.3.1. Ekologisk hållbarhet.....	24
4.3.2. Ekonomisk hållbarhet.....	25
4.3.3. Social hållbarhet.....	26
5. Diskussion.....	28
5.1. Resultatdiskussion.....	28
5.2. Metoddiskussion.....	34
5.3. Slutsats.....	35
Tack.....	36
Referenser.....	37
Bilaga 1 – Intervjuguide (kommun).....	41
Bilaga 2 – Intervjuguide (Skånetrafiken).....	43
Bilaga 3 – Forskningspersonsinformation.....	45

1. Inledning

Redan 1992 erkändes transportsektorns roll i en hållbar utveckling vid Riokonferensen (United Nations, u.å.). Under denna tidpunkt fastställdes det också att en övergång till mer hållbara transporter är nödvändig för att möjliggöra en långsiktig samhällsförändring (Turan m.fl., 2024). Trots att det är över 30 år sedan står transportsektorn fortfarande för stor klimatpåverkan i form av utsläpp från fossila bränslen (hädanefters endast utsläpp). Transporter inom Sverige står nationellt sett för cirka $\frac{1}{3}$ av de totala utsläppen, varav vägtrafiken bidrar mest. I takt med utvecklingen av bland annat fordon och bränsle har en total minskning av vägtrafikens utsläpp (även inkluderat lastbilar och liknande) skett i Sverige mellan 2007 och 2023, men inte för transportsektorn globalt sett (Naturvårdsverket, 2024; Trafikverket, 2024; Turan m.fl., 2024). Trots en efterfrågan kring att minska både antalet transporter och utsläpp finns det ofta en ovilja från bilanvändare att byta transportmedel till mer hållbara alternativ. Ibland gäller detta även när det finns styrmedel implementerade som syftar till att bland annat främja beteendeförändring (Lattarulo m.fl., 2019).

Under de senaste årtiondena har möjligheten tillhandahållits åt allmänheten att äga ett eget fordon, resa och i allmänhet konsumera mer. Detta lägger ett stort ansvar på ett förändrat beteende för både individer och företag, både nationellt och internationellt. Med dagens samhällsstruktur kommer transporter dessutom i många fall att fortsätta vara en nödvändighet för att få samhället att gå runt; bland annat kommer pendling till jobb, olika ärenden och mänsklig rekreation fortsätta vara essentiellt. I sin tur kräver detta att alternativa transportsätt till den privatägda bilen utvecklas. För att ytterligare bromsa och förebygga vägtrafikens klimatpåverkan krävs därför förändring och utveckling av människors transportbeteenden i stort (van Nunen m.fl., 2011). Dessutom behöver denna förändring ske för att nå både nationella och internationella klimatmål, exempelvis Parisavtalet, vilket kräver en fortsatt omställning av transportsektorn världen över (Jaramillo m.fl., 2022). Bland annat inkluderar detta satsningar på kollektivtrafik och att utmana dagens bilnorm (se t.ex. Lattarulo m.fl., 2019; van der Meulen, 2024). Ett sätt att göra detta på är att testa nya lösningar som värnar för ett mer hållbart levnadssätt och som verkar för ett mer kollektivt och aktivt resande (van Nunen m.fl., 2011).

En lösning som testats på flera platser över hela världen är *Demand Responsive Transport* (DRT) eller *kollektivtrafik on-demand* på svenska (Pettersson, 2019). Kollektivtrafik on-demand är en mobilitetslösning anpassad till resenärers behov av transport, enskilda eller i grupp (Persson m.fl., 2023). Det finns många typer av kollektivtrafik on-demand vilket också resulterar i att projekten kring lösningen ofta skiljer sig i utformning och omfattning, vilket motiverar att testa om lösningen även passar och kan implementeras på nya platser (Loyola & Nelson, 2024). Hösten 2024 startade Skånetrafiken pilotprojektet SkåneFlex, ett innovationsprojekt där kollektivtrafik on-demand testas under ett års tid i tre skånska kommuner: Sjöbo kommun, Svalövs kommun och Tomelilla kommun. Projektet ämnar kartlägga och studera rurala områden i Skåne i syfte att bana väg för framtidens kollektivtrafik (Skånetrafiken, u.å.a.).

Att testa nya typer av lösningar behöver ske i olika geografiska kontexter, både urbana och rurala (Berg & Ihlström, 2019; Region Skåne, 2017). Ur ett hållbarhetsperspektiv kan dessa lösningar dessutom främja ekonomisk lönsamhet, tillgänglighet och resultera i minskad klimat- och miljöpåverkan. Dessutom kan samverkan mellan urbana och rurala områden förbättras (United Nations, u.å.). Idag bor stor del av världens befolkning i städer, vilket talar för att många satsningar också görs i urban miljö. I och med detta prioriteras ofta städernas utveckling och ställs mot landsbygden som en motpol (Hansson m.fl., 2019; Tillväxtverket, u.å.a.). Detta är dock något som kan ifrågasättas genom att i stället peka på att ett samspel mellan urbana och rurala områden skulle vara en bättre fördelning än att ställa områdena mot varandra. I Region Skåne varierar dessutom fördelningen mellan städer, tätorter och byar och att utmana denna urbana norm är en tanke som väckts på senare år. Att människor bor på landsbygden är heller inget nytt, vilket ytterligare stärker behovet av att inkludera dessa delar av regionen i den framtida planeringen (Region Skåne, 2017). Dessutom går det inte att bortse från landsbygdens nödvändighet för bland annat jordbruk och rekreation (Berg & Ihlström, 2019). Detta motiverar också satsningar på att testa nya lösningar för att minska transporternas negativa klimatpåverkan även i glesbefolkade områden (Naturvårdsverket, 2023).

1.1. Problemformulering

I *Skånes regionplan 2022–2040* nämns kollektivtrafik som en viktig del av transportnätet och en nyckel för att binda samman regionen. Regionen vill samtidigt testa nya lösningar och bidra med en mer hållbar mobilitet till sina invånare i både urbana och rurala miljöer (Region Skåne, 2022). På senare tid har det börjat göras fler tester av dessa typer av lösningar i landsbygdskommuner (Innovation Skåne, u.å.), men i forskning kring mobilitet och transporter får urbana områden ofta mer plats (se t.ex. Brůhová Foltýnová m.fl., 2020; Poltimäe m.fl., 2022). Detta gör landsbygden intressant att sätta i fokus och medför dessutom andra utmaningar än vad städerna står inför. Bland annat är det glesare mellan invånare på landsbygden vilket därför kräver andra typer av satsningar än det som görs i städerna (Poltimäe m.fl., 2022; Turan m.fl., 2024). Detta kan i sin tur motivera till att testa mobilitetslösningar anpassade för att fungera på just landsbygden. Ett exempel på ett sådant pilotprojekt är SkåneFlex. I nuläget riktas befintlig information kring pilotprojektet främst till användare av tjänsten (se Skånetrafiken, u.å.a.), vilket ger en begränsad insyn i SkåneFlex planering, syfte och regionens arbete med kollektivtrafik on-demand. Detta innebär att det finns en lucka kring varför pilotprojektet testas och hur det kan bidra till en bredare diskussion om mobilitet på landsbygden och ge inspiration till andra regioner och kommuner. För att fylla denna lucka är det relevant att undersöka SkåneFlex närmare, både för att skapa en mer heltäckande bild av pilotprojektet och för att analysera dess potential att bidra till ett mer hållbart samhälle.

1.1.1. Syfte & frågeställningar

Syftet med denna studie är att synliggöra resonemangen bakom pilotprojektet SkåneFlex utformning, samt att undersöka om pilotprojektet kan anses vara en hållbar mobilitetslösning passande för en landsbygdscontext. Detta har undersökts genom intervjuer med regionala och kommunala tjänstepersoner vars tjänster berör pilotprojektet. Studien ämnar besvara följande frågeställningar:

- Varför har SkåneFlex-pilotprojektet utformats som det har gjorts?
- Vad har kommunerna respektive Skånetrafiken för syften och mål med att testa SkåneFlex?
- På vilka sätt kan SkåneFlex uppfattas vara en hållbar mobilitetslösning eller inte?

1.2. Avgränsningar

Studien är geografiskt avgränsad till kommunerna där SkåneFlex testas: Sjöbo kommun, Svalövs kommun och Tomelilla kommun. Studien fokuserar utöver detta på vad som ingår i SkåneFlex och vad som gjorts inom pilotprojektet innan 3–12 mars då intervjuerna utfördes. Eftersom pilotprojektet inte är slutfört än kommer inga slutgiltiga resultat eller långsiktiga effekter kunna analyseras inom denna uppsats. Tekniska aspekter som berör app och bokningssystem kommer inte heller att undersökas i detta arbete. Vidare utgår studien från tjänstepersoners perspektiv och ett direktperspektiv kring medborgarnas/användarnas åsikter om SkåneFlex kommer därför inte att belysas. Detta perspektiv blir i stället belyst, i den mån det går, genom intervjuer med tjänstepersoner och eventuell feedback de fått in som de förmedlat under intervjuerna. Fokus för denna studie är inte på användarnas upplevelser av SkåneFlex, utan fokus ligger i stället på pilotprojektets utformning och tankarna bakom, något som de som arbetar med pilotprojektet kan anses ha insikt i. Vidare har det valts att inte intervjua politiker från någon av de medverkande aktörerna, då tjänstepersoner bedömts utföra det praktiska arbetet kring just utformningen av SkåneFlex. Urvalet reflekteras vidare kring i uppsatsens metod och metoddiskussion.

2. Bakgrund

Kapitlet ämnar ge en överblick över kollektivtrafik on-demand som lösning samt bakgrund till SkåneFlex och områdena som pilotprojektet testas inom. Bakgrunden syftar till att ge en djupare förståelse kring de olika kontexterna som SkåneFlex testas i och bygger på Skånes regionplan 2022–2040, samt de tre kommunernas översiktsplaner.

2.1. Kollektivtrafik on-demand

Demand Responsive Transport (DRT) eller *efterfrågestyrd trafik* är en mobilitetslösning anpassad utifrån resenärers transportbehov. Rutt och tidtabell anpassas vanligen utefter specifika tillfällen och eventuellt behov av samåkning med andra resenärer. DRT som lösning kan exempelvis användas för att tillgängliggöra användandet av kollektivtrafik för resenärer som befinner sig i områden som annars saknar kollektivtrafik (Persson m.fl., 2023). Vissa DRT-lösningar har också digitaliserats i takt med samhällsutvecklingen. Dessa kallas i vissa fall för *Digital Demand Responsive Transport* (DDRT), i syfte att peka på mer moderna lösningar, där exempelvis bokning av tjänsten främst sker via en app i stället för ett telefonsamtal (Björverud m.fl., 2025). Forskning visar att denna typ av tjänst behöver kartläggas kring bland annat målgrupp, vad för specifika resultat som krävs och vilken samhällspåverkan det kan förväntas få för att lyckas (Persson m.fl., 2023). Vidare finns det olika definitioner av DRT, där DRT kan ses som ett samlingsnamn för liknande lösningar. Detta kan bero på brist på samstämmig forskning, vilket resulterat i att olika forskare definierar lösningen på olika sätt (Poltimäe m.fl., 2022). Detta är dock inget som kommer att beröras vidare i denna uppsats. Däremot kommer SkåneFlex härnäst att benämnas som en kollektivtrafik on-demand-lösning och syftar då till en mer modern DRT-lösning med möjlighet att boka via app. Det finns dock forskare som vill lyfta fram kritik mot DRT-lösningar som menar att denna typ av lösning oftast endast förblir ett test under en begränsad tid, främst på grund av att en fortsättning inte anses vara ekonomiskt försvarbar (se t.ex. Currie & Fournier, 2020).

Pilotprojektet SkåneFlex

Inom pilotprojektet SkåneFlex testas mindre bussar inom modellen kollektivtrafik on-demand under ett års tid. Bussen bokas vid behov och utan tidtabell eller förutbestämd körväg. Biljettpiserna är samma som för den ordinarie linjestyrd kollektivtrafiken för regionen och köpes för aktuell zon i enlighet med Skånetrafikens övriga biljettyper (Björverud m.fl., 2025; Skånetrafiken, u.å.b.). SkåneFlex testas i tre kommuner, varav Svalövs kommuns delprojekt började 16 september 2024 och för Sjöbo och Tomelilla kommuner 21 oktober 2024 (Skånetrafiken, u.å.a.). Resenären kan åka minst en kilometer med SkåneFlex-bussen och rutten planeras utifrån vilka andra som vill åka med, dock finns det maximalt plats för 11 resenärer (Björverud m.fl., 2025; Skånetrafiken, u.å.a.). *Pilotprojekt* är en projektform som oftast används i syfte att testa hur nya lösningar eller liknande projekt fungerar i praktiken och i mindre skala. Testen pågår under en begränsad tid och innebär inte att lösningen implementeras permanent efter avslutat test (Isaksson & Oldbury, 2023).

2.2. Region Skåne och kommunerna där SkåneFlex testas

Skånetrafiken har valt ut två områden att testa pilotprojektet SkåneFlex i. Dessa geografier skiljer sig både i läge och tillgänglighet. För att ge bakgrund till de olika geografier som pilotprojektet SkåneFlex omfattar presenteras här nedanför bakgrund om Region Skåne och de tre kommuner som SkåneFlex testas i, med fokus på transport och landsbygd. *Landsbygd* som begrepp kan ha olika innebörd, dessutom finns det en svårighet i att definiera begreppet på grund av mångfalden som finns bland svenska kommuner och dess olika förutsättningar (Tillväxtverket, u.å.b.). I denna uppsats syftar *landsbygd* till byar i de kommuner som omfattas av SkåneFlex, lokaliserade utanför kommunernas tätorter. I tabell 1 nedanför presenteras information kring befolkningsantal, landareal och invånare per kvadratkilometer för Region Skåne och kommunerna som SkåneFlex testas i.

Tabell 1. Statistik om Region Skåne och kommunerna som SkåneFlex testas i.

I tabellen presenteras statistik om de aktörer som medverkar i SkåneFlex. Statistiken kan ge en uppfattning kring kommunernas och regionens storlek och befolkningsmängd. Statistiken är hämtad från SCB:s statistikdatabas (SCB, 2024b, 2024a).

Område	Befolkningsantal	Landareal i km ²	Invånare per km ²
Region Skåne/Skåne län	1 428 626	11 007, 64	129,8
Sjöbo kommun	19 337	493, 71	39,2
Svalövs kommun	14 543	388,36	37,4
Tomelilla kommun	13 639	397,45	34,3

2.2.1. Region Skåne

I Region Skåne finns 33 kommuner som varierar i storlek och invånarantal, bland annat ingår kommunerna Sjöbo, Svalöv och Tomelilla. Region Skåne verkar för att vara en flerkärnig region där varje plats ska kunna utvecklas utifrån de förutsättningar som finns lokalt. Regionen är kustnära från öst, väst och syd och kantas av olika naturmiljöer, bland annat landsbygd. Vidare har regionen många olika styrkor, möjligheter och utmaningar framför sig, något som skildras i Skånes Regionplan 2022–2040. Delar av vad regionen ska arbeta med utefter regionplanens riktning är att knyta samman hela regionen genom att utveckla ett flerkärnigt Skåne i syfte att knyta ihop urbana och rurala miljöer (Region Skåne, 2022).

2.2.2. Sjöbo kommun

Sjöbo kommun är lokaliserat mitt i södra Skåne och består av tätorten Sjöbo och ett antal byar. Kommunen är bland annat förknippad med Sjöbo marknad, hästtäthet och för sitt näringsliv med cirka 1600 små och medelstora företag, där lite mindre än hälften är jordbruksföretag (Sjöbo kommun, 2024). Kommunen gränsar till kommunerna Tomelilla, Ystad, Skurup, Lund, Eslöv och Hörby. I kommunens översiktsplan från 2022 beskrivs det att kollektivtrafiken upplevs relativt bra, särskilt runt Sjöbo tätort. Samtidigt beskrivs det att det är en utmaning att knyta ihop alla delar av kommunen och att alternativa lösningar behöver

utvecklas framöver. Kommunen vill också öka samarbetet med Skånetrafiken och bussbolag. I samband med detta nämns även Plusresa (en tidigare version av SkåneFlex som testades i Hässleholm och Osby). Denna lösning var något som Sjöbo kommun var intresserade av att testa redan 2021 under översiktsplanens framtagande, med hänsyn till att tillgängliggöra landsbygden för dem utan bil, samt för unga och äldre. I övrigt arbetar kommunen, samt vill fortsätta att arbeta, för att färre personer ska ta bilen (Sjöbo kommun, 2022).

2.2.3. Svalövs kommun

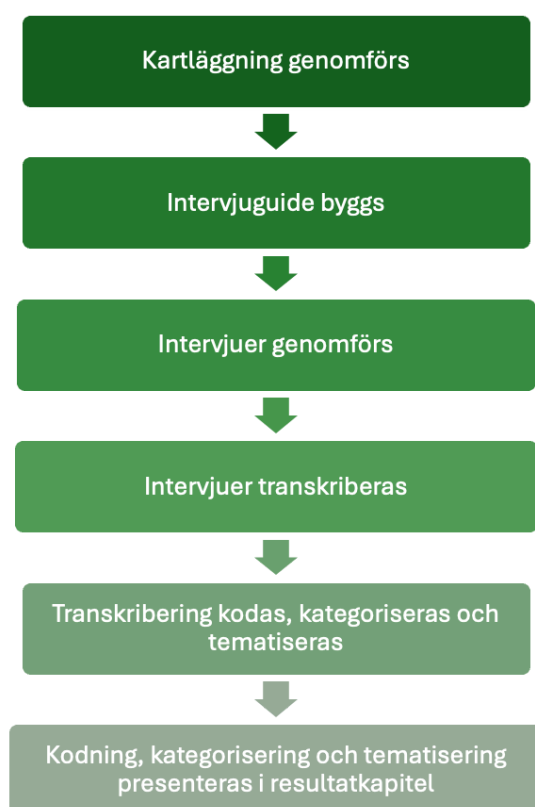
Svalövs kommun består av sex större tätorter: Svalöv, Teckomatorp, Kågeröd, Billeberga, Röstånga och Tågarp, samt landsbygd runt omkring. Kommunen är bland annat förknippad med Söderåsens nationalpark, landsbygd och andra naturnära miljöer (Svalövs kommun, 2021). Kommunen gränsar till kommunerna Eslöv, Kävlinge, Landskrona, Helsingborg, Bjuv, Åstorp och Klippan. I kommunens översiktsplan från 2021 beskrivs kollektivtrafiken som god (Svalövs kommun, 2021). Överlag vill Svalövs kommun satsa på att sammanlänka småorter med tätorter i hela regionen, nya cykelvägar, beteendeförändringar mot ett mer hållbart resande (bland annat minskat bilanvändande och bättre laddinfrastruktur), parkeringseffektivisering och trafiksäkerhet. Hållbart resande finns med som ett temaområde i kommunens översiktsplan och samtliga av kommunens tätorter har varsin specifik redogörelse kring hållbart resande. Där beskrivs det att fem av sex tätorter har tågförbindelser, genom Rååbanan och/eller Söderåsbanan. Dessutom finns det busslinjer både inom och utom kommunen som knyter ihop Svalövs kommun med omkringliggande orter (Svalövs kommun, 2021).

2.2.4. Tomelilla kommun

Tomelilla kommun är lokaliserad på Österlen och gränsar till Kristianstad, Hörby, Sjöbo, Ystad och Simrishamns kommuner (Tomelilla kommun, u.å.). I kommunen bor cirka hälften av invånarna på landsbygden och den andra hälften i någon av tätorterna. Tomelilla har en god matkultur, kulturliv och är en naturnära kommun med naturreservat som Fyledalen (Tomelilla kommun, 2024). Kommunen håller sedan 2023 på att ta fram en ny översiktsplan (Tomelilla kommun, u.å.). Deras nuvarande översiktsplan är från 2018 och där i beskrivs Tomelilla som en kommun med både buss- och tågförbindelser via Simrishamnsbanan (Tomelilla kommun, 2018). Tågstationerna finns i Tomelilla, Lunnarp och Smedstorp. I översiktsplanens framtidsvision nämns både närhet och utbyggnad av kollektivtrafik. Dessutom understryks detta som en faktor för att möjliggöra ett fossilfritt samhälle, bland annat nämns punktlighet för kollektivtrafiken, nära till hållplatser och antalet avgångar som viktiga delar för att nå dit. För Tomelilla kommun behöver kollektivtrafiken vara omfattande och tillförlitlig (Tomelilla kommun, 2018).

3. Metod

Inom detta arbete undersöks pilotprojektet SkåneFlex med fokus på dess utformning, syfte, målsättningar och hållbarhetspotential. Metoden för att samla in uppsatsens primärmaterial består av semistrukturerade kvalitativa intervjuer med relevanta tjänstepersoner som arbetar med SkåneFlex. De som intervjuats kommer från Skånetrafiken, Sjöbo kommun, Svalövs kommun och Tomelilla kommun, vilket är de regionala och kommunala aktörer som är med i SkåneFlex. För att genomföra studien gjordes en kartläggning av pilotprojektet, dels för att identifiera relevant information och dels för att förbereda inför intervjustudien. Metoden som använts för att analysera intervjuerna är en tematisk analys där koder, kategorier och teman identifierats. Resultatet av analysen presenteras sedan i uppsatsens resultatkapitel. I slutet av detta kapitel utförs även en etisk reflektion. I Figur 1 nedanför illustreras uppsatsens process.



Figur 1. Övergripande tillvägagångssätt i uppsatsen.

Figuren visar en överblick av uppsatsens tillvägagångssätt, presenterat i kronologisk ordning. Samtliga steg i processen beskrivs mer ingående i följande delkapitel.

3.1. Kartläggning inför intervjustudie

Inom denna uppsats utfördes en kartläggning i form av insamling av underlag till intervjustudien och inför analys av datan (intervjustudien). Syftet med kartläggningen var att dels kartlägga den information som fritt går att tillgå genom Region Skånes, Skånetrafikens och kommunernas egna hemsidor/underlag och dels att identifiera luckor kring sådant som inte går att läsa sig till, men som anses relevant att ta reda på inom denna studie. För att

genomföra detta och identifiera nyckelinformation inför intervjuerna har därför relevanta hemsidor om pilotprojektet samt litteratur kring kollektivtrafik on-demand som tjänst använts. Kartläggningen inkluderar information från hemsidor, tidningsartiklar, planeringsdokument, samt peer reviewed forskningsartiklar om bland annat kollektivtrafik on-demand och utmaningar på landsbygden. Under denna process har även potentiella intervjupersoners namn och kontaktuppgifter samlats ihop och har sedan kontaktas inför möjlighet till intervju.

3.2. Kvalitativa semistrukturerade intervjuer

Denna studie har haft en kvalitativ ansats i syfte att göra en djupdykande och nyanserad analys. Detta har baserats på upplevelser och tankar snarare än en kvantitativ metod med siffror och statistik som underlag (Alvinus m.fl., 2023). Den kvalitativa ansatsen har bestått av semistrukturerade intervjuer som utförts i syfte att identifiera sådant som via hemsidor och liknande inte går att läsa sig till. Detta har bestått av fyra delar: 1) utformandet av intervjuguiden, 2) bokning av intervjuer, 3) utförandet av intervjuerna och 4) transkribering av intervjuerna. Tillvägagångssättet av detta beskrivs i kommande delkapitel.

3.2.1. Utformandet av intervjuguiderna

Intervjuguiderna som tagits fram utgår från fyra på förhand identifierade teman samt ett antal övergripande frågor som har sin utgångspunkt i studiens syfte och frågeställningar, samt i de luckor som identifierades under kartläggningen inför intervjustudien. Två olika intervjuguiden togs fram: en med fokus på kommunala förutsättningar och en riktad till Skånetrafikens övergripande perspektiv. Trots skillnader i fokus har guiderna, förutom det första, samma övergripande teman: 1) *kommunal/ regional kontext*, 2) *tankar om SkåneFlex*, 3) *SkåneFlex funktioner* och 4) *landsbygdsvision*. Dessa förutbestämda teman har som avsikt att styra in intervjuerna inom ramarna för uppsatsens syfte. Samtliga intervjuer har dessutom börjat med att intervjupersonerna fått beskriva sin yrkesroll. Detta utgör inte ett eget tema då det i stället syftar till att få en bättre överblick kring personens arbetsuppgifter, kunskap om SkåneFlex och för att göra intervjupersonen mer bekväm. Efter det har intervjuerna gått in på det första temat om *kommunal/ regional kontext*, där intervjupersonen fått berätta mer om möjligheter, utmaningar, styrkor och svagheter i sin kommun/regionen. Detta har gjorts för att få en bättre övergripande bild på vad kommunen/regionen har för behov och vad kommunen/regionen i stort jobbar med utöver samt i relation till SkåneFlex. Sedan har intervjuerna styrts in på temat *tankar om SkåneFlex*. Här ställdes frågor kring syfte, målsättningar, förväntningar, målgrupper och behov kring pilotprojektet. Syftet med dessa frågor har varit att få en nyanserad bild kring hur både intervjupersonerna och deras arbetsplatser ser på SkåneFlex. *SkåneFlex funktioner* utgör nästa tema, där sådant som hållplatser och öppettider frågats om. Det sista temat behandlade *landsbygdsvision*, där frågor om planering, framtidens kollektivtrafik i kommunen/regionen och inkludering av landsbygden överlag vävts in. Samtliga intervjuer har avslutats genom att fråga om intervjupersonen velat tillägga något eller om de haft frågor kring studien. Intervjuguiderna återfinns i bilaga [1](#) och [2](#).

3.2.2. Urval, utförande och transkribering av intervjuerna

Utifrån studiens syfte och frågeställningar har det valts att utföra intervjuer med intervjupersoner som uppfyller följande två kriterier 1) är tjänsteperson och arbetar inom Skånetrafiken eller kommunerna som medverkar i pilotprojektet och 2) har god kännedom om SkåneFlex eller arbetar med SkåneFlex. Detta har ansetts vara relevant i egenskap av att de har insyn i SkåneFlex planeringsprocess och utformning, vilket kopplas till studiens syfte och frågeställningar, något som rekommenderas av metodforskaren Bryman (2018). Urvalet har sedan utgått från potentiella intervjupersoners tillgänglighet. Specifika personer samt generella e-postadresser till relevanta aktörer kontaktades via e-post i förhoppning av att de skulle vilja ställa upp på en intervju inom detta område. Till att börja med kontaktades fem e-postadresser, varav tre tackade ja till intervju, en tackade nej och en har inte återkommit. Detta resulterade även i rekommendation att kontakta ytterligare två tjänstepersoner. Båda dessa har ställt upp på intervju, varav en kortare intervju via e-post där endast tre kompletterande frågor ställts till personen. Sammanlagt har därför sex personer ställt upp på intervju. I tabell 2 presenteras information om intervjupersonerna och intervjuerna. För att distansera analysen från den specifika personen och i stället fokusera på personens professionella roll har intervjupersonernas namn ersatts med en siffra, vilket resulterar i delvis anonymiserade intervjuer. Hädanefter kommer intervjupersonerna att benämnas som x i parentes, där x står för vilken siffra intervjupersonen har i tabell 2 nedanför. Deras arbetsplats och yrkesroll presenteras fortfarande. Detta för att belysa olika perspektiv från kommunerna/Skånetrafiken som är specifika inom olika delar av pilotprojektet. Dessutom kan yrkesroll ge en bild kring vilka frågor, arbetsuppgifter och/eller kompetenser intervjupersonerna kan tänkas inneha på respektive arbetsplats.

Tabell 2. Information om intervjupersonerna och de utförda intervjuerna.

I tabellen sammanfattas information om utförda intervjuer. För varje utförd intervju presenteras intervjupersonens yrkesroll och arbetsplats, samt var intervjun utförts, datum för intervjun och intervjuns längd.

Intervjuperson	Yrkesroll	Arbetsplats	Plats	datum	Längd
1	Chef	Sjöbo kommun	Teams	3 mars	40 min
2	Strateg	Sjöbo kommun	Zoom	3 mars	45 min
3	Verksamhetsutvecklare	Tomelilla kommun	Teams	4 mars	50 min
4	Projektledare	Skånetrafiken	Zoom	10 mars	50 min
5	Strateg	Svalövs kommun	Zoom	11 mars	45 min
6	Chef	Skånetrafiken	E-post	12 mars	-

Samtliga intervjuer har genomförts digitalt, antingen via Zoom, Teams eller e-post. Själva intervjuerna har utförts mellan 3 mars och 12 mars och intervjuerna på Zoom och Teams har varit mellan 40–50 minuter långa. De första fem intervjuerna har med samtycke spelats in och har sedan följt relevant intervjuguide (antingen med inriktning på kommunal eller regional verksamhet, se bilaga [1](#) och [2](#)) samt ytterligare följdfrågor som intervjuaren ansett

som passande att ställa. Dessutom har samtliga intervjupersoner vars intervjuer spelats in fått en bifogad fil i form av forskningspersonsinformation med beskrivning av studien, möjlighet till samtycke kring att bevara data och inspelning inkluderats, samt möjlighet att välja om intervjun skulle utföras digitalt eller fysiskt. Mallen för detta återfinns i bilaga 3. Intervjuerna har efter utförandet transkriberats via ett automatisk transkriberingsverktyg, vilket också korrigerats för hand genom genomlysning i syfte att rätta till fel, samt göra det mer läsbart genom att ta bort utfyllningsord som *liksom*, *eller* och *liknande*. Transkriberingarna har sedan kodats genom en tematisk analys vars process beskrivs i nästa kapitel.

3.3. Tematisk analys

Efter transkriberingen av de inspelade intervjuerna har materialet sammanställts genom en tematisk analys baserad på identifierade koder, kategorier och teman. Den tematiska analysen har genomförts i syfte att upptäcka mönster i datan (Alvinus m.fl., 2023). Enligt Bryman (2018); Alvinus m.fl. (2023), experter på tematisk analys och kvalitativ metod, samt Braun och Clark (2022), specialister inom tematisk analys, så finns det inte ett specifikt sätt att utföra denna typ av analysmetod. Däremot anses det viktigt att utförligt förklara hur denna kodningsprocess utförts och varför de teman som identifierats är relevanta för studien. Detta kan göras genom att till exempel underbygga anledningen med litteratur, visa på hur teman relaterar till varandra, samt relatera teman till studiens syfte och frågeställningar (Braun & Clarke, 2022; Bryman, 2018). Analysen presenteras i uppsatsens resultatkapitel och därefter förs en diskussion där analysen jämförs och appliceras på tidigare forskning, inom- och utomvetenskapligt bidrag, metoddiskussion och förslag på framtida forskning i relation till denna studie.

Analysen används i denna uppsats för att tolka de utförda intervjuerna i syfte att besvara studiens forskningsfrågor. Själva kodningen har gjorts med hjälp av verktyget NVIVO i syfte att strukturera processen. Tillvägagångssättet av analysen i denna studie har inspirerats av Alvinus m.fl. (2023) idéer. Bland annat menar författarna att en tematisk analys är flexibel och anpassningsbar (Alvinus m.fl., 2023). Därför har utformningen av tillvägagångssättet och kodningsprocessen formats efter denna studies specifika behov. Samtliga intervjuer har inledningsvis kodats och därefter sorterats in i kategorier utifrån jämförbara eller liknande innehåll i NVIVO. Efter detta har kategorierna passats in i huvudteman som även uppsatsens resultatdel är strukturerad efter. För att strukturera analysen utgås det även från kategorierna som lagts under vardera huvudtema där beskrivning av intervjupersonernas tankar/svar har varvats med citat hämtade från transkriberingarna av intervjuerna (se huvudtema och kategorier i tabell 3 längre ner).

De kategorier som har identifierats är baserat på både tidigare information/forskning (kartläggningen inför intervjustudien) samt återkommande mönster som upptäckts utifrån datan (intervjuerna). Enligt Alvinus m.fl. (2023) blir detta en abduktiv analys, som är en kombination av en empiri- och analysstyrd metod. Idén med detta är att inte utesluta kategorier/teman som på förhand inte identifierats men som uppdagats genom intervjuerna. Genom detta kan nya tankar bidra med nya insikter. Samtidigt går det inte att bortse från den inriktning som intervjuguidernas teman styrt in intervjusvaren på, vilket också speglar uppsatsens syfte och frågeställningar. Uppsatsens huvudteman baseras därför till stor del på

arbetets frågeställningar, vilket utgör strukturen för resultatdelen och presenteras i tabell 3 nedanför.

Tabell 3. Upplägg för uppsatsens resultatdel.

I tabellen presenteras uppdelningen av arbetets resultatdel. Resultatkapitlet består av tre delkapitel där vardera delkapitel utgörs av ett huvudtema. I den andra kolumnen presenteras de kategorier som tas upp inom vardera huvudtema. De huvudteman och kategorier som presenteras bygger på uppsatsens frågeställningar samt speglar vad som identifierats genom den tematiska analysen.

Huvudtema	Kategorier inom varje huvudtema
4.1. Bakgrund	• Befintlig kollektivtrafik i kommunerna • SkåneFlex utformning • Tankar från kommunerna respektive Skånetrafiken
4.2. Syfte och mål	• Syfte • Mål • Resultat hittills
4.3. Hållbarhetsperspektiv	• Ekologisk • Ekonomisk • Social

3.4. Etisk reflektion

De etiska val som gjorts inom denna uppsats bygger till stor del på riktlinjer från metodforskare och beskrivs i detta delkapitel. I *God forskningssed*, en rapport av den svenska myndigheten Vetenskapsrådet (2024), beskrivs vikten av forskningsetisk behandling av den insamlade datan och att utföra, redovisa och göra studiens tillvägagångssätt förståbart för läsaren. Vetenskapsrådet (2024) menar vidare att det är av yttersta vikt att en presentation av datan återspeglar innehållet korrekt. Vid en intervjustudie som delvis är anonymiserad tillkommer en ytterligare utmaning i att säkerställa transparens. Genom uppsatsens metodkapitlet, beskrivning av intervjupersonernas urvalsprocess, redogörelse kring hur studien genomförts samt citeringar från transkriberingen syftar uppsatsen till att visa på transparens, trots delvis anonymisering. Bakgrunden till att intervjustudien är delvis anonymiserad är att full anonymitet inte kan säkerställas eftersom yrkesroll och arbetsplats valts att redovisas. Syftet med att ha med denna bakgrund är att fånga individens perspektiv i relation till deras yrkesroll, arbetsplats och insyn i SkåneFlex, vilket bedömts relevant att vara transparent med. Däremot redovisas inte intervjupersonernas namn då fokus är på innehållet i det som förmedlas och inte på deras identitet i sig. Detta val motiveras även genom att personal inom projekt kan komma att bytas ut över tid.

Vid de intervjuer som genomförts har samtycke kring medverkan i studien, samt för att använda datan, tillåtelse för inspelning och transkribering varit av största vikt, något som även Vetenskapsrådet (2024) skriver om. I samband med detta menar Vetenskapsrådet (2024) att forskningsetik bygger på människors rätt att samtycka till att vara med i forskningen och är en central förutsättning för rätt till självbestämmande. Det är därför av vikt att dokumentera att samtycke specifikt getts för denna studie, att deltagandet är frivilligt, samt

att samtycket kan återkallas. Samtycket har i denna uppsats skett genom forskningspersonsinformation och samtyckesblankett, samt vid inspelningen av intervjuer även muntligt. Mallen för detta återfinns i Bilaga 3. Efter avslutat och godkänt arbete kommer samtliga inspelningar att raderas och endast resultatet av studien kommer att finnas kvar. Materialet kommer däremellan inte spridas eller användas till något som inte ingår i uppsatsens syfte.

Dessutom menar metodforskarna Kvale och Brinkmann (2014) att intervjuaren har i uppgift att göra intervjun bekväm för den som intervjuas, samt avväga vad för frågor som passar att ställa med respekt för intervjupersonen. Detta är en utmaning, särskilt vid digitala intervjuer där sådant som internetuppkoppling och ljud kan bli ett störningsmoment. För att underlätta utförandet har det varit av stor vikt kring att vara påläst i ämnet samt be intervjupersonerna berätta om sin bakgrund för att kunna ställa passande frågor. När det kommer till den tematiska analysen har det också varit av största vikt att göra en så objektiv analys som möjligt. Metodforskaren Charmaz (2006) menar att ens kodning bygger på ens egen bakgrund, uppfattning och förkunskap när det kommer till både språk och andra förståelser. Det är därför viktigt att ge läsaren transparens och anledning till att just det antagandet har gjorts. Dessutom öppnar en initial kodning av datan upp för att identifiera kategorier som inte tänkts på tidigare, men som ändå passar in i uppsatsens fokus, detta i anledning att inte utesluta andra tankar som den som utför analysen inte tänkt på initialt (Alvinus m.fl., 2023).

Något ytterligare som är av vikt att belysa är urvalet av intervjupersoner och studiens avgränsning till att endast intervju tjänstepersoner. Detta innebär att inspel från resenärer, politiker och andra inblandade aktörer inte blir belysta i studien, vilket i sin tur kan innebära att vissa perspektiv inte blir belysta och kan påverka resultatets generaliserbarhet. Uppsatsens metod diskuteras vidare i delkapitel 5.2.

4. Resultat från intervjustudien

I följande kapitel presenteras uppsatsens resultat utifrån den analysmetod och struktur som beskrivits i uppsatsens metodkapitel.

4.1. Bakgrund till SkåneFlex

4.1.1. Befintlig kollektivtrafik i kommunerna

När det kommer till de tre kommunernas geografiska lägen i Skåne är samtliga lokaliserade i närheten av större städer, så som Malmö, Lund och Ystad för Sjöbo och Tomelilla kommuner och Helsingborg för Svalövs kommun. Busstrafiken upplevs relativt utbredd i Sjöbo och Svalövs kommuner, men beskrivs som något bristfällig i Tomelilla kommun. Intervjupersoner från samtliga kommuner uttrycker en önskan om utökad spridning av var regionala bussar når inom kommunerna. I Sjöbo och Tomelilla tätorter finns ingen stadsbusstrafik utan kommunerna förlitar sig på regionbussar som går ut till kommunernas byar, samt Skåneexpressen som går genom kommunerna. Turtätheten för Skåneexpressen beskrivs vara relativt hög men med få hållplatser och låg täckning inom kommunerna.

(...) kollektivtrafik är bra på sina ställen [i Sjöbo kommun]. Man brukar prata om de starka stråken genom kommunen, där Skåneexpressen-bussarna går med ganska hög turtäthet. Det är ju lite Skånetrafikens flaggskeppsprojekt inom regional busstrafik. Men de går ju bara väst till öst genom kommunen egentligen och de har inte många hållplatser, så resten av kommunen är ganska glest kollektivtrafikförsörjd (Intervjuperson 2).

Flera av intervjupersonerna berättar att det går bussar till de flesta delar av kommunerna men utmaningen är att hitta de mest effektiva avgångstiderna då kommuninvånare vill resa. Dessutom beskrivs kollektivtrafik under helger som en utmaning på landsbygden, eftersom flera busslinjer inte har avgångar under helgdagar. Däremot finns det exempel där busslinjer fungerar bra. En av intervjupersonerna från Sjöbo kommun (2) nämner bland annat att vissa busslinjer som används till arbetspendling och pendling till och från skola är uppskattade från kommunens invånare. I Svalövs kommun finns även en önskan om utvecklad busstrafik. Kommunen beskrivs av intervjupersonen från Svalövs kommun (5) vara "decentraliserad" eftersom resor ofta inte utgår från centralorten Svalöv, utan kommuninvånare reser mellan andra tätorter, byar och/eller kommuner. Av kommunens sex tätorter har inte alla bussförbindelse till Svalöv.

Svalövs och Tomelilla kommuner har utöver busstrafik även tågstationer. För cirka två år sedan öppnade den nya Söderåsenbanan i Svalövs kommun, som i stor omfattning används för inpendling till kommunen. Utöver kollektivtrafiken är alla tre kommuner biltäta och det lyfts av majoriteten av intervjupersonerna att många kommuninvånare i de tre kommunerna föredrar bilen som transportmedel, särskilt kommuninvånare som bor på landsbygden.

Samtidigt lyfts det från intervjupersonerna från Sjöbo kommun (1, 2) att kommunen står inför en minskad population, med minskad inflyttning och låg barnafödsel, vilket på sikt lyfts kunna resultera i minskad efterfrågan på kollektivtrafik överlag inom kommunen.

Genom SkåneFlex-pilotprojektet ges Sjöbo, Svalöv och Tomelilla möjlighet att testa en, för kontexten, ny kollektivtrafiklösning parallellt med kommunens befintliga trafik. Vid införandet kommunicerade Skånetrafiken tydligt att ordinarie kollektivtrafik inte skulle påverkas av SkåneFlex, vilket är en viktig aspekt då flera intervjupersoner uttryckt oro inför eventuella neddragningar i samband med att SkåneFlex introducerats. Under tiden SkåneFlex pågår är målsättningen att befintlig kollektivtrafik ska fortsätta utan förändringar, även om ett minskat resande kan uppstå. Däremot är SkåneFlex inte synkroniserat med det övriga kollektivtrafiknätverket, vilket i sin tur innebär att SkåneFlex inte tar hänsyn till förseningar för övriga bussar eller tåg.

Skånetrafiken har gjort det väldigt, väldigt tydligt att under pilotprojektet så kommer inga busslinjer eller tåglinjer läggas ner utan det här blir bara ett komplement och det tycker jag är väldigt bra (Intervjuperson 5).

4.1.2 SkåneFlex utformning

SkåneFlex är utformat som ett temporärt pilotprojekt som testas under cirka ett års tid. Pilotprojektet innebär flexibilitet och möjlighet att förändra delar av utformningen under tiden testet pågår. Testperioden kommer avslutas med en utvärdering för att kunna dra slutsatser av projektets styrkor och utvecklingspotential. Själva SkåneFlex är del av ett av Skånetrafikens två innovationsområden. Området som en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) arbetar med och där SkåneFlex inkluderas benämns som "Innovationsområde Landsort". Det andra området leds av intervjupersonens kollega och berör mobilitetsnoder. Innovationsområde Landsort fokuserar på att utveckla hållbar och långsiktig kollektivtrafik på landsbygden.

Vidare har SkåneFlex bland annat baserats på lärdomar från ett tidigare pilotprojekt av Skånetrafiken, Plusresa. En av intervjupersonerna från Skånetrafiken (6) förklarar att SkåneFlex är en fortsättning av Plusresa men att förändringar gjorts mellan de två olika testen. Dessutom har det funnits en vilja från Skånetrafiken att föra en dialog med kommunernas invånare inför starten av SkåneFlex, kring önskemål och inställning till konceptet, vilket inte gjorts på grund av tidsbrist. Detta har i stället kommit i uttryck genom dialog med tjänstepersoner och politiker från respektive kommun.

Genom kommunerna och politiken [har det förts en dialog om behov och önskemål], men inte direkt genom intervjuer eller workshops. En av de saker vi hade velat göra, men tiden räckte inte till (Intervjuperson 6).

En intervjuperson lyfte att det varit ett internt beslut från Skånetrafiken att implementera SkåneFlex och att det styrts utefter en satt budget att investera i pilottesterna. Dessutom beskriver majoriteten av intervjupersonerna att informationskampanjer har genomförts i

samtliga tre kommuner inför projektstart, bland annat genom informationsturnéer och invigningar.

Grund till kommunernas medverkan

När det kommer till hur urvalet av vilka kommuner som skulle få testa SkåneFlex gått till skickade Skånetrafiken ut en intresseanmälan till samtliga kommuner i Skåne under 2023. Intervjupersoner från samtliga tre kommuner uppgav att det initialt inte var givet att specifikt deras kommuner skulle väljas till att delta i SkåneFlex eftersom ett stort intresse ska ha visats över lag från andra skånska kommuner.

(...) det är Skånetrafiken som har skickat ut en fråga. När var det? Det var nog innan sommaren 2023 så skickade de ut en fråga till samtliga skånska kommuner om kommunen ville vara med på ett sådant här projekt (...). De flesta kommuner svarade att de ville vara det (Intervjuperson 3).

Intervjupersonerna från Svalövs och Tomelilla kommuner (3, 5) beskriver att de inte haft någon påverkan kring Skånetrafikens val av vilka kommuner som skulle få testa SkåneFlex. Denna uppfattning står i kontrast till en annan intervjupersons (1) uppfattning som i stället menar att Sjöbo kommun aktivt drivit frågan internt i kommunen med stöd från både politik och kommundirektör.

(...) där låg vi på väldigt mycket (...) vi har pratat väldigt mycket om det här och med politiken och med vår kommundirektör, så vi har hjälpt till att trycka på från alla håll och kanter (Intervjuperson 1).

En av intervjupersonerna från Skånetrafiken (6) beskriver processen från deras sida och menar att det fanns fyra kriterier som behövde uppfyllas för att kommunen skulle passa för SkåneFlex:

1. finnas ett starkt intresse från både politiker och tjänstepersoner.
2. vara inskrivet i nuvarande kollektivtrafiksavtal att Plusresa kunde vara aktuellt, vilket skulle underlätta processen framåt genom ett tilläggsavtal.
3. finnas etablerade trafikföretag inom området och som dessutom måste vara intresserade av att testa kollektivtrafik on-demand.
4. vara en kommun med landsbygd men också ha ett visst resande sedan tidigare, samt vilja från resenärer i kommunerna att, för dem, testa nya lösningar.

Därefter utvärderade Skånetrafikens förutsättningarna för genomförandet av SkåneFlex i respektive kommun med hänsyn till geografi, samarbete med trafikföretag och vad som skulle rymmas inom respektive budget.

Därefter gjordes simuleringar för att se hur vi tillsammans med kommuner och trafikföretag kunde pussla ihop geografier med tillräcklig trafik utifrån den budget som piloterna har (Intervjuperson 6).

Sjöbo, Svalövs och Tomelilla kommuner uppfyllde dessa kriterier och valdes till att vara del av SkåneFlex-piloten. Flera av intervjupersonerna beskrev att en byggande process inleddes när det blev bestämt vilka kommuner som skulle få testa SkåneFlex och att det då började anpassas till de olika kommunernas specifika utmaningar och kontext.

Geografi, fordon, öppettider & hållplatser

När det kommer till SkåneFlex praktiska delar skiljer sig de två olika testområdena åt till viss mån. Intervjupersonerna lyfte skillnader i inkluderat område, antal fordon, samt öppettider. Vad som däremot beskrivs vara samma är att resenärer inom båda testområdena senast kan boka en resa med SkåneFlex-bussen 30 minuter före önskad avgång, i mån av tillgängliga platser ombord. Majoriteten av intervjupersonerna nämner att anledningen till detta är för att bussen ska hinna förflytta sig inom zonerna, i de fall den är bokad av andra resenärer eller befinner sig i en annan del inom testområdet. Att boka innan 30 minuter före avgång garanterar inte en plats. Bokningssystemet bygger på att den som bokar först ges företräde, alltså finns det större sannolikhet att få plats på bussen om man som resenär bokar i god tid innan önskad avgångstid, men tidigast 14 dagar innan.

Vidare när det kommer till geografiska områden inkluderas hela Svalövs kommun men endast delar av Sjöbo och Tomelilla kommuner. En intervjuperson från Skånetrafiken (4) förmedlar att detta är på grund av att de valt att testa delar av Sjöbo och Tomelilla kommuner där kollektivtrafiken upplevts som bristfällig. SkåneFlex möjliggör därmed bland annat att se om det finns intresse av att åka kollektivt till sin sysselsättning där det tidigare inte varit möjligt. Även antalet fordon i de olika testområdena skiljer sig åt. I Svalövs kommun finns tre fordon samt ett extrafordon om något skulle ske med ordinarie bussar och i Sjöbo och Tomelilla kommuner finns två fordon och ett extrafordon. Budget nämns som avgörande anledning till att testområdena har olika antal bussar, där Svalövs kommuns testområde har större budget än testområdet i Sjöbo och Tomelilla kommuner. Något ytterligare som regleras av budgeten är SkåneFlex öppettider som skiljer sig åt mellan de olika testområdena. Svalövs kommuns del är öppet 07–22 på vardagar, samt 10–22 på lördagar, och Sjöbo och Tomelillas del är öppet 06–22 på vardagar, samt 10–17 på lördagar. Båda testområdena har stängt på söndagar.

När det kommer till pilotprojektets hållplatser utgörs majoriteten av automatiskt genererade hållplatspunkter som endast visas digitalt och är alltså inga fysiska busshållplatser med skylt och/eller bussskur. En intervjuperson från Sjöbo kommun (2) menar att det inom kommunens landsbygd genererats flera tusen punkter, med cirka 500 m avstånd mellan varje punkt. Punkterna har sedan rensats ut i hänsyn till säkerhetsrisk, bland annat på grund av hög hastighet i omgivningen. Dessutom har bussbolaget som är med i Sjöbo och Tomelillas kommuners testområde granskat säkerheten på plats och/eller via ett kartprogram. En intervjuperson lyfte att detta också är något som skiljer SkåneFlex-pilotprojektet från Plusresa-testet som inte hade "digital ruttning". Dessutom körde Plusresa sina resenärerna till bestämda destinationer till skillnad från SkåneFlex som verkar för att erbjuda en mer flexibelt resa med fler val av destination.

Plusresa hade inte digital ruttning av bussarna, utan då var det manuell ruttning. Nu sköts hela den biten digitalt, så viss skillnad finns det [mellan Plusresa och SkåneFlex] och Plusresa matade till existerande hållplatser eller knutpunkter medan [med SkåneFlex] kan du resa helt fritt (Intervjuperson 4).

Till skillnad från hållplatspunkterna utanför Sjöbo tätort har de inom tätorten lagts in manuellt, anledningen ska ha varit på grund av förändringar i pilotprojektets inriktning samt tätare trafik som medför svårigheter för SkåneFlex-bussen att stanna på flera platser. I övrigt ansvarar Skånetrafiken för att samla in feedback om SkåneFlex, bland annat kring hållplatspunkter som inte upplevts säkra av resenärerna. Om feedback kommer in till tjänstepersoner på kommunerna hänvisas dessa telefonsamtal och liknande till Skånetrafiken för att samla allt på ett ställe. Beslut kring att flytta eller ta bort hållplatspunkter sker i samverkan mellan Skånetrafiken och de trafikföretag som opererar i testområdena. Övriga beslut kring att förändra SkåneFlex premisser tas av Skånetrafiken.

4.1.3. Tankar från kommunerna respektive Skånetrafiken

Majoriteten av intervjupersonerna reflekterar över SkåneFlex utformning under sina intervjuer. Bland annat finns det en uppfattning från samtliga intervjupersoner från kommunerna att premissen med SkåneFlex är att det är ett tidsbegränsat pilotprojekt, samt förståelse kring att Skånetrafiken varit tydliga med detta. En intervjuperson uttryckte dock oro för att SkåneFlex, trots att det marknadsförts till kommuninvånarna som ett tidsbegränsat pilotprojekt, kan leda till missnöje bland resenärer som hinner etablera vanor kring tjänsten i sin vardag, när SkåneFlex avslutas. Däremot har majoriteten av intervjupersonerna en positiv inställning till pilotprojektsformatet. Bland annat lyfts det att formatet dels kan möjliggöra att utforska hur kollektivtrafik on-demand fungerar i praktiken och dels utforska hur det kan passa in i landsbygdens specifika förutsättningar. Alltså kan man genom utvärdering av testet se om det är en passande lösning att implementera permanent, samt hur både resenärer och busschaufförer trivs med lösningen i verkligheten. Flera intervjupersoner uttrycker även en öppenhet inför att testa nya lösningar i framtiden, men menar att så länge som kollektivtrafik on-demand lyfts som det mest ändamålsenliga alternativet för landsbygdens behov så finns det ingen anledning att förändra nuvarande upplägg. Dessutom lyfte en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att detta arbetssätt möjliggör att lära sig från människors upplevelser, vilket en datasimulering inte hade tagit hänsyn till.

Något ytterligare som uppmärksammas av några av intervjupersonerna är att det skett förändring kring pilotprojektets inriktning under planeringsprocessens gång. Bland annat var en initial tanke att SkåneFlex skulle vara en tjänst där kommuninvånare endast skulle ha möjlighet att åka mellan landsbygd och tätort. I stället bestämdes det att det också går att åka inom tätorter.

(...) idén i början nog var att SkåneFlex skulle vara ett projekt där man skulle kunna åka från tätort till landsbygd och från landsbygd till tätort. Så då sa man att ingen får resa inom tätorterna men det ändrades sen (Intervjuperson 2).

Att det bestämdes att det också går att åka SkåneFlex inom tätort har från vissa håll bemötts med kritik. En intervjuperson lyfte att om man kan resa inom tätorter kan det riskera att minska tillgängligheten för kommuninvånare på landsbygden om SkåneFlex-bussen ofta är uppbokad av personer som åker inom tätorter. Däremot upplevs SkåneFlex som ett komplement till ordinarie busstrafik.

Geografiskt område

När det kommer till inkluderat geografiskt område finns det en stark vilja från samtliga intervjupersoner från Sjöbo och Tomelilla kommuner att testa SkåneFlex i större omfattning. Dock uttrycks en förståelse kring att det då skulle krävas fler bussar än de som i nuläget ingår i pilotprojektet, för att möta kommunernas behov, något som beskrivs sättas stopp av budgeten som testområdet tilldelats. En intervjuperson (1) nämner dessutom att det är många kommuninvånare inom området som testas i Sjöbo kommun som medverkat i tidigare kommunala projekt, vilket också nämns som en god förutsättning för att testet ska lyckas.

Vi har en väldigt stor kommun, så det hade inte gått att ha en buss i hela för att funka [så som det är utformat nu]. Så vi har valt ut ett område där det ändå är många som kan åka och många som också har varit med tidigare i projekt och har varit väldigt aktiva (Intervjuperson 1).

En intervjuperson från Sjöbo kommun (2) beskriver att det varit en utmaning att dra zongränser på ett sätt som inkluderar så många kommuninvånare som möjligt i SkåneFlex. Intervjupersonen från Tomelilla kommun (3) lyfter i sin tur att området i Tomelilla kommunen endast täcker en liten del av kommunens totala yta. Enligt intervjupersonen har detta lett till att många kommuninvånare, som tidigare uttryckt förväntningar på att testa SkåneFlex, inte omfattas av testområdet. Detta ska ha väckt en viss besvikelse redan innan pilotprojektet lanserades, något som även tros minska användandet från Tomelillas kommuninvånare. I kontrast till detta omfattas hela Svalövs kommun i pilotprojektet. Där lyfter intervjupersonen från Svalövs kommun (5) i stället att det funnits önskemål från kommuninvånare kring att det i stället ska gå att resa med SkåneFlex över kommungränser. Som tidigare nämnts är bakgrunden till detta att Svalövs kommun beskrivs vara en "decentraliserad" kommun, där Svalöv tätort inte nödvändigtvis utgör ett naturligt centrum för kommuninvånarna. Intervjupersonen understryker att kollektivtrafikplanering på landsbygden ofta är komplex, då olika geografiska förutsättningar skapar olika behov. I detta sammanhang lyfts att SkåneFlex, genom sin flexibilitet och möjlighet till individanpassning, kan vara särskilt lämpad för en kommun med dessa förutsättningar.

Då blir kollektivtrafiken svårare att planera med fasta linjer eftersom alla inte nödvändigtvis vill åka in till centrum, vill inte åka in till Svalöv så som många system och kollektivtrafiknät är formade. Därför blir SkåneFlex någonting väldigt användbart. För det är mycket landsbygd, det är väldigt decentraliserat och folk vill inte nödvändigtvis åka dit deras granne vill (Intervjuperson 5).

Målgrupp & öppettider

Frågan om vilka målgrupper som SkåneFlex riktar sig till blir belyst genom två perspektiv. Det första utgår från att pilotprojektet inte har en specifikt definierad målgrupp då en central del av pilotprojektets syfte är att undersöka vilka grupper som faktiskt använder tjänsten. Det andra perspektivet relaterar till tjänstens öppettider, vilka i praktiken begränsar tillgängligheten och därmed också påverkar vilka grupper som har möjlighet att nyttja SkåneFlex. I detta sammanhang identifieras särskilt ungdomar utan körkort, vuxna utan bil, pensionärer samt arbetspendlare som grupper som kan gynnas av SkåneFlex öppettider. I relation till öppettider lyfts det fram att arbetspendlare och skolungdomar kan dra nytta av att tjänsten i Sjöbo och Tomelilla kommuner är tillgänglig från kl. 06:00 på vardagar, medan resenärer med kvällsaktiviteter snarare gynnas av Svalövs kommuns öppettider, där tjänsten är tillgänglig fram till kl. 22:00 på vardagar. Samtidigt menar intervjupersonen från Svalövs kommun (5) att starttiden i kommunen, kl. 07:00 under vardagar, kan utgöra en begränsning för pendlare som behöver resa tidigt på morgonen. Dessutom har helgens öppettider diskuterats där samtliga intervjupersoner från kommunerna är samstämmiga i att de hade velat att SkåneFlex var öppet även på söndagar. Flera intervjupersoner uttryckte att längre öppettider under helgen hade kunnat gynna fler användare, men att detta vägdes mot ekonomiska begränsningar. I sin tur hade det enligt några av intervjupersonerna inneburit kortare öppettider under både lördag och söndag, gentemot endast längre öppettider under lördagen. Kollektivtrafik under helger på landsbygden beskrivs av flera intervjupersoner som en övergripande utmaning och i samband med detta uttrycktes även en önskan om att kunna bidra till att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet under helgtid, något som till viss del begränsas genom att hålla stängt på söndagar.

(...) det är ett val som Skånetrafiken har gjort att vara stängd på söndagar så att vi kan ha längre öppettider de andra dagarna. Allt kommer ju till slut handla om ekonomi och det här är en del av det. Vi hade gärna haft öppet på söndag också (Intervjuperson 5).

Vad gäller Skånetrafikens övergripande syn på målgrupp framkommer det att målgrupp diskuterats i pilotprojektets planeringsprocess. Enligt en intervjuperson från Skånetrafiken (4) fanns en initial tanke om att rikta tjänsten till specifika grupper. Denna inriktning har dock förändrats i syfte att i stället låta testet visa vem som använder tjänsten. En mer målinriktad anpassning till olika målgrupper kan, enligt samma intervjuperson, bli aktuell i ett senare skede för att bättre möta resenärers behov.

4.2. Syfte och mål med SkåneFlex

Utifrån intervjuerna framträder vissa syften och målsättningar med SkåneFlex som mer centrala, medan andra uttrycks mer indirekt. I detta delkapitel redogörs de syften och mål som intervjupersonerna har reflekterat kring utifrån sina erfarenheter av pilotprojektet. Kapitlet avslutas med en analys av de resultat som intervjupersonerna hittills har observerat inom SkåneFlex.

4.2.1. Syfte

De syften som lyfts bygger till stor del på att SkåneFlex är utformat som ett pilotprojekt med fokus på att lära sig mer genom hela pilotprojektets gång. Detta lyfts fram av majoriteten av intervjupersonerna, men nyanseras även genom viss skillnad i vad respektive intervjuperson vill lära sig om. Samtidigt råder en samsyn kring att de olika aktörerna inom pilotprojektet kan ha skilda syften med sin medverkan, vilket inte nödvändigtvis innebär en konflikt, utan snarare möjliggör att olika perspektiv får ta plats. Ett centralt syfte som understryks av flertalet intervjupersoner är att fördjupa sin kunskap om hur kollektivtrafik on-demand kan utformas på landsbygden. Flertalet av intervjupersonerna menar att de också vill se om SkåneFlex är ett passande komplement till övrig kollektivtrafik i respektive kommun. Inom Skånetrafiken vill man även lära sig mer kring eventuella skillnader i hur kollektivtrafik generellt fungerar och hur kollektivtrafik on-demand specifikt fungerar i städer respektive på landsbygden. En av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) menar att lösningar som fungerar i urbana miljöer troligen inte endast går att överföra till en landsbygdscontext. I stället betonas vikten av att anpassa lösningen utifrån landsbygdens förutsättningar.

(...) det är olika förutsättningar [mellan städer och landsbygd] och landsbygden är inte bara en stad med mindre befolkning (...) utan det kräver kanske andra tankesätt, andra förhållningssätt och då behöver vi vara öppna för att faktiskt tänka på ett annat sätt (Intervjuperson 4).

Ett ytterligare syfte som lyfts av flera intervjupersoner är att öka sin egen kompetens inom pilot- och innovationsprojekt genom att få personlig erfarenhet kring hur man praktiskt arbetar med projektformen. Angående kompetensutveckling uppdagas även att lära sig mer om hur SkåneFlex digitala delar fungerar i praktiken. En intervjuperson (4) nämner exempelvis att de inom Skånetrafiken vill lära sig mer om digital ruttning under SkåneFlex, i syfte att använda lärdomarna i framtida projekt. Dessutom vill de inom Skånetrafiken lära sig mer om hur en tjänst som SkåneFlex skulle kunna påverka kundservice och vilka resurser som kundserviceavdelningen på Skånetrafiken i så fall skulle behöva för att upprätthålla nivån på sin service.

När det kommer till hållbarhet lyfter vissa intervjupersoner att ett sådant perspektiv är en bonus med SkåneFlex, medan det i andra fall lyfts fram som ett primärt syfte (och mål) med att testa SkåneFlex. En intervjuperson beskriver i stället att det primära syftet med SkåneFlex är att öka attraktionen med att bo på landsbygden, vilket SkåneFlex uppges bidra med.

(...) hållbarheten och allt sådant är självklart väldigt viktigt, men det primära syftet är att det ska vara enklare, lättare och mer attraktivt att bo i Svalövs kommun och SkåneFlex gör att det är lättare (Intervjuperson 5).

Samtidigt menar intervjupersonen från Tomelillas kommun (3) att syftet med att testa SkåneFlex både är för att motverka klimatförändringarna och bidra till social inkludering. Intervjupersonen betonar dessutom att båda delarna samverkar inom SkåneFlex, där hållbarhetsperspektivet blir en central del.

Oavsett om det bara hade varit klimatet och klimatfokuserat så hade det varit ett syfte att vara med. Om det bara bidrog med sociala fördelar så hade det funnits ett syfte med, men när det finns båda, då är det ju ännu bättre (Intervjuperson 3).

En av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) påpekar i stället att syftet med SkåneFlex kan ses som att upptäcka om det är en hållbar lösning eller inte. Detta tangerar i sin tur ovan tankar om att SkåneFlex syftar till att vara en lärande process. Något ytterligare som intervjupersonen framförde är att SkåneFlex syftar i att skapa en relation med användarna inför framtida samarbeten. Intervjupersonen lyfte fram att resenärernas behov blir centrala i ett pilotprojekt och att det därför är viktigt att testa SkåneFlex i praktiken tillsammans med resenärerna och inte enbart av Skånetrafiken. På så sätt kan lokalkännedom och deras behov hjälpa till att utforma testet.

4.2.2. Mål

När det kommer till mål för SkåneFlex tenderar de flesta målsättningar att vara övergripande snarare än specifika, vilket framgår av att det primära målet som lyfts är att få fördjupad kunskap utifrån pilotprojektet. Målen knyts alltså även till ovan syften kring att SkåneFlex ämnar bidra med mer kunskap om bland annat kollektivtrafik on-demand, skillnader mellan kollektivtrafik i städer och på landsbygd, digital ruttning och om SkåneFlex är en hållbar lösning eller inte. Utöver dessa mål lyfte en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att de har som målsättning att lära sig mer kring hur kunskap från resenärer och förare kan bevaras och tas tillvara på inför framtida projekt. I samband med detta uttryckte en ytterligare intervjuperson från Sjöbo kommun (2) att ett mål de har är att få så många som möjligt att resa med SkåneFlex i syfte att bidra till att mer underlag och feedback samlas in inför framtida projekt. Något som dessutom lyfts av flera av intervjupersonerna är att en målsättning med SkåneFlex är att öka tillgången på kollektivtrafik generellt i kommunerna. Detta är också något som man hoppas ska bidra till kommunernas generella mål kring att “ge den bästa möjliga servicen” till sina kommuninvånare, något som bland annat lyfts av intervjupersonen från Svalövs kommun (5). En intervjuperson lyfte dessutom att målet med SkåneFlex är “att fler ska kunna använda kollektivtrafik” och föra kollektivtrafiken närmare resenärerna, ett mål som också går att förena med att förbättra servicen till kommuninvånarna.

(...) men det är ju att öka tillgången på kollektivtrafik till de som inte kan använda det just nu för att det är för långt till hållplatser och liknande och även öka tillgängligheten generellt sett, alltså i och med att du [med SkåneFlex] kan resa när du vill resa så erbjuds det ju en flexibilitet och öppnar upp för att fler ska kunna använda det. Så det är ju det absolut viktigaste, att fler ska kunna använda kollektivtrafik (Intervjuperson 3).

Något ytterligare som nämns som mål är att med SkåneFlex få fler kommuninvånare att resa mer kollektivt och samtidigt belysa andra alternativ än bilen, vilket också går ihop med kommunerna och Skånetrafikens generella hållbarhetsmål inför framtiden. Dock finns det en

allmän åsikt om att Skånetrafikens pilotprojektfaktor kan begränsa möjligheten att bidra till detta (mer om hållbarhetsfaktorer under 4.3.). I sin tur lyfts det fram av samtliga intervjupersoner från kommunerna att det finns en förståelse kring att SkåneFlex är just ett temporärt pilotprojekt. Däremot ser flera av dem det som ett mål och/eller förhoppning att SkåneFlex blir en permanent lösning i framtiden. Detta lyfts i samband med att SkåneFlex bedöms fungera väl hittills och att flera av intervjupersonerna därför ser det som en möjlighet, bland annat för att permanent bidra till kommunernas mål med att tillgängliggöra kollektivtrafik och ge god service. I sin tur understryker en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att målet i sig inte är att SkåneFlex ska bli en permanent lösning, utan snarare vad man kan lära sig från SkåneFlex. Dock utesluter intervjupersonen inte att SkåneFlex etableras på nytt, däremot behöver det utvärderas och efter det ta vidare beslut.

4.2.3. Resultat hittills

Än så länge är det svårt att visa på någon effekt eller resultat för pilotprojektet, något som majoriteten av intervjupersonerna understryker. Däremot lyfte en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att de studerar SkåneFlex effekter under tiden testet pågår, både på lång och kort sikt.

Relation, samarbeten & SkåneFlex resenärer

Något som lyfts av intervjupersonerna från kommunerna är att SkåneFlex-pilotprojektet hittills resulterat i stärkt kontakt och samarbete med Skånetrafiken och att det finns en generell positiv inställning till framtida samarbeten mellan aktörerna. En intervjuperson från Sjöbo och Tomelilla kommuners test lyfte även att samarbetet mellan kommunerna är välfungerande. I övrigt lyfts det att kontakten mellan Svalövs kommun och Sjöbo och Tomelillas kommuner har varit begränsad.

Vidare finns det en positiv inställning till att många hittills använt SkåneFlex. Det lyfts dock att vissa kommuninvånare känt en besvikelse kring att de inte kunnat använda SkåneFlex i Sjöbo och Tomelillas kommuners testområde, både i relation till områdets omfattning och öppettidernas begränsningar. I stället har det till största del varit pensionärer, skolungdomar och arbetspendlare som hittills använt SkåneFlex. I Svalövs kommun har de dock sett att kommuninvånare använder SkåneFlex för att bland annat åka på restaurangbesök och hälsa på släkt och vänner, något som tros främjas av att SkåneFlex stänger 22:00 på vardagskvällar. Intervjupersonen från Svalövs kommun (5) påpekar dock att möjligheten till spontan bokning av SkåneFlex-bussen, upp till 30 minuter före avresa, i vissa fall har begränsats på grund av att bussarna varit fullbokade. Det kan därför rådas att resenärer bokar sin resa minst ett dygn i förväg för att säkerställa att de kan ta sig både till sin destination och tillbaka igen. Dessutom finns det en generellt positiv inställning bland intervjupersonerna kring att många äldre personer valt att åka med SkåneFlex trots att det innan pilotprojektet lanserades uttryckts en viss oro från många äldre i kommunerna kring lösningens digitala moment i form av SkåneFlex-appen. En intervjuperson lyfte dock fram att appen hittills varit ett större hinder än vad de på kommunen inledningsvis trott. Till största del har detta varit på grund av att många äldre upplevt svårigheter med att använda SkåneFlex-appen. Intervjupersonen menar vidare att detta resulterat i att många ringt Skånetrafikens

kundservice för att boka, vilket användare av SkåneFlex har möjlighet att göra, men där de ibland mötts av att Skånetrafikens kundservice inte haft kännedom om SkåneFlex. I sin tur har detta resulterat i misskommunikation mellan kundservice och SkåneFlex-användare.

Dessutom lyfts en vilja att framöver få fler personer att använda SkåneFlex. Flera intervjupersoner menar att de kommer ha workshops med invånarna i kommunerna i syfte att öka användarantalet ytterligare och på så sätt få in mer feedback. Utöver detta betonades det att Skånetrafiken inte samlar in personnummer eller liknande statistiska uppgifter, vilket försvårar möjligheten att få en tydlig bild av vilka som använder tjänsten (utöver den information som kommer från användare som själva delat med sig av feedback).

Användarupplevelser

Trots att det är Skånetrafikens uppgift att samla in feedback från användarna har samtliga intervjupersoner från kommunerna ändå fått ta del av flera användares upplevelser. Flera av intervjupersonerna använder resenärers upplevelser som exempel för att besvara frågorna under respektive intervju. Majoriteten av intervjupersonerna lyfte att de blivit positivt överraskade av den feedback som de hittills tagit del av från SkåneFlex-användare. Det framkommer från vissa intervjupersoner att det ofta inom offentlig sektor snarare inkommer kritik än positiv feedback, något man varit orolig över även inom SkåneFlex.

Den här typen av feedback är ganska ovanlig i offentlig sektor. För många tänker att [de ger feedback] när de är upprörda (...) men här känns det som att vi har fått mycket mer förståelse för att det är just ett test på ett år. Så vi ser att folk är väldigt, väldigt positiva, alltså otroligt positiva. Det är faktiskt helt fantastisk (Intervjuperson 5).

När det kommer till feedback kring hållplatspunkter som inte upplevts som säkra eller som resenärer funnit svåra att hitta, lyfte flera intervjupersoner att Skånetrafiken försöker flytta eller ta bort punkterna så snart som möjligt efter att feedbacken kommit in. Detta kan ske snabbt i egenskap av att SkåneFlex är ett pilotprojekt, där beslut kan fattas snabbare än inom permanenta lösningar. En intervjuperson lyfte även att det underlättar att testområdena är relativt små samt att det rör sig om digitala hållplatspunkter och inte fysiska hållplatser.

(...) att det då är ett innovationspilotprojekt som är begränsat i skala så kan man agera förhållandevis snabbt på kommentarer och också att det är on-demand och det är virtuella hållplatser så att det är lätt att liksom göra ändringar och [justera] systemet lite grann under [pilot]projektets gång (Intervjuperson 4).

Förändringar av SkåneFlex utformning

Hittills verkar det inte som om någon omfattande förändring av SkåneFlex gjorts (efter att pilotprojektet lanserades), mer än förändring av hållplatspunkter. Det lyfts dock att SkåneFlex marknadsförts som att det kan komma att ändras under tiden det pågår, utefter vad de lär sig under pilotprojektets gång och från den feedback som samlas in. En intervjuperson uttryckte besvikelse över detta i relation till att det kommunicerats ut till kommuninvånare att projektet

är dynamiskt. Intervjupersonen menar dock att det finns fortsatt möjlighet till att justera SkåneFlex framöver eftersom det ännu inte avslutats.

4.3. Hållbarhetsperspektiv på SkåneFlex

När det kommer till om SkåneFlex kan uppfattas vara en hållbar mobilitetslösning eller inte lyfts flera perspektiv upp i relation till SkåneFlex. Intervjupersonen från Tomelilla kommun (3) arbetar mycket med hållbarhetsfrågor i sin vardag och är den enda av intervjupersonerna vars arbetsroll innefattar dessa frågor. Det lyfts att kompetensen i övrigt tas in vid behov och att klimat- och hållbarhetsfrågor är något som samtliga kommuner och Skånetrafiken arbetar med både strategiskt och praktiskt. SkåneFlex som lösning beskrivs dock inte i översiktsplaner eller andra kommunala och regionala plandokument, till störst del på grund av SkåneFlex tidsbegränsning. Trots att flera av intervjupersonerna inte arbetar med dessa typer av frågor lyfts flertalet perspektiv som kan kopplas till ekologisk, ekonomisk och/eller social hållbarhet upp från samtliga intervjupersoner. Bland annat understryks det att transport- och kollektivtrafikfrågor är både en klimatrelaterad och social fråga, där det finns stort behov av att arbeta med båda i samverkan.

Intervjupersonen från Tomelilla kommun (3) menar att det sannolikt inte kommer att vara möjligt att urskilja förändringar i utsläppsdata som ett resultat av SkåneFlex verkan, även om tjänsten skulle kunna bidra till minskade utsläpp. Detta tros dels bero på begränsat tidsspann för pilotprojektet och dels för att det i Tomelilla kommun endast är en liten del av kommunen som omfattas av SkåneFlex. Dock ses det som positivt att SkåneFlex kan få kommuninvånare att ändra sitt beteende och åka mer kollektivt i stället för att ta bilen. I samband med detta framförs en tanke om att SkåneFlex kan fungera som ett komplement till den privatägda bilen och därigenom underlätta för hushåll att klara sig med färre antal bilar. En intervjuperson menar att det fortsatt är svårt att leva på landsbygden utan åtminstone en bil men att SkåneFlex kan bidra till att behovet av att äga flera än ett fordon minskar. Det finns alltså en generell tanke kring att vilja uppnå ett hållbart resande inom kommunerna.

Det går inte att alla sitter med två bilar och åker fram och tillbaka (...) och om man då kan åka den här [SkåneFlex-]bussen i stället så bidrar det
(Intervjuperson 1).

4.3.1. Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet lyfts inte märkbart inom intervjuerna. Vad som dock lyfts som en oklarhet från vissa av intervjupersonerna är vilket drivmedel SkåneFlex-bussarna går på, trots att det nämns från flera av intervjupersonerna att bränsletyp i sig är en viktig fråga. En intervjuperson påpekar dock att SkåneFlex-bussen går på diesel. Det finns dock en vilja från en av intervjupersoner att SkåneFlex på sikt ska gå på el men eftersom pilotprojektet för nuvarande är tidsbegränsat omfattas det inte av samma reglering som övrig kollektivtrafik i Skåne. Vidare framkommer det i intervjuerna att SkåneFlex-bussarna ofta inte fylls till full kapacitet. Detta uppfattas dock som en indikation på att det finns potential för att resandet med SkåneFlex kan öka framöver. Samtidigt påpekas det att SkåneFlex under vissa

tidpunkter nyttjas till full kapacitet, exempelvis beskrivs pendlingstider vara uppskattade av resenärer. En intervjuperson lyfte även att det inom ramen för pilotprojektet ges en möjlighet att utforska effekten av SkåneFlex-resor ur olika hållbarhetsperspektiv. Exempelvis kan det ur ett miljöperspektiv upplevas svårmotiverat att skicka en buss till andra sidan av kommunen för att hämta en person, men samtidigt skulle detta gå att motiveras beroende på vilket transportmedel resenären annars hade valt.

(...) är det miljömässigt hållbart att köra en liten buss ut till andra sidan kommunen för att hämta en person? Ja, det beror på vad de hade åkt annars, men nu [med SkåneFlex] får vi en chans att se det (Intervjuperson 4).

4.3.2. Ekonomisk hållbarhet

När det kommer till ekonomiska perspektiv på SkåneFlex nämns budgeten som en påverkande faktor av flera intervjupersoner. Budgeten beskrivs lägga grunden för pilotprojektets utformning, såsom omfattning, antal bussar och öppettider. Bland annat finns det en tanke från intervjupersonerna att pilotprojektet och kommunerna i sig hade gynnats av längre öppettider. Det finns dock en förståelse hos intervjupersonerna från kommunerna att ekonomiska resurser i så fall hade behövts omfördelas från någon annan del av SkåneFlex för att hållas inom budget. Skånetrafiken är ansvarig för pilotprojektet och är den part som är ansvarig för att fördela pengarna. Detta innebär även att det finns en tanke om att SkåneFlex måste visa sig lönsamt för att Skånetrafiken ska fortsätta investera i SkåneFlex, något som även några intervjupersoner från kommunerna lyfter. Dock frambringas även ett perspektiv om att SkåneFlex måste få möjlighet att nå sin potential, vilket skulle kunna ske med utökade zoner, längre öppettider samt söndagsöppet, vilket också hade varit mer kostsamt men tillgängliggjort SkåneFlex till fler kommuninvånare.

När det kommer till biljettpris lyfte flera av intervjupersonerna att det är samma priser som det i övrigt kostar i kommunen för att åka kollektivt. Intervjupersonen från Svalövs kommun (5) understryker även att personer över 67 år och för personer mellan 13–19 år i kommunen får möjlighet att åka kollektivtrafik gratis, vilket innebär att SkåneFlex inte bidrar med ytterligare biljettintäkter till Skånetrafiken för de målgrupperna. Samtidigt lyfts en oro kring att hushåll kommer påverkas negativt framöver då drivmedelspriser ökar, vilket påverkar alla delar av Skåne lika mycket. Det finns dock en tanke om att människor som bor i städer har större möjlighet att hitta alternativa transportmedel till bilen, medan de på landsbygden ofta har bristande tillgång till andra transportsätt. Därför skulle SkåneFlex kunna bidra genom att vara ett mer ekonomiskt alternativ till bilen.

Dock trycker en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att en del av pilotprojektet är att utforska hur ekonomiskt hållbar lösningen är, något som intervjupersonen menar är svårt att avgöra hittills. Förhoppningen från intervjupersonerna från kommunerna är dock att kostnaderna för SkåneFlex ska visa sig vara likvärdiga andra transportalternativ och att SkåneFlex därför ska ses som en investering värd att etablera permanent.

4.3.3. Social hållbarhet

Den sociala dimensionen av hållbarhet lyfts mest frekvent under intervjuerna. Bland annat väcks tanken kring att SkåneFlex kan bidra till ett mer socialt hållbart samhälle genom "mindre utanförskap" då tanken är att ökad mängd, mer tillgänglig och mer flexibel kollektivtrafik kan bidra till ökad frihet för kommuninvånare.

(...) jag tror att SkåneFlex hade varit jättebra att få till i hela kommunen, att man kunde få det på de ställen där det inte finns linjetrafik. SkåneFlex kan vara ett jättebra komplement som kan möjliggöra fler resor med kollektivtrafik och jag tror även att det kan bidra till mer social hållbarhet genom mindre utanförskap (Intervjuperson 3).

Ett hållbart resande beskrivs som viktigt för kommunerna och definieras som ett resande som fungerar för invånarna. Flera av intervjupersonerna från kommunerna lyfter dessutom att det är kommunernas ansvar att möjliggöra ett tillgängligt och fungerande resande för sina invånare. Det ska exempelvis vara möjligt att bo på landsbygden och samtidigt finnas möjlighet att resa hållbart därifrån, inom och tillbaka. I Sjöbo kommun jobbar man bland annat för en levande landsbygd där det finns en tanke om att SkåneFlex kan bidra, särskilt när det kommer till att ta sig mellan olika delar av kommunen för de som inte har tillgång till bil eller möjlighet att köra. Samtidigt uttrycker en av intervjupersonerna från kommunen (1) att det inom pilotprojektet är och har varit svårt att nå de som är vana att använda bil, men det finns en förhoppning att nå ut till fler bilanvändare framöver. En intervjuperson från Skånetrafiken (4) ser en förhoppning i att SkåneFlex kan vara ett komplement till nuvarande kollektivtrafik i syfte att tillgängliggöra kollektivtrafiken i högre utsträckning.

(...) till exempel skulle on-demand kunna vara ett verktyg för att tillgängliggöra kollektivtrafiken i de delar av Skåne där vi inte täcker upp med existerande kollektivtrafik (Intervjuperson 4).

Utöver detta uppdagas det av intervjupersonerna från Sjöbo och Tomelilla kommuner att sättet som pilotprojektet i nuläget är utformat på exkluderar delar av kommunernas invånare från att nyttja SkåneFlex, då samtliga delar av kommunerna inte omfattas av dess körområde. Det finns dock en förståelse från intervjupersonerna i kommunerna att det är en utmaning att göra samtliga kommuninvånare nöjda. Dock tror flera av intervjupersonerna att testet skulle gynnas av att förändra testområdena. Dessutom pekas vissa begränsningar ut i relation till vilket material vägen består av och hållplatspunkters lägen. Bland annat kör SkåneFlex endast på asfalterad väg, vilken kan försvåra för resenärer som behöver ta sig till destinationer som omfattas av oasfalterade vägar. Detta riskerar i synnerhet att exkludera personer med rörelsenedsättning och andra svårigheter att förflytta sig. Två ytterligare exempel berör att det om kvällarna inte alltid är belysning vid alla hållplatspunkter samt att vissa punkter kan upplevas svåra att hitta då det inte finns någon fysisk busshållplatsskylt vid upphämningsplatsen. Det finns dock en förståelse kring att det är svårt att göra samtliga kommuninvånare nöjda även om man gör förändringar i pilotprojektets utformning, eftersom

det troligtvis alltid kommer finnas funktioner eller bestämmelser som begränsar tillgängligheten för olika människor. I sin tur menar intervjupersonen att det dessutom kan vara svårt att tillgänglighetsanpassa alla hållplatspunkter om det fortfarande ska finnas ett brett utbud av dem.

Ska man kunna bli upphämtad och avlämnad praktiskt sett överallt då kommer inte alla platser vara perfekta, så det kommer med sina svårigheter men också med sina fördelar, också väldigt stora fördelar (Intervjuperson 5).

Två intervjupersoner menar vidare att flera äldre har haft svårt att använda SkåneFlex-appen, vilket tidigare nämnts. De båda lyfte dock att det underlättar att det finns möjlighet att boka SkåneFlex via telefon. En intervjuperson från Skånetrafiken (4) lyfter dessutom att SkåneFlex-bussarnas mindre storlek kan bidra till ökad tillgänglighet för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Exempelvis kan miljön ofta vara lugnare ombord på SkåneFlex-bussarna jämfört med regionbussarna. Detta innebär att personer som av olika skäl har svårt att vistas i miljöer med hög ljudnivå får möjlighet att resa kollektivt på ett sätt som fungerar för dem. Dessutom menar intervjupersonen att vissa personer i vissa fall riskerar att hamna mellan linjär busstrafik och serviceresor/närtrafik, där SkåneFlex skulle kunna fylla detta mellanrum i systemet. Något ytterligare som lyfts, vilket tidigare nämnts, är att ungdomar får möjlighet att ta sig runt inom kommunerna utan att vara beroende av vuxna som skjutsar dem till skolan eller fritidsaktiviteten. Vem det är som har möjlighet att använda SkåneFlex tros styras av öppettiderna, där det finns en tanke kring att de kan sätta stopp för exempelvis ungdomars möjlighet att nyttja SkåneFlex under kvällar eller helger. Intervjupersonen från Tomelilla kommun (3) understryker att tillgång till transportmedel är viktigt då det kan bidra till höjd livskvalitet i och med att friheten ökar.

Slutligen betonar en av intervjupersonerna från Skånetrafiken (4) att det ännu återstår att utvärdera huruvida SkåneFlex utgör en långsiktigt hållbar lösning och/eller medför klimatmässiga vinster, då detta är en del av det som undersöks inom ramen för pilotprojektet. Dessutom uttrycks det från flera av intervjupersonerna att om SkåneFlex ska anses som en hållbar lösning bygger det på människors engagemang, intresse och vilja att fortsätta använda lösningen även i framtiden.

5. Diskussion

I följande kapitel diskuteras studiens resultat. Först presenteras en sammanfattning av studiens resultat och sedan diskuteras uppsatsens tre frågeställningar rörande pilotprojektets utformning, syfte och frågeställningar, samt hållbarhetspotential mer djupgående, strukturerat utefter vardera frågeställning. Dessutom förs en diskussion kring den metod som uppsatsen bygger på samt hur väl den har fungerat i relation till studien. Slutligen presenteras en slutsats för arbetet.

5.1. Resultatdiskussion

Denna uppsats ämnar synliggöra resonemangen bakom pilotprojektet SkåneFlex utformning, samt att undersöka om SkåneFlex kan anses vara en hållbar mobilitetslösning passande för en landsbygdscontext. Det som framkommit är till stor del i relation till att SkåneFlex är utformat som ett pilotprojekt med syfte och mål att lära sig mer under testperioden. Samtidigt lyfts viktiga perspektiv om inkludering av landsbygden, att möta kommuninvånarens behov och se om SkåneFlex är en lösning som passar denna context. Hållbarhetsfaktorn inom SkåneFlex problematiseras även, till störst del utifrån att det i nuläget är svårt att avgöra om SkåneFlex kan ses som en hållbar mobilitetslösning eller inte. Dock är detta något som har potential att utvecklas och undersökas vidare framöver. Att det i nuläget är svårt att beskriva SkåneFlex som en hållbar mobilitetslösning är till stor del på grund av tjänstens utformning i form av ett pilotprojekt och att pilotprojektet i sig syftar i att visa tjänstens hållbarhetspotential. Trots svårighet i att beskriva SkåneFlex som hållbar i nuläget finns grundtanken om att en klimatomställning inom transport- och mobilitetssektorn behöver ske hos samtliga intervjupersoner.

Vidare kommer uppsatsens frågeställningar och resultat att diskuteras i relation till befintlig forskning inom området. Syftet med detta är dels att mer djupgående besvara frågeställningarna och dels att sätta SkåneFlex i ett större perspektiv. Något som dock är relevant att lyfta med hänsyn till befintlig forskning som finns inom fältet är att kollektivtrafik on-demand-lösningar ofta ser olika ut med hänsyn till lokala och nationella förutsättningar. Trots detta kan det finnas lärdomar och inspiration att hämta från andra kollektivtrafik on-demand-lösningar runt om i världen.

Utformning

Uppsatsen första forskningsfråga rör SkåneFlex utformning och löd: *varför har SkåneFlex-pilotprojektet utformats som det har gjorts?* Studien visar att en avgörande anledning kring hur SkåneFlex utformats är i egenskap av att det är ett pilotprojekt där lärande står i fokus. Utöver detta har pilotprojektet baserats på lärdomar från tidigare versioner av SkåneFlex (Plusresa) och genom samtal med kommunernas tjänstemän och politiker. I detta har ingen dialog gjorts med kommuninvånare, vilket lyfts som något man velat göra men begränsats på grund av tidsbrist. Utformningen har också påverkats av hur ansvar fördelats mellan Skånetrafiken och de medverkande kommunerna, där Skånetrafiken är den aktör som styr utformning och även budget som påverkar utformningen av de olika

testområdena, antal fordon samt SkåneFlex öppettider. Detta har även bidragit till skillnader i utformning mellan de två olika testområdena.

Under intervjuerna har flera faktorer kring SkåneFlex utformning lyfts av intervjupersonerna. Dessa reflektioner är viktiga att diskutera vidare då de ger en fördjupad förståelse för hur SkåneFlex utformats, upplevs och fungerar i praktiken. Pilotprojektsformatet, som nämnts, möjliggör både förändringar under testperiodens gång och främjar en kunskapsinsamling under tiden. Isaksson och Oldbury (2023) trycker på hur utforskande metoder, så som pilotprojekt, blivit vanligare på senare år och att metoden ofta ses som lämplig eftersom den i större utsträckning möjliggör samverkan mellan regional och kommunal nivå. Inom SkåneFlex omnämns samverkan som en viktig del och det verkar dessutom finnas en samstämmighet kring att Skånetrafiken är parten som investerar och därmed är de som fattar beslut. Relationen mellan de olika nivåerna lyfts dock av Isaksson och Oldbury (2023) som en viktig aspekt att beakta, dels då det över tid kan resultera i en otydlighet kring vilken nivå som ansvarar för vad inom projektet och dels för att lösningen ska fortsätta i den från början överenskomna riktningen, med transparens kring alla aktörers mål. Eftersom samarbetet inom SkåneFlex enligt flera av intervjupersonerna beskrivs fungera väl mellan den kommunala och regionala nivån stärks förutsättningarna för ett fortsatt gott samarbete framöver. Dessutom finns en förståelse kring att olika aktörer inom SkåneFlex kan ha skilda syften och mål med att testa lösningen, vilket skapar en grund för att acceptera förekomsten av olika perspektiv. Det verkar därför som att utformningen som pilotprojekt går väl ihop med detta samarbete och upplägg, något som ytterligare kan förklara valet av denna projektform.

Isaksson och Oldbury (2023) lyfter även betydelsen av ett användarperspektiv och menar att det kan vara av vikt att användare får möjlighet att både påverka och få djupare insyn i processen, i syfte att utforma lösningen i linje med befintliga mobilitetsbehov. Vidare menar författarna att ett koncept inte nödvändigtvis bara testas för att tillgodose resenärers behov utan att det även kan finnas andra bakomliggande syften och mål (Isaksson & Oldbury, 2023). När det gäller SkåneFlex står lärandet i centrum, snarare än enbart resenärernas behov. Dock gjordes ingen djupare efterforskning kring kommuninvånarnas mobilitetsbehov innan SkåneFlex startades, även om Skånetrafiken hade ambition att göra det. Därav kan det i stället motivera till att fånga upp kommuninvånarnas mobilitetsbehov under pilotprojektets gång. Samtidigt marknadsförs SkåneFlex som en lösning som kan komma förändras, bland annat i relation till att nya behov för resenärerna identifieras under testets gång. I nuläget har dock ingen större förändring kring utformningen gjorts, vilket ska ha väckt en viss besvikelse. Denna diskrepans mellan Skånetrafiken, kommunernas tjänstepersoner och användare hade möjligtvis kunnat mildras genom en tydligare kommunikation mellan aktörerna. Bland annat hade det kunnat kommuniceras tydligare kring i vilken utsträckning som kommuninvånarna har möjlighet att påverka pilotprojektets utformning, samt tydliggöra att det övergripande syftet med SkåneFlex är att lära sig mer.

Intervjupersonerna från kommunerna ser dessutom SkåneFlex som en lösning som kan bidra till ett ökat utbud av kollektivtrafik inom kommunerna. Currie och Fournier (2020) menar dock att många pilotprojekt tenderar att förbli just ett pilotprojekt och alltså inte övergår till att etableras som en långsiktig lösning. Detta antas vara en konsekvens främst till följd av ohållbara affärsmodeller och låga möjligheter att rättfärdiga ekonomiska underskott.

I sin tur beskriver författarna att detta särskilt gäller on-demand-lösningar som är mer flexibla, det vill säga där resenären har möjlighet att både välja startpunkt och slutdestination, vilken kan kopplas till höga drift- och underhållskostnader. I stället lyfts en annan on-demand-modell, där resenärer har valfrihet kring startpunkt men där antalet möjliga slutdestinationer är begränsat till en eller ett fåtal knutpunkter, som mer framgångsrikt i praktiken. Detta bedöms vara en konsekvens av lägre driftkostnader än för den andra mer flexibla modellen (Currie & Fournier, 2020). SkåneFlex kan appliceras på den mer flexibla sortens modell som beskrivs av författarna, men än är det svårt att säga hur det kommer gå för lösningen under resterande testperiod. Förhoppningen från intervjupersonerna från kommunerna är dock att det ska visa sig att SkåneFlex är en lönsam investering även framöver, både när det kommer till driftkostnader och tillgänglighet för resenärerna. Samtidigt kan det finnas en möjlig vinstpotential i att justera nuvarande format, där SkåneFlex skulle kunna bli en lösning som, till skillnad från hur det ser ut i nuläget, synkroniseras med existerande kollektivtrafik. Exempelvis i form av att bussen kör resenärer till förutbestämda knutpunkter i stället för valfri destination. Detta skulle bland annat kunna tillgodose önskemål om resande utanför kommungränserna. Dock skulle det även ställa högre krav på att SkåneFlex interagerar med det nuvarande kollektivtrafikenätverket, vilket lösningens nuvarande utformning inte gör i mån av att SkåneFlex bland annat inte väntar in försenade tåg. Dessutom har Skånetrafiken redan testat detta upplägg (med ett fåtal destinationer i stället för större valfrihet) genom Plusresa. Orsaken till detta har inte blivit belyst under någon av intervjuerna. En first-/last mile-lösning som denna typ av modell dock skulle kunna beskrivas som diskuteras mycket i forskning, ofta i relation till arbetspendling och vikten av att hjälpa människor att få en så smidig resa som möjligt utan att använda bilen (se t.ex. Boarnet m.fl., 2017; Hansson m.fl., 2019; Sörensen m.fl., 2021). För SkåneFlex användare som pendlar utanför SkåneFlex upptagningsområden skulle lösningen kunna beskrivas som en first/last mile-lösning, men inte enbart då många även verkar använda sig av SkåneFlex för att endast ta sig runt inom områdena.

Sörensen m.fl. (2021) lyfter att många kollektivtrafik on-demand-lösningar bygger på att rikta in sig på specifika målgrupper (exempelvis äldre), vilket i deras studie också lyfts som en nackdel eftersom inkludering av fler resenärer skulle kunna bidra till en mer effektivt helhetslösning som gynnar hela samhället. Detta är något som SkåneFlex, utifrån Skånetrafikens ståndpunkt, ämnar göra då alla som inkluderas av SkåneFlex upptagningsområde har möjlighet att boka bussen. Däremot återstår det att se vad det har för helhetseffekt på kommunerna, eller om Skånetrafiken ser det som mer effektivt att rikta in sig på särskilda grupper framöver, vilket nämnts som en möjlig utveckling av pilotprojektet. Dessutom har kollektivtrafik on-demand-lösningen som Sörensen m.fl. (2021) undersöker mer generösa öppettider, bland annat till 02:00 på fredagar och lördagar, samt även söndagsöppet till 22:00. Detta skulle kunna argumenteras bidra till större möjlighet att resa efter jobb och skola än vad som i nuläget möjliggörs inom SkåneFlex. Utöver äldre lyfter Dianin m.fl. (2023) även att andra grupper som kan gynnas av ökad kollektivtrafik är ungdomar och studenter som är beroende av kollektivtrafik på ett annat sätt än människor som äger bil. För kommunerna som omfattas av SkåneFlex lyfts skolelever och ungdomar generellt som grupper som SkåneFlex kan gynna, vilket därmed överensstämmer med Dianin m.fl. (2023) tanke.

Syfte och mål

När det kommer till uppsatsens andra frågeställning: *vad har kommunerna respektive Skånetrafiken för syften och mål med att testa SkåneFlex?* går det återigen att knyta an till att utveckla fördjupad kunskap om pilotprojektet, även om det framkommer en viss variation mellan de olika aktörernas syften och mål med att vilja lära sig mer. Något ytterligare som kan tolkas besvara frågan rör ökad kollektivtrafikförsörjning i kommunerna, något man inom kommunerna hoppas att SkåneFlex ska bidra med och ser som både ett syfte och mål med att testa lösningen. Hansson m.fl. (2019) lyfter att behovet för kollektivtrafikförsörjning för den svenska landsbygden har ökat under senare tid. Detta kopplas bland annat till nya politiska bestämmelser/lagstiftning med syfte att främja aktiva transportmedel så som cykel, gång och kollektivtrafik. När det kommer till längre resor, som det oftast handlar om i rurala områden, förespråkas därför kollektivtrafik framför bilen (Hansson m.fl., 2019). Många forskare lyfter dock fram bilens nuvarande dominans på landsbygden (t.ex. Sörensen m.fl., 2021). Det kan därför ses som en utmaning i relation till att många i landsbygdsområden idag förlitar sig på bilen för att ta sig runt (se t.ex. Westin m.fl., 2025). Detta är även något som lyfts inom intervjuerna i denna studie, där det dessutom finns en uppfattning om att bilen kommer att fortsätta vara det primära fordonet för många invånare på landsbygden även i framtiden. Det finns dock en förhoppning kring att SkåneFlex ska kunna konkurrera ut vissa bilresor samt ge ökad möjlighet för de som önskar resa kollektivt, där möjligheten idag saknas. Loyola och Nelson (2024) menar exempelvis att kollektivtrafik on-demand är en passande lösning där ordinarie kollektivtrafik inte har möjlighet att täcka upp, vilket överensstämmer med resultaten av denna studie då en förhoppning är att SkåneFlex ska komplettera områden som annars hade haft sämre kollektivtrafikstäckning. Om SkåneFlex ska fortsätta täcka upp för detta krävs dock en permanent implementering av SkåneFlex eller liknande typ av lösning. Detta är något som lyfts som ett önskemål och i vissa fall även som ett konkret mål från kommunernas sida, som menar att ökad tillgång till kollektivtrafik i sin tur kan göra landsbygden till en mer attraktiv region att bo i, något som pilotprojektsfaktorn i nuläget bromsar. Om lösningen kommer att bli permanent är hittills ovisst och det kommer därför vara Skånetrafikens utvärdering som får besvara om lösningen etableras permanent. För Skånetrafiken (och även intervjupersonerna från kommunen) verkar det i övrigt som att ett kunskapslyft redan har gjorts och att det därför ser förhoppningsfullt ut inför att uppfylla syfte och målsättning kring kompetensutveckling och fortsatt lärande.

Hållbarhetsfaktorn

Den sista frågeställningen: *På vilka sätt kan SkåneFlex uppfattas vara en hållbar mobilitetslösning eller inte?* har genom denna studie visats komplex att besvara på grund av SkåneFlex pilotprojektsfaktor. Däremot kan studiens resultat visat att SkåneFlex har potential till att bidra till ett mer hållbart samhälle. När det kommer till hållbarhet utgör ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet tre grundläggande dimensioner i arbetet mot ett långsiktigt hållbart transportsystem och samhälle överlag, vilket också är tre dimensioner som lyfts i denna studie. Vidare är hållbarhet något som hela samhället behöver sträva mot (se t.ex. Isaksson & Oldbury, 2023; Soder & Peer, 2018), och därför finns det även en vikt i att resonera kring SkåneFlex potential till att bidra till ett mer hållbart samhälle. När det kommer till bland annat ekonomisk hållbarhet har majoriteten av intervjupersonerna nämnt SkåneFlex

begränsning i relation till dess budget. Bland annat ses SkåneFlex öppettider som en utmaning och begränsning för att testet ska anses välfungerande, vilket i nuläget visar på att lösningen inte är ekonomiskt hållbar. Dianin m.fl. (2023) lyfter att på grund av låg kostnadseffektivitet för kollektivtrafik på landsbygden begränsas oftast tillgången till specifikt rusningstider. Detta kan förklara Skånetrafikens val att begränsa SkåneFlex öppettider till att fokusera på vardagar, då pendling till sysselsättning förekommer i störst utsträckning, men behöver inte nödvändigtvis vara den enda bakomliggande faktorn.

Vidare står hela samhället inför utmaningen som klimatförändringarna medför, inte minst landsbygdsmiljöer och mindre tätorter. Hansson m.fl. (2019) diskuterar landsbygdens påverkan på klimatet och menar att rurala områdens invånare i framtiden troligen kommer ha större individuell klimatpåverkan än vad invånare i städer kommer ha eftersom resor på landsbygden ofta innebär längre avstånd. Detta stärker behovet av att ha välfungerande och hållbara transportsätt på plats även på landsbygden för att i framtiden fortsätta jobba för att motverka klimatförändringarna. Att testa om en lösning som SkåneFlex passar in i detta kan därmed argumenteras som ett välintegrerat val. Persson m.fl. (2023) lyfter dessutom att det är av vikt att analysera vilka resor som kollektivtrafik on-demand-lösningen ersätter, i relation till om det är bilresor eller resor som annars hade gjorts via ordinarie kollektivtrafik. Detta lyfts redan i en av intervjuerna som en viktig faktor att diskutera inom hållbarhetsfrågan men utgör även en aspekt som bör utforskas vidare under utvärderingen av SkåneFlex. Inom samma ämne lyfter Persson m.fl. (2023) även att resor med lågt passagerarantal också kan ha en klimatvinst om resan via tjänsten resulterar i en samåkning som annars inte hade gjorts. Med detta menar Persson m.fl. (2023) att lösningen har större potential till att vara klimatsmart om fler väljer bort bilen till fördel för kollektivtrafik on-demand-resor. SkåneFlex har alltså god potential för att i framtiden betraktas som ekologiskt hållbar om lösningen används till samåkning och/eller i stället för bilresor.

När det kommer till social hållbarhet inom SkåneFlex finns det bland annat potential kring att lösningen ska bidra till att öka kommuninvånarnas generella tillgänglighet till kollektivtrafik och mobilitetsmöjligheter. Tillgänglighet är något som också diskuteras mycket i övrig forskning (se t.ex. Dianin m.fl., 2023; Persson m.fl., 2023). En tanke relaterar till att kollektivtrafik on-demand kan komplettera ordinarie linjestyrd kollektivtrafik och nå områden som saknar kollektivtrafik sedan tidigare (Persson m.fl., 2023). Detta verkar vara fallet för vissa delar av SkåneFlex, där exempelvis bitar av Sjöbo och Tomelillas kommuner förväntas få bättre täckning genom SkåneFlex. Om detta blir resultatet återstår dock att se men det finns en förhoppning att SkåneFlex resulterar i ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Detta skulle därmed även kunna resultera i att fler kommuninvånare väljer bort att använda bilen eller att fler klarar sig på ett minskat antal fordon per hushåll i relation till att bilen är det transportmedel som dominerar landsbygden, vilket tidigare nämnts.

För människor utan bil, marginaliserade grupper eller andra som missgynnas genom socioekonomiska förutsättningar kan en kollektivtrafik on-demand-lösning bidra till ökad frihet. Detta är något som Loyola och Nelson (2024) lyfter i sin studie kring kollektivtrafik on-demand på landsbygden i Moree (Australien). I övrigt beskriver Persson m.fl. (2023) i sin artikel att tillgänglighet inkluderar kostnad, där att resa med lösningen bör motsvara kollektivtrafikens övriga kostnader i området. De menar dock att en resa med en kollektivtrafik on-demand-lösning oftast är dyrare än ordinarie kollektivtrafik. För att

lösningen ska gå runt ekonomiskt kan det därför krävas en subvention från den som investerar i lösningen, i syfte att fortsätta bidra till att främja kollektivtrafiken (Persson m.fl., 2023). SkåneFlex har samma pris på biljetten som för övriga resor inom zonerna och det återstår att se hur biljettintäkter och liknande ställer sig i relation till övriga kostnader för busschaufförers löner, bränsle och liknande framöver. Däremot menar Pettersson m.fl. (2019) att on-demand-trafik kan vara en mer passande lösning för landsbygden än fast linjetrafik i egenskap av att efterfrågan på kollektivtrafik på landsbygden ofta är låg. Det kan i sin tur innebära en högre kostnad för kollektivtrafik on-demand men den kvalitet och anpassning som lösningen bidrar med kan i gengäld ha större effekt för användarna, genom att exempelvis öka tillgängligheten till kollektivt resande. I detta fall vill kommunerna specifikt öka tillgängligheten till kollektivtrafik för sina invånare och därför skulle det kunna gå att rättfärdiga att SkåneFlex kostar mer än annan typ av kollektivtrafik, även om den etableras permanent. I sin tur skulle det kunna resultera i att fler resenärer, som annars hade varit utan fungerande kollektivtrafik, får möjlighet att resa kollektivt även framöver, särskilt i relation till SkåneFlex möjlighet att bidra till minskade utsläpp.

Framtiden

Framtiden står inför många utmaningar för landsbygden. Sörensen m.fl. (2021) menar bland annat att landsbygdsmiljöer kommer utmanas genom minskad population. Detta är något som lyfts i några av intervjuerna om SkåneFlex och är märkbart ett kommande problem som kommer innebära förändringar inom framtidens efterfrågan på kollektivtrafik. Samtidigt försvinner inte behovet att resa för personer som bor på landsbygden, men kostnaden kan komma att bli högre per person på grund av fortsatta behov för att resa men minskad efterfrågan (Sörensen m.fl., 2021). Landsbygden kommer dessutom fortsätta att utgöra en viktig del av samhället, bland annat genom att erbjuda samhällsviktiga funktioner så som jordbruk, livsmedel och rekreation för människors hälsa (Berg & Ihlström, 2019). Slutligen möjliggör ny teknik framväxten av förbättrade mobilitetslösningar (Sörensen m.fl., 2021). Trots att det på senare år redan skett en omfattande teknikutveckling kvarstår behovet av att fortsätta att utveckla både mer klimateffektiva fordon och nya typer av tjänster och system (Hansson m.fl., 2019). Denna utveckling kan också understryka vikten av att undersöka lösningar som kan bidra till möjligheten att både bo och leva på landsbygden, i detta fall SkåneFlex. Inom detta kan sådant som utformning, syfte och mål bidra med djupare insyn i vilka ambitioner som ligger bakom lösningen, hur den är tänkt att fungera i praktiken, samt vad man vill uppnå. Detta lyfter också över frågan till vad framtiden kan erbjuda för att kunna möta dagens klimat- och hållbarhetsmål. Det gäller därför för Innovationsområde Landsort, Skånetrafiken i sig och kommunerna som testar SkåneFlex att fortsätta att följa med i utvecklingen. Vad som kommer ske återstår dock att se framöver, men precis som flera intervjupersoner betonade under intervjuerna är det viktigt att fortsätta vara öppensinnad inför nya möjligheter, men också att ta tillvara på och använda sig av de alternativ som finns tillgängliga här och nu.

5.2. Metoddiskussion

Inom denna studie har det utförts kvalitativa semistrukturerade intervjuer som sedan analyserats genom en tematisk analys. Till stor del har metoden varit passande för studiens syfte. Bland annat har de semistrukturerade intervjuerna bidragit med ökad flexibilitet och möjlighet till att ställa följdfrågor till intervjupersonerna, vilket en mer strukturerad intervju inte hade bidragit med. Att låta följdfrågor forma en intervju är något som metodforskarna Justesen och Mik-Meyer (2011) rekommenderar vid utformning av en semistrukturerad intervju och förutsätter att intervjuaren är väl påläst inom ämnet. Detta har till stor del underlättats av den kartläggning som gjordes inför utförandet av intervjuerna. Alvinus m.fl. (2023) menar i sin tur att man genom en kvalitativ metod kan nå djupare och mer nyanserat. Samtidigt resulterar denna typ av metod ofta i en omfattande mängd data, vilket kan innebära en mer tidskrävande bearbetning och analys (Alvinus m.fl., 2023). Styrkan i metoden återfinns dock just i detta och har möjliggjort att lyfta fram ett brett utbud av intervjupersonernas nyanserade tankar. Resultatet har även skalats ner i syfte att lyfta fram de viktigaste uppfattningarna, syften och funktioner med SkåneFlex men är fortfarande relativt omfattande. Förhoppningen är att studien slutligen ska kunna bidra med relevanta perspektiv till att andra kommunala och regionala aktörer som ämnar att utveckla sina egna kollektivtrafik on-demand-lösningar. Därav finns det en relevans för en gedigen genomgång av utformningen av pilotprojektet.

Något ytterligare som är av vikt att belysa är det begränsade urvalet av intervjupersoner som gjorts i denna studie. Studien utgår från tjänstepersoners perspektiv, där exempelvis SkåneFlex-användares perspektiv inte blir belyst. Detta kan bland annat begränsa förståelsen för hur SkåneFlex upplevs och påverkar olika användargrupper i praktiken. Denna avgränsning har gjorts då studien i stor omfattning fokuserar på SkåneFlex planeringsprocess och bakomliggande tankar kring detta, något som tjänstepersoner kan ha bättre insyn i. Däremot kan denna avgränsning påverka hur resultatet kan generaliseras. Bryman (2018) menar att kvalitativ forskning ofta får kritik för att vara svår att generalisera, särskilt när det kommer till att applicera på andra liknande fall och/eller populationer. I denna studies fall innebär det att resultatet, som bygger på specifika tjänstepersonernas uttalanden, är svårt att generalisera till andra pilotprojekt eller, i SkåneFlex fall, kommuninvånares och användare av SkåneFlex erfarenheter. För att få en mer generaliserbar bild av pilotprojektets effekter och utformning rekommenderas det att framöver komplettera resultaten genom att inkludera dessa perspektiv.

Vidare när det kommer till den tematiska analysen har det varit av vikt att vara så transparent som möjligt med utformningen. Alvinus m.fl. (2023) menar dessutom att ens bakgrund kan påverka vilka koder, kategorier och teman som skapas. För att undvika detta har uppsatsens författare analyserat datan från intervjuerna med ett öppet sinne, i syfte att upptäcka nya perspektiv och inte begränsas av teman och frågor i intervjuguiden. Däremot förhåller sig uppsatsens resultat i stor utsträckning till de teman som används inom intervjuguiden, vilket också speglar vad som kunnat identifieras utifrån intervjuerna. Inför framtida studier rekommenderas det därför att lyfta in fler nyanserade faktorer.

5.3. Slutsats

Transportsektorns utmaningar kvarstår och kräver att fler testar lösningar som kan bidra till minskad klimatpåverkan och ett mer hållbart samhälle. Inom denna studie har pilotprojektet SkåneFlex undersökts, ett initiativ som skulle kunna visa sig vara en av framtidens lösningar för att förflytta sig utan den privatägda bilen på landsbygden och i mindre tätorter i Skåne. Detta återstår dock att se då pilotprojektet fortfarande behöver avslutas och utvärderas för att helt kunna besvara detta. Trots osäkerhet kring SkåneFlex framtid finns det en förhoppning och i vissa fall även en målsättning kring att kommunerna ska få ha kvar SkåneFlex som en permanent del av kommunernas kollektivtrafikutbud. Lösningens syfte kan brytas ner till *lärande*, i form av ny kunskap kring utformning, system och kunskapsbevaring, men även i *service*, där SkåneFlex kan syfta till att bistå kommunerna genom att erbjuda kommuninvånare både bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik. Vidare visar SkåneFlex i nuläget potential till att kunna beskrivas som en hållbar mobilitetslösning, men utvärdering och mer arbete runtomkring, så som fortsatta investeringar i beteendeförändring, är essentiellt för lösningens framtid och hållbarhetspotential. Slutligen verkar det som att intresset för kollektivtrafik on-demand är stort även från andra kommuner med liknande utmaningar. För framtiden krävs det alltså fortsatt forskning kring vilka lärdomar som kan dras från SkåneFlex och vilken utformning av kollektivtrafik on-demand som kan anses vara mest fungerande, hållbar, samt möta både efterfrågan och kommunala och regionala behov. Inför framtida studier finns det därför potential att jämföra SkåneFlex slutliga resultat med de tankar och idéer kring pilotprojektet som blivit belysta av studiens intervjupersoner. Dessutom har ett användarperspektiv inte undersökts inom ramen för denna studie, vilket är ett perspektiv som är av vikt för framtida forskning eftersom det kan ge värdefulla insikter om hur lösningen fungerar i praktiken, landsbygdens verkliga mobilitetsbehov och hur invånarnas attityder kring den här typen av lösning över lag ser ut. Slutligen krävs det fortsatt generell forskning kring hållbara mobilitetslösningar i syfte att ställa om samhället för att möta framtidens klimatutmaningar och skapa ett mer rättvist och tillgängligt transportsystem för alla. SkåneFlex visar därmed att även små lösningar kan göra skillnad för en bättre framtid.

Tack

Jag vill börja med att tacka er tjänstepersoner från Skånetrafiken, Sjöbo kommun, Svalövs kommun och Tomelilla kommun för att ni tagit er tid att delta i mina intervjuer. Utan era insikter och expertis hade denna uppsats inte varit möjlig att genomföra. Jag vill även rikta ett stort tack till min handledare Vanessa Stjernborg för all stöttning, vägledning och värdefulla diskussioner genom hela arbetet. Slutligen vill jag tacka alla i min närhet som på olika sätt bidragit till att göra detta examensarbete möjligt. Tack!

Referenser

- Alvinus, A., Borglund, A., & Larsson, G. (2023). *Tematisk analys: Din handbok till fascinerande vetenskap* (Upplaga 1). Studentlitteratur.
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences*, 8(2), Article 2. <https://doi.org/10.3390/socsci8020058>.
- Björverud, P., Jan, P., & Åse, J. (2025). *Kollektivtrafik on-demand i Sverige* (No. 2025:1).
- Boarnet, M. G., Giuliano, G., Hou, Y., & Shin, E. J. (2017). First/last mile transit access as an equity planning issue. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 296–310. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.06.011>.
- Braun, V., & Clarke, V. (2022). *Thematic analysis: A practical guide*. SAGE.
- Brůhová Foltýnová, H., Vejchodská, E., Rybová, K., & Květoň, V. (2020). Sustainable urban mobility: One definition, different stakeholders' opinions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 87, 102465. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102465>.
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder* (B. Nilsson, Övers.; Tredje upplagan). Liber.
- Currie, G., & Fournier. (2020). Why most DRT/Micro-Transits fail – What the survivors tell us about progress. *Research in Transportation Economics*, 83, 100895. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100895>.
- Dianin, A., Gidam, M., & Hauger, G. (2023). What can be done with today's budget and demand? Scenarios of rural public transport automation in Mühlwald (South Tyrol)-All Databases. *Public Transport*, 2024(16), 295–332. <https://doi.org/10.1007/s12469-023-00333-8>.
- Hansson, J., Pettersson, F., Svensson, H., & Wretstrand, A. (2019). Preferences in regional public transport: A literature review. *European Transport Research Review*, 11(1), 38. <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0374-4>.
- Innovation Skåne. (u.å.). *Mobilitet på tvärs*. <https://innovationskane.com/mobilitet-pa-tvars/>
- Isaksson, I., & Oldbury, K. (2023). Roller, ansvar och inflytande i experimentella initiativ – lärdomar från forskning om pilotprojekt för framtidens kollektivtrafik. *K2 OUTREACH*, 2023(3), 29. ISBN: 978-91-89407-26-8.

- Jaramillo, P., Kahn Ribeiro, S., Newman, P., Dhar, S., Diemuodeke, O. E., Kajino, T., Lee, D. S., Nugroho, S. B., Ou, X., Strømman, A., & Whitehead, J. (2022). Transport. I P. R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. Al Khourdajie, R. van Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, & J. Malley (Eds.), *IPCC, 2022: Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Vol. 2022, s. 1049–1160). IPCC. doi: 10.1017/9781009157926.012.
- Justesen, L., & Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa metoder: Från vetenskapsteori till praktik* (S. Andersson, Övers.; 1. uppl). Studentlitteratur.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (S.-E. Torhell, Övers.; Tredje upplagan). Studentlitteratur.
- Lattarulo, P., Masucci, V., & Pazienza, M. G. (2019). Resistance to change: Car use and routines. *Transport Policy*, 74, 63–72. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.013>.
- Loyola, M., & Nelson, J. D. (2024). Flexible and local: Understanding how on-demand transport serves rural communities. *Transportation Planning and Technology*, 2024, 24. <https://doi.org/10.1080/03081060.2024.2393807>.
- Naturvårdsverket. (2023). *Fördjupad utvärdering av Sveriges miljömål 2023* (Vol. 2023). <https://www.naturvardsverket.se/publikationer/7000/978-91-620-7088-5/>
- Naturvårdsverket. (2024). *Klimatet och transporterna*. Hämtad 2 februari 2025, från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>.
- Persson, J. A., Jevinger, Å., Davidsson, P., Dytekov, S., Lorig, F., Svensson, H., & Zhao, C. (2023). *Efterfrågestyrd kollektivtrafik: Systemeffekter och acceptans*. K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. ISBN: 978-91-89407-25-1.
- Pettersson, F. (2019). *An international review of experiences from on-demand public transport services*. K2 Working paper, 2019(5), 35. ISBN: 978-91-985495-1-5.
- Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J., & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European Transport Research Review*, 14(1), 13. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00536-3>.
- Region Skåne. (2017). *FOKUS LANDSBYGD – samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne*. <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/temapm-fokus-landsbygd/>.
- Region Skåne. (2022). *Regionplan för Skåne 2022–2040*. <https://storymaps.arcgis.com/stories/1a106d5f511c4a33961bf74e700a8b59>.

- SCB. (2024a). *Befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) m.m efter region, kön, tabellinnehåll och år: Sjöbo kommun, Svalöv kommun, Tomelilla kommun*. Statistikmyndigheten. Hämtad 15 april 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101C/BefArealTathetKon/table/tableViewLayout1/.
- SCB. (2024b). *Befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) m.m efter region, kön, tabellinnehåll och år: Skåne län*. Statistikmyndigheten. Hämtad 15 april 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101C/BefArealTathetKon/table/tableViewLayout1/.
- Sjöbo kommun. (2022). *Översiktsplan 2040*. <https://sjobo.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=28abd2a853264c53be217765e74dc0a3>.
- Sjöbo kommun. (2024). *Det här är Sjöbo kommun*. Hämtad 19 februari 2025, från <https://www.sjobo.se/kommun-och-politik/fakta-om-sjobo/det-har-ar-sjobo-kommun.html>.
- Skånetrafiken. (u.å.b.). *SkåneFlex frågor och svar*. Hämtad 22 januari 2025, från <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/skaneflex/skaneflex-fragor-och-svar/>.
- Skånetrafiken. (u.å.a.). *Vad är SkåneFlex?* Hämtad 22 januari 2025, från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygder/begreppforlandsbygder.5537.html>. <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/skaneflex/vad-ar-skaneflex/#/>.
- Soder, M., & Peer, S. (2018). The potential role of employers in promoting sustainable mobility in rural areas: Evidence from Eastern Austria. *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(7), 541–551. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1402974>.
- Svalövs kommun. (2021). *Översiktsplan*. <https://www.svalov.se/bo-bygg--miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan>.
- Sörensen, L., Bossert, A., Jokinen, J.-P., & Schlüter, J. (2021). How much flexibility does rural public transport need? – Implications from a fully flexible DRT system. *Transport Policy*, 100, 5–20. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.09.005>.
- Tillväxtverket. (u.å.a.). *Utmana den urbana normen*. Hämtad 15 maj 2025, från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygder/verktygutmanadenurbananormen.4846.html>

- Tillväxtverket. (u.å.b.). *Begrepp för landsbygder*. Hämtad 17 maj 2025, från <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygder/begreppforlandsbygder.5537.html>.
- Tomelilla kommun. (2018). *Översiktsplan*. <https://tomelilla.se/stadsutvecklingochinfrastruktur/oversiktsplan.2015.html>
- Tomelilla kommun. (2024). *Tätorter och byar*. Hämtad 17 maj 2025, från <https://tomelilla.se/kommunochpolitik/faktaomtommelilla/tatorterochbyar.1551.html>
- Tomelilla kommun. (u.å.). *Översiktsplan 2040 – pågående*. Hämtad 17 maj 2025, från <https://tomelilla.se/stadsutvecklingochinfrastruktur/oversiktsplan2040pagaende.2014.html>.
- Trafikverket. (2024). *Transporternas klimatpåverkan*. Hämtad 3 februari 2025, från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/transporternas-klimatpaverkan/>.
- Turan, B., Hemmelmayr, V., Larsen, A., & Puchinger, J. (2024). Transition towards sustainable mobility: The role of transport optimization. *Central European Journal of Operations Research*, 32(2), 435–456. <https://doi.org/10.1007/s10100-023-00888-8>.
- United Nations. (u.å.). *Sustainable transport*. Department of Economic and Social Affairs. Hämtad 22 januari 2025, från <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>.
- van der Meulen, J. (2024). *In the shadow of cars: Vélomobility as a political project* [Doctoral Thesis (compilation)]. Department of Technology and Society, Lund University.
- van Nunen, J., Huijbregts, P., & Rietveld, P. (2011). Introduction to Transitions Towards Sustainable Mobility. I *Transitions Towards Sustainable Mobility New Solutions and Approaches for Sustainable Transport Systems* [Elektronisk resurs] (1–15). Springer Berlin Heidelberg.
- Vetenskapsrådet. (2024). *God forskningssed 2024*. <https://www.vr.se/analys/rapporter/vara-rapporter/2024-10-02-god-forskningssed-2024.html>.
- Westin, M., Johansson, C., Lättman, K., & Berggård, G. (2025). Perceived safety and security constraints to achieving a shift from fossil fuel cars to other options in rural areas. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 31, 101419. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101419>.

Bilaga 1 – Intervjuguide (kommun)

Inledning kring yrkesroll

- Vad har du för roll på kommunen och hur länge har du arbetat där?

Kommunal kontext

- Möjligheter, utmaningar, styrkor och svagheter i kommunen idag?
- Hur ser kollektivtrafiken och andra förbindelser ut i kommunen idag?
- Har ni några klimatmål?
- Känner du till SkåneFlex sedan tidigare?

Om intervjupersonen arbetat med/känner till SkåneFlex:

Tankar om SkåneFlex

Initiala tankar om projektet

- Hur upplevde du idén om SkåneFlex?
- Vad ser du som den viktigaste anledningen till att testa SkåneFlex/denna typ av projekt i din kommun?

Syfte

- Vad har din kommun för syfte med att vara med i SkåneFlex?
- Finns det ett klimatrelaterat syfte?

Mål

- Vad har din kommun för mål med medverkan i SkåneFlex?
- Finns det ett klimatrelaterat mål?

Förväntningar

- Vad har du för förväntningar på projektet?
- Tror du att era förväntningar skiljer sig från Skånetrafikens tankar kring projektet?

Målgrupp

- Vem eller vilka grupper anser du är målgruppen för projektet? Har den faktiska användargruppen överensstämmt med den målgruppen, hittills?
- Finns det någon mer målgrupp som ni skulle vilja fånga upp med SkåneFlex?

Effekt

- Har du sett någon annan effekt som ni inte hade förväntat er hittills?

SkåneFlex funktioner

Dialog med användare

- Har ni fört en dialog med lokalbefolkningen om det? Hur har det gått och har ni tagit med er något från tidigare liknande projekt?
- Kommer folk in med förbättringstips? Tillgodoses dessa?

Geografi

- Fungerar de utvalda hållplatserna?

Öppettider

- Hur har SkåneFlex öppettider valts?

Tidsdimension

- Man kan boka tidigast 30 minuter innan avgång, hålls dessa tider? Hur har ni resonerat kring den tidsdimensionen?

Användare

- Vad är det krångligaste för användarna hittills?

Fordonsflotta

- Hur många bussar ingår i SkåneFlex i er kommun? Hur bestämdes det antalet?
- Finns det något särskilt fokus på hållbara drivmedel för bussarna?

Landsbygdsvision

Plandokument

- Kan SkåneFlex relateras till något kommunalt/regionalt plandokument? På vilket sätt?
- Har du arbetat med kommunens plandokument (översiktsplan osv.)?
- Har du koll på Skånes regionplan? Hur stor plats får rurala områden/landsbygden i regionplanen i så fall?

Inkludering av landsbygden

- På vilket sätt är det bra eller dåligt att testa pilotprojekt, särskilt i landsbygdscontext?
- Är det viktigt att inkludera landsbygden/rurala områden i en grön omställning? Varför/varför inte?

Framtidsvision

- Hur ser din framtidsvisionen ut för mobilitet och kollektivtrafik i kommunen?
- Hur ser du på möjligheterna att skala upp/ anpassa SkåneFlex till andra kommuner?
- Är kollektivtrafik on-demand en långsiktig lösning för kommunen/regionen?

Bilaga 2 – Intervjuguide (Skånetrafiken)

Inledning kring yrkesroll

- Vad har du för roll på Skånetrafiken och hur länge har du arbetat där?

Regional kontext

- Möjligheter, utmaningar, styrkor och svagheter för Skånetrafiken idag?
- Kortfattat, hur ser kollektivtrafiken och andra förbindelser ut i regionen idag?
- Har ni några klimatmål?
- Känner du till SkåneFlex sedan tidigare?

Om intervjugpersonen arbetat med/känner till SkåneFlex:

Tankar kring SkåneFlex/liknande projekt

Initiala tankar om projektet

- Hur upplevde du idén om SkåneFlex?
- Vad ser du som den viktigaste anledningen till att testa SkåneFlex/denna typ av projekt?
- Hur kommer det sig att just Sjöbo, Svalövs och Tomelilla är de kommuner som fått testa SkåneFlex? Hur ser skillnaden mellan testerna ut?

Syfte

- Vad är syftet med att testa SkåneFlex som projekt?
- Finns det ett klimatrelaterat syfte?

Mål

- Vad har ni för mål med att testa SkåneFlex?
- Finns det ett klimatrelaterat mål?

Förväntningar

- Vad har du för förväntningar på projektet?
- Tror du att era förväntningar skiljer sig från kommunernas tankar kring projektet?

Målgrupp

- Vem eller vilka grupper anser du är målgruppen för projektet? Har den faktiska användargruppen överensstämmt med denna målgrupp, hittills?
- Finns det någon mer målgrupp som ni skulle vilja fånga upp med SkåneFlex?

Effekt och resultat

- Har du sett någon annan effekt hittills som ni inte hade förväntat er?

SkåneFlex funktioner

Dialog med användare

- Har ni fört en dialog med lokalbefolkningen om det? Hur har det gått och har ni tagit med er något från tidigare liknande projekt?
- Kommer folk in med förbättringstips? Hur tillgodoser ni dessa?

Geografi

- Fungerar de utvalda hållplatserna?

Öppettider

- Hur har SkåneFlex öppettider valts?

Tidsdimension

- Man kan boka tidigast 30 minuter innan avgång, hålls dessa tider? Hur har ni resonerat kring den tidsdimensionen?

Användare

- Vad är det krångligaste för användarna hittills?

Fordonsflotta

- Hur många bussar ingår i SkåneFlex vardera kommun? Hur bestämdes det antalet?
- Finns det något särskilt fokus på hållbara drivmedel för bussarna?

Landsbygdsvision

Plandokument

- Tror du att SkåneFlex är kompatibelt med den riktning som kommunerna vill gå i när det kommer till utveckling?
- Finns det några andra plandokument som vägleder er?
- Har du koll på Skånes regionplan? Är det något ni utgått från när sådana här projekt tas fram?
- Har du några tankar kring inkludering av rurala områden/landsbygdens plats i plandokument och planering i helhet?

Inkludering av landsbygden

- På vilket sätt är det bra eller dåligt att testa pilotprojekt, särskilt i landsbygdskontext?
- Är det viktigt att inkludera landsbygden/rurala områden i en grön omställning? Varför/varför inte?

Framtidsvision

- Hur ser era framtidsvisioner ut för mobilitet och kollektivtrafik på landsbygden och i regionen i stort?
- Hur ser du på möjligheterna att skala upp/ anpassa SkåneFlex till andra kommuner?
- Är kollektivtrafik on-demand en långsiktig lösning för kommunen/regionen

Bilaga 3 – Forskningspersonsinformation

Förfrågan om att delta i studien *Framtidens mobilitet på landsbygden: En analys av SkåneFlex och dess roll i den gröna omställningen* (preliminär titel).

Jag vill gärna intervjua dig (eller någon annan på din arbetsplats som du tror passar) om frågor som handlar om din arbetsplats och yrkesroll, pilotprojektet SkåneFlex och/eller liknande lösningar, samt landsbygdens roll i en grön omställning. Då jag intervjuar aktörer som arbetar med dessa frågor utifrån olika fokus och bakgrund anpassas intervjun efter din roll och erfarenhet.

Intervjun kommer antingen att genomföras via verktyget Zoom eller fysiskt där det passar dig. Intervjun beräknas ta mellan 30–60 minuter och kommer att spelas in, för att sedan transkriberas, det vill säga skrivas ner i skriftlig form. Resultatet kommer sedan att sammanställas i en masteruppsats inom *tillämpad klimatstrategi* och kommer att finnas fritt tillgänglig via LUP Student Papers i juni 2025.

Studien utförs som en del i min utbildning, inom mitt examensarbete för masterexamen - fördjupning i tillämpad klimatstrategi vid institutionen för miljövetenskap vid Lunds universitet. Syftet med studien är att undersöka betydelsen av tillgången till kollektivtrafik on-demand i rurala områden och om detta kan bidra till att främja ett hållbart resande. Studien syftar vidare till att belysa de möjligheter och utmaningar som finns kopplade till implementeringen av sådana lösningar genom att studera pilotprojektet SkåneFlex.

Hur personuppgifterna kommer att förvaras och skyddas under arbetets gång

Under arbetets gång är det endast författaren till uppsatsen och handledaren till uppsatsen som kommer ha tillgång till personuppgifter och inspelningen. Detta kommer sedan att raderas vid avslutat och godkänt arbete. I arbetet kommer samtliga intervjupersoner att avidentifieras och benämnas som exempelvis “intervjuperson 1”. Ditt namn kommer således inte att vara med i den färdiga uppsatsen, utan endast en generell beskrivning av din arbetsroll och arbetsplats. Du kan när som helst återkalla ditt samtycke utan att ange orsak

Samtycke till utförandet av denna studie

Jag har tagit del av informationen om studien och samtycker till att delta i studien *Framtidens mobilitet på landsbygden: En analys av SkåneFlex och dess roll i den gröna omställningen* (preliminär titel). Jag är medveten om att mitt deltagande är helt frivilligt och att jag kan avbryta deltagandet i studien utan att ange skäl för det. Genom min underskrift nedan väljer jag att delta i studien och godkänner att Lunds universitet behandlar mina personuppgifter i enlighet med gällande dataskyddslagstiftning och lämnad information.

Ort och datum

Underskrift forskningsperson

Namnförtydligande

Kontaktuppgifter till ansvariga för studien

Student vid Lunds universitet	Handledare vid Lunds universitet
Tilda Thorsson ti1328th-s@student.lu.se 0766188428	Vanessa Stjernborg Biträdande universitetslektor vanessa.stjernborg@tft.lth.se



LUNDS
UNIVERSITET

CEC

CENTRUM FÖR MILJÖ-
OCH KLIMATVETENSKAP