

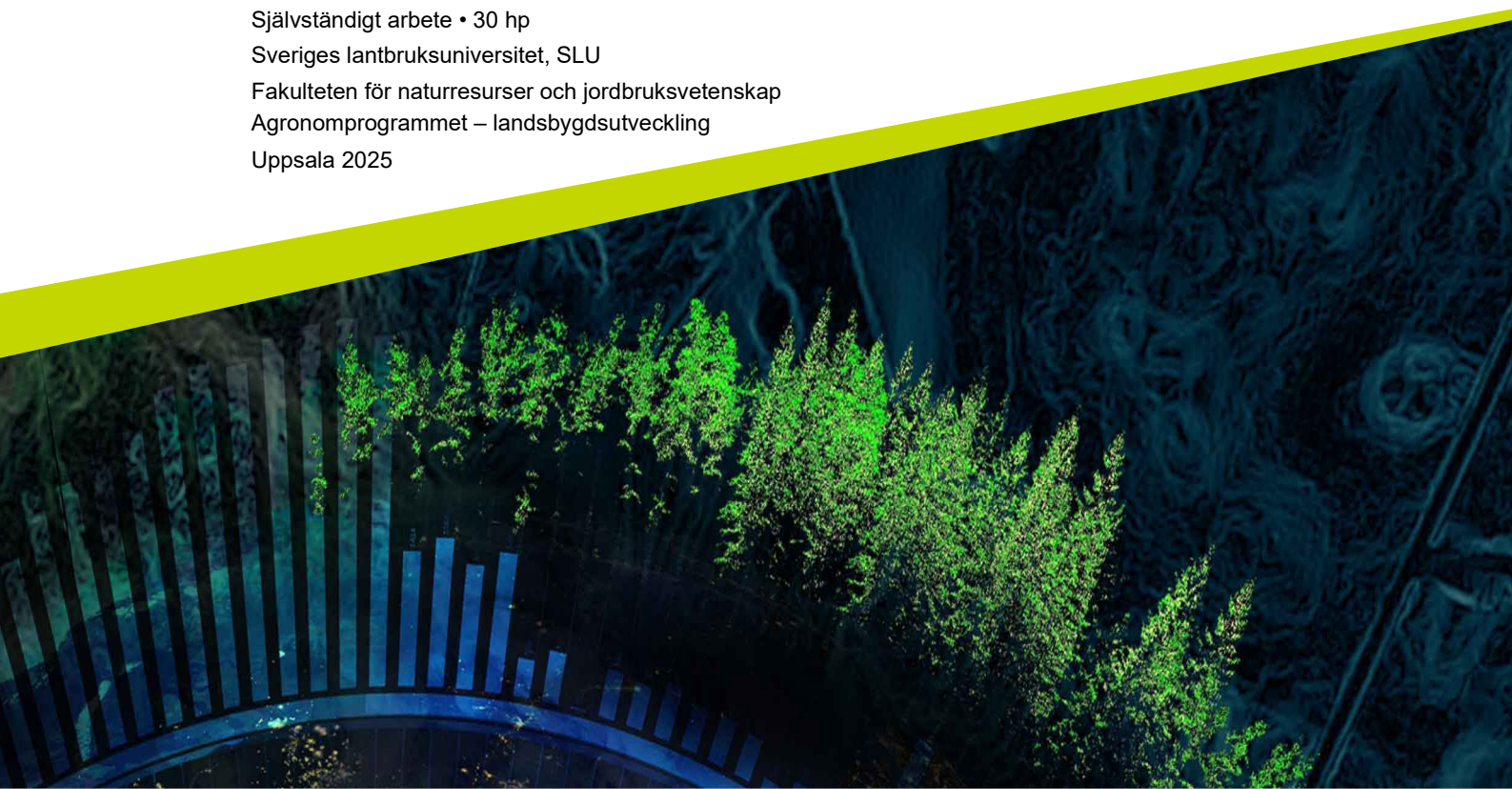


Vem axlar landsbygdstransporterna?

En fallstudie om samdistributionslösningen i Los

Nabila Fernandes

Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Agronomprogrammet – landsbygdsutveckling
Uppsala 2025



Vem axlar landsbygdstransporterna? En fallstudie om samdistributionslösningen i Los

Who shoulders the responsibility for Rural Transports? A case study about the co-distribution solution in Los

Nabila Fernandes

Handledare: Malin Beckman, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Examinator: Brian Kuns, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: Avancerad nivå, A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i Landsbygdsutveckling, A2E – Agronomprogrammet - landsbygdsutveckling

Kurskod: EX0890

Program/utbildning: Agronomprogrammet – landsbygdsutveckling

Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2025

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: samdistribution, landsbygdstransporter, social logistics, motsträvighet, glesbygd, samhällsservice, ansvar, samhällskontraktet

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landsbygdsutveckling

Sammanfattning

Transporter av gods på landsbygden är olik från dess motsvarighet i tätbefolkade områden och därför behöver de beskrivas därefter. Landsbygdstransporter är därför ett begrepp jag vill använda för att skildra samlastningslösningen som växte fram i Los, Ljusdals kommun. Syftet med uppsatsen är att undersöka vad som motiverar landsbygdsaktörer att involvera sig i landsbygdstransporter. Arbetet är av kvalitativ art i form av en fallstudie där ett urval aktörer aktiva inom landsbygdstransporter i Los intervjuas. Arbetet visar att transportlösningen växte fram och upprätthålls av en kombination av ekonomiska och sociala incitament. Vidare visar arbetet på att det finns alternativa lösningar till tidigare offentligt förvaltade samhällsviktiga funktioner och rollen av socialt kapital inom landsbygdens utveckling.

Nyckelord: landsbygdstransporter, social logistics, motsträvighet, socialt kapital

Abstract

Rural transport of goods is different from their counterpart in densely populated areas, hence need to be addressed accordingly. To more accurately depict the co-distribution solution in Los, Ljusdal Municipality, I want to coin and use the term “Rural Transports (of Goods)”. The aim of this essay is to examine what motivates rural agents to engage in Rural Transports. The thesis is of qualitative kind, with a case study of a selection of agents involved in Rural Transports in Los. The results show that the co-distribution solution in Los was developed and maintained by a combination of economic and social incentives. Furthermore, the essay shows that there are alternative solutions to formerly publicly funded essential services and the role social capital has within Rural Development.

Keywords: Rural Transports of Goods, social logistics, social capital

Innehållsförteckning

1. Förord.....	6
2. Inledning	7
3. Syfte	9
4. Metod.....	10
4.1 Kvalitativa metoder	10
4.2 Intervjuer	11
4.3 Kunskapsteori	11
4.4 Urval.....	11
4.5 Etiska ställningstagande	12
5. Teori	14
5.1 Teoretiskt ramverk	14
5.2 Teoretiska begrepp	14
5.2.1 Social logistics	15
5.2.2 Socialt kapital.....	15
5.2.3 Motsträvighet	16
5.2.4 Det faktiska och praktiska medborgarskapet.....	16
6. Bakgrund	18
6.1 Transportflöden	18
6.2 Landsbygdstransporter	19
6.3 Avstånd och fyllnadsgrad i transporter	19
6.4 Livsmedel och farligt gods	21
6.5 Serviceombud och distributionslösningar	21
7. Tidigare forskning.....	23
8. Empiri	26
8.1 Platsbeskrivning	26
8.2 Intervjupersonerna	27
8.2.1 Mottagarna.....	27

8.2.2	Transportörerna	28
8.3	Bussgods som start till förändring	29
8.4	Åkeriet	30
8.4.1	Inom företaget	30
8.4.2	Konkurrenter	32
8.5	Mottagarna i Los	33
8.5.1	Vad används transporterna för?	34
8.5.2	Förändring i distributionen	35
8.5.3	Servicepunkter och ombud	35
9.	Analys	37
9.1	Mervärden i transporten	37
9.2	Medberoende och mötesplatser	38
9.3	Motsträvighet som funktion och motivation	41
9.3.1	Ljusdalsmodellen	41
9.3.2	Verksamma utan ekonomiska bidrag	42
9.4	Ansvar och skyldigheter	43
9.5	Kommer lösningen finnas kvar?	44
9.5.1	Kostnaden	44
9.5.2	Spänningar	45
10.	Slutsats	47
	Referenser	48
	Populärvetenskaplig sammanfattning	50
	Tack	51

1. Förord

Vi sitter i ett halvmörkt mötesrum i ett kommunhus i mellersta Sverige. Besöket är en del av en kurs på universitet och vi är hos en landsbygdsutvecklare som nämner hur de har utvecklat en distributionslösning i kommunen. Lösningen växte fram för att verksamheter och privatpersoner stod utan möjligheter att skicka eller ta emot varor. Han pekar på en illustration. Den visar flödet på gods som släpps av på en omlastningsterminal i centralorten, som sedan transporteras vidare till glesbygdsorterna i en mindre lastbil.

Lösningen är en enkel, men genialiskt. En ömsesidigt och gynnsam lösning för alla inblandade, speciellt på landsbygden. Nu behöver inte i tunga och nästan tomma lastbilar leverera godset, utan fulla mindre lastbilar kan göra det i deras ställe. År senare kommer detta möte finnas kvar som ett ekande minne i mitt bakhuvud. Jag börjar själv jobba inom logistik med bilden från det halvmörka mötesrummet som inspiration. Det dröjer innan jag lär mig att denna lösning inte alls används i stora transportföretags planering. Det som beskrevs i det halvmörka mötesrummet, transportlösningen, var fortfarande vid liv i kommunen vi besökte.

Jag sökte efter en förklaring till varför de fortfarande bedrev denna typ av transportlösning. Med erfarenheter från transportyrket, vet jag numera att transporter som planeras centralt är bestämda av specifika upphandlingar och bestämmelser. För att kunna planera i transporter behövs förutsägbarhet, vilket dessa centrala och uppköpta bestämmelser skapar. De kan försvåra för skapandet av flexibla och alternativa lösningar som ofta transporter på glesbygden kräver. Den lösning som diskuteras i denna uppsats hyllas i media och studeras på flera håll, men jag kan fortfarande inte förstå varför detta inte är en lösning på fler håll i landet. Jag lyfter telefonen och ringer till transportören i fråga. Svaren bidrar till en bredare förståelse som inte tidigare har lyfts, som också är viktiga för landsbygdens utveckling.

2. Inledning

Det finns transportlösningar som är unika i en landsbygdskontext. Last-mile deliveries, eller godsdistribution på svenska, är en logistisk term för den sista sträckan som gods, exempelvis paket, färdas. Men begreppet säger inget om det kontext det utförs i, utöver dess kronologiska plats i ett transportflöde. Därför vill jag i stället använda begreppet landsbygdstransporter för att koppla processen för att samordna och utföra godsdistribution i ett gles- och landsbygdskontext. Syftet med begreppet landsbygdstransporter är att lyfta och namnge gles- och landsbygdstransporters särskilda förutsättningar inom studier och arbete med landsbygdsutveckling. Bussgods är en transportlösning för landsbygdstransporter som under våren 2024 endast finns i norra Sverige för att öka godsflöden i glesbygderna. Bussgods i Norr AB är ett transportföretag som förvaltas av de fyra mest nordliggande regionerna (Nyström 2019) för att kunna “skicka gods som kan vara svåra att skicka med något annat fraktbolag” (Bussgods i Norr AB 2024). Tidigare har varumärket Bussgods även använts av andra regioner i landet, men idag finns bara verksamheten Bussgods i Norr AB.

Det halvmörka mötesrummet vi besökte under 2019 ligger i centralorten Ljusdal i Ljusdals kommun. Ljusdals kommun tillhör Region Gävleborg, som förvaltede transportföretaget Bussgods i Gävleborg AB i fem år innan det gick i konkurs i slutet av 2016 (Söderhamnskuriren 2016). Lastning och lossning av gods gjordes av det regionala bussföretaget på deras bussar till och från glesbygden. Regionen hade därför en viktig funktion som aktör för att erbjuda regelbundna möjligheter för leveranser och returer av gods i området. Anslutna verksamheter och privatpersoner till Bussgods tjänster på glesbygden i Gävleborgs län stod utan eller reducerade godsleveranser när tjänsten inte längre erbjöds. En av orterna som utmärkte sig i respons till konkursen av Bussgods i Gävleborg AB var Los i Ljusdals kommun. Ett par aktiva och lokala verksamhetsägare hörde sig av till kommunen när de inte längre kunde skicka eller ta emot gods regelbundet med bussarna som kom och lämnade Los.

Engagemanget visade att landsbygdens aktörer aktiveras i tider av förändring. Den dåvarande ägaren av ICA-butiken i Los och en delikatessproducent kontaktade kommunens näringslivsenhet för att få hjälp med frågan om leveranserna. Näringslivsenheten i Ljusdals kommun, NärLjus, kallade i början av 2017 till ett

stormöte (Gullberg et al. 2021). En inbjudan till mötet skickades till alla åkerier och storföretag som passerade Ljusdal kommuns glesbygder, som bland annat Los och Ramsjö. Dock kom endast fem deltagare på mötet som NärLjus kallade till. Dessa var Thomas och Bo (även kallad Bosse) från SNx Transport respektive SNx Logistik, Lotta från delikatess- och serviceombudet Lotta-Boden, den tidigare ägaren av ICA-butiken i Los och Ljusdal kommuns landsbygdsutvecklare som kallat till mötet. Efter mötet hade Los, Fågelsjö och Ramsjö en ny distributionslösning och regelbundna transporter till orterna.

Lösningen hyllades av media och används som exempel i forskningen. "Ljusdalsmodellen för samtransporter" hyllas i transportutvecklingssammanhang (SVT Gävleborg 2019) för sina bedrifter med att skapa lönsamhet och hållbarhet i sina transporter på glesbygden. I en artikel av SVT Gävleborg beskrivs "Ljusdals effektiva pakettransporter" som en "ledstjärna i Sverige" (ibid). Innovationsprojektet Predictive Movement, ett transportlösningsverktyg som använder sig av artificiell intelligens för att planera rutter i transporter, har använt Ljusdals kommun som pilotkommun i deras utvecklingsfas (Gullberg et al, 2021). I en slutrapport för förestudieprojektet Nationell Ombudsplattform (2020) beskriver Ljusdals kommuns landsbygdstrateg, hur kommunen har valt att fokusera på "marknadslogiklösningen, och att det kan fungera på många håll" (Lindberg 2020:65).

Jag kontaktar Thomas under förstudie-stadiet inför detta examensarbete. Jag frågar honom lite kort om hur Predictive Movement har fungerat i deras verksamhet och om hur samarbetet med NärLjus har sett ut. Det visar sig att SNx Transports involvering i innovationsprojektet med Predictive Movement inte bidrog till att effektivisera leveranserna i deras verksamhet. Det finns idag få skildringar av den verklighet som aktörerna som deltar i landsbygdstransporter behöver förhålla sig till. Eftersom Ljusdals kommun och SNx Transport och Logistik är en ledstjärna i Sverige i vad gäller distributionslösningar i ett annars mindre lönsamt transportområde, det vill säga på landsbygdens glesbygder, finns det beskrivningar om hur deras lösning ser ut.

Det saknas en genomgående analys om vilka relationer landsbygdsaktörer har till varandra och hur relationer påverkar de beslut som fattas i landsbygdstransporter. Los och Ramsjö har våren 2024 fortfarande möjligheten att beställa transporter av gods av bland annat SNx Logistik. Att studera relationerna, mellan aktörer involverade i godsdistribution i Los, öppnar upp för en bredare förståelse av medberoende och ansvar på landsbygden. Det som saknas i tidigare rapporter om distributionslösning i Los, är de sociala landsbygdscontext i vilket denna lösning existerar och skapades, relationen mellan olika aktörer och vilka roller de fyller i Los landsbygdstransporter.

3. Syfte

Syftet med uppsatsen är att:

1. skildra och tillgängliggöra kunskap om landsbygdstransporter av gods ur ett landsbygdsutvecklingsperspektiv
2. undersöka vad som motiverar landsbygdsaktörer att engagera sig i landsbygdsleveranser

Forskningsfrågan: Hur kan samdistributionslösningen från Ljusdal till Los användas för att förstå vad som motiverar landsbygdsaktörer att engagera sig i landsbygdstransporter på glesbygden?

Underfrågor:

1. Vilka roller fyller olika aktörer på landsbygden vad gäller landsbygdstransporter?
2. Vilka värden produceras i samband med landsbygdstransporter?
3. Hur relaterar olika aktörer till ansvar i samband med landsbygdstransporter?

4. Metod

Inledningsvis behöver jag samla data och analysera den, men innan dess behöver jag fatta beslut om olika aspekter av forskningen, bland annat forskningens upplägg i form av dess metod.

För att kunna besvara forskningsfrågan och samtliga underfrågor som ställs i detta examensarbete, kommer jag behöva information från aktörer och intressenter i godsdistribution på glesbygden. Som ledande beskrivning, har jag valt att använda begreppet landsbygdstransporter löpande i texten, för att beskriva processen av godsdistribution som sker specifikt i en gles- och landsbygdskontext.

Arbetet är en fallstudie av kvalitativ art, med fokus på en flexibel metod och intervjuer som datainsamlingsmetod för att kunna besvara forskningsfrågan.

4.1 Kvalitativa metoder

Ett gap behöver i förståelsen om landsbygdstransporter. Det som redan har skrivits är relevanta studier kring ämnet distribution på glesbygden. Däremot saknas en studie som tar sitt avstamp i just landsbygdsutveckling och de relationer som finns och skapas i landsbygdstransporter, vilket leder till att nya upptäckter. Detta arbete kommer att tillämpa en flexibel metoddesign (Creswell & Creswell 2018). En flexibel metoddesign tillåter arbetets teorier och fokus att anpassas utifrån de upptäckter som görs i samband med datainsamlingen.

Arbetet kommer utföras som en fallstudie. En fallstudie är en vetenskaplig forskningsmetod för att forska kring “ett kontemporärt fenomen inom dess i verkliga och fysiska kontext genom att använda flera källor som bevis” (Robson & McCartan 2016:150), vilket lämpar sig efter området som skall undersökas. Det är med ett nytt perspektiv på samdistribution på landsbygden jag ämnar intervjua aktörer i landsbygdstransporter som inte finns representerad i existerande akademiska texter. Fenomenet som kommer undersökas i uppsatsen är själva skapandet av distributionslösningen och dess aktualitet.

4.2 Intervjuer

Svaren och upplevelserna finns bland annat hos aktörer som är delaktiga i landsbygdstransporter i Los. Därför kommer jag med hjälp av ostrukturerade intervjuer samla data i samband med intervjuer i person. Ostrukturerade intervjuer kan låta oplanerade, men finns det en nyckelfunktion att låta forskningen ledas av samtalet (Kvale 2014:25). Ostrukturerade intervjuer kräver ett grundläggande fokus hos intervjuaren och kunskap om ämnet (Robson & McCartan 2016:285), och möjliggör att samtalet i takt med intervjupersonens skildrande av deras upplevelser och kunskaper.

Jag anser att intervjuerna bör hållas i fysiska möten för att kunna ha ett meningsfullt utbyte av upplevelser på landsbygden. Precis som intervjuerna är en metod för att samla information, är det också en mötesplats där dessa aktörer kan känna sig välkomna att uttrycka sin verklighet. Därför är intervjuerna formella i att intervjupersonerna får veta precis vad syftet med uppsatsen är, men samtidigt informella i att de hålls i deras livsvärld. Med andra ord är intervjuerna noggrant utförda på ett vis som kräver att jag som intervjuare är lyhörd och observant för olika ämnen eller händelser som kan följas upp både under och efter intervjun.

4.3 Kunskapsteori

Med detta avsnitt vill jag klargöra den kunskapsteoretiska inriktning detta arbete kommer anta. Kunskapsteori, eller epistemologi, handlar om hur vi skapar kunskap. Jag anser och kommer anta en konstruktivistisk kunskapsteori, vilket antar att det inte finns en objektiv sanning, utan att det som är *sant* skapas i samband med att vi som människor interagerar och tolkar vår omvärld (Moon & Blackman 2014:1172). Syftet med uppsatsen är att förstå olika sanningar som finns i relationer mellan aktörer i landsbygdstransporter. Detta är i enlighet med konstruktivistisk kunskapsteori, eftersom värde skapas i forskningen genom att förstå den givna och undersökta kontexten. Denna används sedan för att förstå hur aktörerna skapar och tolkar sin verklighet i förhållande till, i detta fall, landsbygdstransporterna (ibid).

4.4 Urval

Jag har valt att fokusera på nyckelaktörer i framväxten av samdistributionen mellan bland annat Ljusdal och Los. Det finns andra åkerier i Gävleborg, men de som var och är engagerade i landsbygdstransporterna till Los i Ljusdals kommun är SNx Transport och SNx Logistik. Eftersom de var en nyckeltransportör i utvecklingen av Ljusdalsmodellen, anser jag att det finns förutsättningar att granska huruvida det

har skett en förändring i relationer eller engagemang sedan starten av initiativet. Transportören är dessutom en informatör med kunskaper över en period som sträcker sig från början av krisen med Bussgods, fram tills idag som kan relateras till varandra.

Jag har valt att fokusera på en ort i stället för alla påverkade i kommunen, för att kunna djupare analysera relationerna mellan aktörerna i orten. Eftersom jag i huvudsak vill utföra intervjuerna i fysiska möten, blir antalet något begränsat. Gävleborg ligger ett flertal timmar ifrån min hemort, så intervjuerna måste kunna utföras under ett par dagars tid medan jag övernattar i Ljusdals kommun.

Kommunen är inte en huvudaktör som intervjuas. Jag kommer analysera kommunens roll i transporterna, men eftersom de inte är med och aktivt koordinerar eller äger transportlösningen, kommer de inte att inkluderas som huvudfokus i uppsatsen. Jag har försökt kontakta kommunens landsbygdsstrateg från Ljusdalsmodellens framväxt, men inte lyckats planera ett fysiskt möte.

Landsbygdstransporter syftar exklusivt på transporter som förflyttar gods. Transportlösningar som innefattar mobilitet av människor och transport av gods behöver inte utesluta den andra. Bussgods är ett exempel på detta. Jag kommer att nämna mobilitet på landsbygden som ett tema, men denna uppsats kommer fokusera på leveranser av gods på landsbygden snarare än människor, då detta fält är underrepresenterat i relation till mobilitet av människor. Mer om detta presenteras i avsnittet "Tidigare forskning".

4.5 Etiska ställningstagande

Forskare har ett ansvar att bevara alla informanternas integritet. Detta gäller även inom studier kring människors relationer och värderingar som detta arbete innefattar. Det finns det en vetenskaplig relevans med att lyfta alla informanternas upplevelser, värderingar och motiveringar till att engagera sig i landsbygdstransporter i en kontext som riskerar att vara ekonomiskt olönsam. Eftersom Ljusdalsmodellen är uppmärksam i media och i distributionssammanhang, blir det svårt att tillämpa en strategi som anonymisering.

Arbetet kommer utföra med hänsyn till god forskningssed. God forskningssed handlar bland annat om att inte utföra forskningen på ett sätt som kan skada läsare, forskare eller intervjuade personer (Vetenskapsrådet 2011). Därför kommer jag att helt exkludera, eller anonymisera känslig information, även om den är relevant för ämnet, för att det inte ska skada någon. Dessutom kommer jag ha en ostrukturerad informell intervjuteknik, vilket kan leda till att jag lever mig in i kontexten jag

undersöker (Creswell & Creswell 2018:145). Precis som informanterna delar information om sina upplevelser, kommer jag som intervjuperson också delta i samtalet med mina egna upplevelser för att skapa gemensam tillit.

5. Teori

5.1 Teoretiskt ramverk

Syftet med uppsatsen är att studera hur aktörer i landsbygdsutvecklings tolkning av deras livsvärld motiverar eller inte motiverar dem att engagera sig i landsbygdstransporter. Som fortsättning till avsnittet gällande kunskapsteori, har jag ett etablerat ramverk för att förstå forskningsfrågan. Denna uppsats kommer därför välja att utgå ifrån den socialkonstruktivistiska världsbilden (Moon & Blackman 2014:1169; Robson & McCartan 2016:46–7) som menar att människor försöker förstå världen utifrån den plats de jobbar och lever i. Vidare ur ett socialkonstruktivistiskt perspektiv är “målet av forskningen att i så stor omfattning som möjligt förlita sig på deltagares olika perspektiv av situationen som undersöks” (Översatt av mig från engelska, (Robson & McCartan 2016:46–7). För att kunna förstå hur människor relaterar och interagerar med sina omständigheter, är en förutsättning att förstå vad som skapar engagemang och motivation. Därför kommer denna text att fokusera på intervjupersonernas upplevelser och interaktioner med olika intressenter.

5.2 Teoretiska begrepp

För att beskriva fenomen runt samdistribution som sker i Ljusdals kommun och Los, behövs det ett antal grundläggande teoretiska begrepp. Det finns en komplexitet i det som sker och har skett i distributionen till Los i Ljusdals kommun. Å ena sidan ibland enkla svar till hur olika individer och aktörer förhåller sig till relationer och situationer på landsbygden. Å andra sidan kan även det enkla beskrivas i dess storhet och djup. Med den bakgrunden kommer jag använda mig av begrepp som beskriver olika fenomen runt samdistribution i Los och tolka dem på ett sätt som fångar de upptäckter som gjorts i samband med denna fallstudie.

5.2.1 Social logistics

Det finns ett begrepp som inkluderar sociala värden i logistik utöver ekonomiska intressen. I artikeln "Social logistics: Rethinking Public Transport as a Regional Distributor of Goods in Rural Areas. Chances For the long-term Establishment of Sustainable Regional Logistics Approach" av Greischel m.fl. (2023), beskrivs de olika funktionerna och interaktionerna som begreppet *social logistics* innefattar. Enligt författarna, kan begreppet beskrivas som ett system som organiserar utbytet av gods mellan olika funktioner, eller roller, i ett transportflöde. Social logistics värderar inte bara det fysiskt utbytet av gods, utan även de sociala fördelar som kan tilldelas dessa. Jag undersöker vad och vem som anses fylla specifika roller inom systemet landsbygdstransporter. Systemet i social logistics fyller samhällsviktiga funktioner och svarar mot behov, som annars inte skulle tagits med i värderingen av transporter.

Med social logistics begreppet vill jag skildra hur mervärden produceras i landsbygdstransporter. Samdistributionen i Ljusdal har beskrivits tekniskt och ekonomiskt tidigare, men mervärdet av transporterna är viktiga i landsbygdens utveckling. Det kan vara allt från att skolan liksom andra verksamheter i orten kan fortsätta få leveranser. Samhällsnytta är inte nödvändigtvis en del av räkenskaperna i ett företag. Med användandet av social logistics, antas det att det kan produceras ett socialt mervärde i transporterna. Detta mervärde kan förstås som produktionen av socialt kapital. Mer om socialt kapital i avsnittet "Socialt kapital"

5.2.2 Socialt kapital

Det är svårt att beskriva relationer på landsbygden utan en användning av begreppet socialt kapital. I ett tidigare examensarbete har jag använt mig av ett antal olika tolkningar av begreppet socialt kapital (2022). Bourdieu (1993) beskriver socialt kapital som en av tre olika typer av kapital. Socialt kapital värderas i termer av högt och lågt och handlar om vardaglig och regelbunden tillgång till kapitalet. Å ena sidan kan människor ha högt eller högre socialt kapital, till exempel på grund av att de har regelbunden kontakt med mäktiga och förmögna människor. Å andra sidan har därför andra människor lågt eller lägre socialt kapital på grund av begränsad tillgång till mäktiga eller förmögna människor (1993). I en landsbygdskontext handlar socialt kapital inte lika mycket om kontakten med förmögna eller mäktiga människor i form monetärt perspektiv. Socialt kapital ur en landsbygdskontext handlar snarare om i vilken utsträckning människor är förmögna att göra en inverkan på landsbygden genom interaktionen med andra människor.

För att kunna fånga relationer på landsbygdens, behöver begreppet utvidgas. Begreppet som Bourdieu har myntat, begränsar socialt kapital till en resurs som

bara kan nyttjas av själva individen (Inglis & Thorpe 2019). Putnam däremot beskriver hur mervärde och tolerans kan skapas ur sammanbindande och överbyggande sociala kapital. Sammanbindande socialt kapital används för att stärka tilliten inom en grupp och överbyggande socialt kapital skapar tolerans och tillit mellan olika grupper (Putnam 2000). Det sociala kapital som utvecklas i landsbygdsrelationer kan därför förstås som en valuta i ett landsbygdsekonomiskt kontext. I denna uppsats kommer jag använda en integrerad tolkning av Bourdieu och Putnams sociala kapital, för att beskriva hur socialt kapital produceras och reproduceras i relationer som skapas i samband med landsbygdstransporter.

5.2.3 Motsträvighet

Motsträvighet är ett begrepp som beskriver viljan att kämpa för sin bygd. Det som utmärker begreppet är att den inte sker som ett direkt motstånd mot en offentlig instans, utan indirekt genom lokala och egna lösningar i protest. I Kjell Hansens bok "Välfärdens motsträviga utkant" (1998) beskriver han skillnad mellan motstånd och motsträvighet i lokala samhällen som följande:

"..motsträvighet: en vilja att begränsa åtgärdernas strukturerade inverkan på livsvärlden. Även om man inte protesterade vare sig högljutt eller organiserat, växte det fram en medvetenhet om olikhet. [...] Den kom till symboliskt uttryck i form av tal om frihet, självständighet, det praktiska kunnandets värde och det sunda förnuftets överlägsenhet mot det byråkratiska. Därmed skapades en sorts erfarenhetsbaserade byggstenar för en lokal identitetsformering utifrån åtskillnadens princip" (Hansen 1998:172–73)

Motsträvighet fångar stolthet i landsbygdens komplexitet. Det finns en kapacitet hos aktörerna på landsbygden i att inte vänta på att samhällsservice skall upprätthållas av exempelvis av den offentliga. Motsträviga landsbygder eller den motsträviga landsbygdsbon, mobiliserar sig som en respons för att lösa lokala behov i stället för att protestera mot det offentliga oförmåga att tillgodose dessa. Ledord som jag förstår i motsträvighet är en känsla av lokal stolthet och förmåga att kunna agera självständigt, utan offentlighetens resurser. Motsträvighet kan också beskrivas som en reaktion mot att samhällskontraktet bryts av det offentliga i deras relation till landsbygden. Samhällskontraktet presenteras med i avsnittet "Det faktiska medborgarskapet".

5.2.4 Det faktiska och praktiska medborgarskapet

Medborgarskap skall inte förstås som en enbart juridisk definition. Ett medborgarskap kan upplevas och förstås utifrån kulturella och sociala definitioner, vilket Cras presenterar i sitt avsnitt "Civilsamhället och landsbygdens medborgarskap" i rapporten "Landsbygdernas och de mindre orternas civilsamhälle" (2022). Det Cras beskriver som *det faktiska medborgarskapet* kan förstås som "sammansättningen av rättigheter och skyldigheter individen lever med

i relation till ett större kollektiv” (2022: 102). Det jag vill undersöka är hur landsbygdsaktörernas upplevda skyldigheter och rättigheter upprätthålls och reproduceras i relation till landsbygdstransporter, där aktörerna är medborgare i en kollektiv landsbygdscontext i Los.

Det som upprätthåller och reproducerar skyldigheter i denna användning av det faktiska medborgarskapet, kommer öppna upp för analyser om ämnen som ansvar och samvete. I ”Landsbygdssamhällets medborgarskap — En studie av organisering av service och infrastruktur i gränslandet mellan det ideella, kommersiella och politiska” (2017) beskriver Cras hur det svenska samhällskontraktet förändras. Samhällskontraktet är ”en ständigt närvarande och någorlunda varaktig tänkt överenskommelse mellan medborgarna (ett samhälles medborgare)” (Wijkström 2012). Vidare vill jag skildra det faktiska medborgarskapet och hur det praktiskt utövas i Los.

Det praktiska medborgarskapet är när det faktiska medborgarskapet uttrycker sig i handling. Cras förklarar att det numera finns en akademisk diskussion om huruvida gränserna om vad som förväntas inom det svenska samhällskontraktet håller på att förändras (2017). Orsaken är att samhällets sektorer; det offentliga, civilsamhället och den privata sektorns förväntade ansvar har förändrats. Cras menar att civilsamhället tar ett större ansvar för service än tidigare för att fylla funktioner den offentliga sektorn ansvarat för (ibid). Transportlösningen i Los kan förstås som ett exempel på detta. Jag kommer tolka hur samhällskontraktet påverkar förkroppsligandet av det faktiska medborgarskapet i landsbygdstransporter med termen det praktiska medborgarskapet.

6. Bakgrund

Under min studietid på SLU har jag arbetat med koordinering av olika leveranser. Jag började med avfallstransporter och sedan transporter av farligt gods. Kunskapen jag fick från arbetslivet har gett mig en god förståelse av hur transporter kan koordineras och utföras lokalt, nationellt och internationellt. Detta avsnitt presenterar vad leveranser är, hanteras och varför de särskiljer sig i en landsbygdscontext.

6.1 Transportflöden

Godsleveranser och returer är viktiga för alla verksamheter. Det behövs leveranser och returer med gods för att kunna bedriva alla typer av verksamheter. Leveranser är till en slutkund, som exempelvis en bakfabrik som behöver nya verktyg eller ingredienser. Returer är när kunden skickar tillbaka varor som är förbrukade för fyllning eller som inte lever upp till en avtalad standard. Leveranser är nödvändiga och grundläggande i både tillverkande företag, och som tjänstebaserade verksamheter. Många leveranser och returer sker på företag utan att de uppmärksammas av alla medarbetare, även i renodlade tjänsteföretag. Alla företag som har toaletter behöver beställa toapapper, har de personal finns det ofta kaffe- och mjölkleveranser och så vidare. Men innan kaffepaketet lämnar kaffefabriken, passerar det flera händer. Detta kan illustreras i en typbeskrivning av hur ett gods, i detta fall ett kaffepaket, kan komma att nå fram.

I fallet av det fiktiva kaffepaketet, lämnar det fabriken, men hamnar inte direkt hos slutkunden. Kaffepaketet fraktas till en omlastningsterminal i närheten av rosteriet. När kaffepaketet först anländer till den första omlastningsterminalen, lastas det av, av den första transportörens lastbil för att sedan hamna på en lastplats för gods som skall till slutkundens område. Ibland kan kaffepaketet vänta i en dag eller två, eftersom inte alla områden har leveranser till sin omlastningsterminal varje dag från alla omlastningscentraler. Men när kaffepaketet väl kommer fram till omlastningsterminalen i närheten av slutkunden är det dags för den sista transportören, distributören, att ta över kaffepaketet. – *Ett fiktivt exempel om hur ett kaffepaket fraktas från avsändaren till slutkunden*

Att gods samlastas är inte nytt. Omlastningar är en del av ett logistiskt transportflöde. Ibland är inte transportflöden långa. När de är som kortast transporteras godset direkt från avsändaren till slutkund. Avsändaren är oftast en

person eller ett företag som skall skicka gods från sig till en slutpart, slutkunden eller mottagaren. Stora transportföretag i Sverige är bland annat Schenker, DHL och PostNord, som har omlastningsterminaler nationellt och internationellt. De tillhandahåller transporttjänster för företag som önskar att skicka eller ta emot gods.

De har, å ena sidan, underavtal med åkerier som fraktar, transporterar gods, på uppdrag av dem. Speciellt när transportsträckor är långa är det vanligt att godset lastas om för att samlastas med annat gods som skall till ungefär samma plats. Således innebär det att allt gods som skall till en plats längre bort, först hamnar på en eller flera omlastningsterminaler innan det når sitt slutmål.

6.2 Landsbygdstransporter

När gods lämnar omlastningsterminaler för leverans till slutkund kallas det för last-mile deliveries eller distribution. Last-mile deliveries beskriver den sista sträckan som godset fraktas och levereras till slutkunden. Det är oftast lokalt etablerade åkerier som utför den sista sträckan av transport av gods. Antingen fraktas godset till slutkund eller åkeriets egen lokala omlastningsterminal för att distribueras till kunden. Detta varierar från åkeri till åkeri, då vissa åkerier har flera lastbilar av olika storlek som utför transporter utifrån olika sträckor och dagar. Det är just denna transportsträcka, distributionen, vilket jag löpande i texten också kommer kalla för landsbygdstransporter när den sker i en glesbygdscontext. Distribution karaktäriseras bland annat av att det sker ett fysiskt möte mellan distributören, som är det lokala åkeriet, och slutkunden, som är ett företag, privatkund eller paketombud. Även om godset passerar många stopp och transporteras av många aktörer, är det inte fören i slutskedet av transportkedjan som kunden kommer i kontakt med distributören eller paketombudet.

6.3 Avstånd och fyllnadsgrad i transporter

En variabel i skillnaden mellan distribution på glesbygd och tätbefolkade områden är avstånd. Nära tätorter är avstånden i transporterna kortare och omlastningsterminaler är ofta strategiskt placerade. De korta avstånden ökar incitamenten för åkerier att distribuera styckegods (Solvang och Hakam 2010), eftersom åkerierna kan sprida ut sina kostnader på fler betalande kunder per enhet tid. Detta menar Solvang och Hakam ökar lönsamheten eftersom många kunder är koncentrerade till en mer tätbefolkad plats (ibid). Avstånden mellan stoppen som en chaufför behöver lossa och lasta gods är kortare. Chaufför hinner därför leverera till fler kunder under sin arbetsdag än en annan chaufför med längre avstånd mellan

sina kunder. Men det handlar inte bara om hur nära kunderna har till varandra, men också hur mycket gods som finns för leverans.

Transportfyllnadsgrad beskriver hur full en transport är i relation till dess potentiella fullhet. Är en lastbil fylld med mycket gods, oftast mätt i antal pallar eller kubik, har den en hög transportfyllnadsgrad. Är en lastbil däremot inte fylld med gods, har dess potentiella fyllnadsgrad inte uppnåtts och den har låg transportfyllnadsgrad (Swahn 2022).

På glesbygden är det just glest. Det är långt mellan människor och olika verksamheter. Det tar längre tid för chauffören att komma fram till kunderna, vilket kostar företaget mer insatsmedel som slitage på fordonet och drivmedel. Det innebär att transportererna både ökar i avstånd och insatsmedel blir högre för åkerier som bedriver distributionen på just glesbygden. Åkeriföretag behöver därav fatta viktiga beslut för att öka lönsamheten, men ibland kompromissas servicegraden som konsekvens. Ett exempel på en reducerad servicegraden i just detta scenario, skulle kunna vara ett minskat antal turdagar i ett område. Turdagar är dagar som en viss fraktare åker en viss sträcka eller till en viss ort.

Olika avstånd mellan aktörer påverkar landsbygdstransporter. Det faktiska avståndet mellan stopp och transportfyllnadsgrad är bara två orsaker till att transporter på glesbygder försvåras. Det finns dessutom ett annat typ av avstånd. Innan godset når slutkunden, behandlas leveranser av flera instanser, strategiskt och planeringsmässigt. Det finns centrala avtal mellan ett större transportföretag, exempelvis Schenker, och de lokala åkerier som utför distribution av gods. Avtalen bestämmer vilket lokalt åkeri som skall distribuera styckegods å deras vägnar i ett visst geografiskt område. I områden med hög servicegrad, finns det flera aktörer som distribuerar gods i samma område. Ett exempel är hur DHL och Schenker utför leveranser inom en storstad ofta, eftersom många kunder lever och är verksamma där. Det finns omlastningscentraler och tjänstemän i närheten till storstäderna. Däremot kan avtalen missa viktiga lokala aspekter, eftersom de tecknas mellan parter med olika geografiska förutsättningar. Avståndet från avtal till levd verklighet kan upplevas som långt.

Avståndet kan också beskrivas utifrån avståndet mellan centralplanering och den planeringen berör. Det finns en funktion med att ha ett övergripande perspektiv som täcker stora geografiska områden. Det skapar förutsättningar för att kunna använda den avtalade strukturen, för att praktiskt planera fraktalternativ för en plats. Det innebär att det finns en förutsägbarhet och att det centralt går att planera kring vilka områden som skall täckas av de åkerier som de har avtal med. Kunder skulle kunna finnas överallt geografiskt. Dessa avtal skapar en täckning för hur och vilket lokalt

åkeri ett stort företag som Schenker skall kontakta ifall en kund finns på en plats. Även om lösningen med centrala avtal är en vanlig lösning, är det inte den enda lösningen till landsbygdstransporter. Det innebär att det fortfarande finns andra åkerier i området, men i regel kör de eventuellt för andra konkurrenter som DHL eller liknande.

6.4 Livsmedel och farligt gods

Matvaror, kylvaror och farligt gods har särskilda krav i samband med lastning, lossning och hantering. Det är lättare i praktiken att transportera gods som kläder eller mobilskal än matgrossistvaror som mjölk eller fisk. För att efterleva viss säkerhetsstandard, finns det regler som dikterar hur vissa typer av gods hanteras i transporter. Mjölk, kött och andra kyl och frysvaror riskerar att bli försummade om de exponeras för osanitära eller varma förhållanden under transporten (Löndahl 2018). Det finns en branchstandard som efterföljs av samtliga aktörer i transportkedjan av livsmedel, men det viktigaste att nämna är att dessa transporter kräver mer utbildning och särskild kompetens (ibid) i hela ledet. Samma gäller för farligt gods som enligt internationella bestämmelser, inom Europa som "European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road" oftast förkortat till ADR, behöver följas. För att kunna frakta farligt gods behöver alla som hanterar det farliga godset utbildat sig hos en erkänd myndighet (MSB u.å.). De personer som skall lasta och levererar matvaror, kylvaror och farligt gods måste ha genomgått särskilda utbildningar och även i vissa fall fått tillstånd. Dessutom krävs det att såväl som omlastningsterminaler och transportfordon är utrustade för att kunna hantera lastning och lossning av dessa gods.

6.5 Serviceombud och distributionslösningar

Slutkunderna fyller precis som åkerierna en funktion i distribution. Speciellt i landsbygdstransporter bidrar vissa kunder med att agera som postombud (Lindberg 2020), vilket ökar servicegraden på landsbygder omkring landet. Dessa slutkunder har i huvudsak en annan verksamhet som de bedriver, samtidigt som de utökar sitt ansvarsområde genom att vara paketombud för olika transportföretag. På dessa paketombud blir mottagarna i sig en typ av omlastningskluster, eftersom allt från privatpersoner till företagskunder kan välja att få sina varor levererade till ett paketombud nära dem. På landsbygden är det vanligt, precis som i staden, att en lokal matvarubutik agerar som ombud, men det kan också vara andra typer av verksamheter.

Utöver själva omlastningen som sker i ett vanligt transportflöde, finns även olika distributionsstrategier. I en text skriven för Vägverket år 2010, arbetade WSP Analys och Strategi fram "Idéskrift för samordnad varudistribution" (2010). I idéskriften presenterar de fem olika alternativa distributionslösningar med variabler som en eller flera transportörer, olika ägarskap av omlastningsterminalen och olika distributionsavtal. Det som är aktuellt i Los är det andra alternativet som presenteras i strategin. Det andra alternativet innebär att det bara är en transportör som utför varudistributionen, de äger omlastningsterminalen och distributionslösningen kan ske i samband med andra transportuppdrag (WSP Analys & Strategi 2010:14). Det innebär att det inte finns ytterligare kostnader för att omlastningsterminalen, eftersom SNx Logistik redan har köpt den för deras egen verksamhet. Eftersom det är SNx Logistik som erbjuder distributionslösningen, är det endast ett avtal som behöver göras mellan åkerier, i stället för flera.

Det finns för- och nackdelar med ett åkeri som har samlastningsansvar i sitt område. Eftersom det är en transportör som samlar allt gods som exempelvis skall till Los, effektiviseras transporten. Om allt gods som teoretiskt skall till Los åker med en lastbil, i stället för alla åkeriers egna lastbilar, blir transporten blir mer ekonomiskt och miljömässigt hållbar. Det som kan uppfattas som en nackdel, är att distributionslösningen är "i händerna på en transportör" (WSP Analys & Strategi 2010:14). Det skapar en förutsättning för att det blir "problem med trovärdigheten" (ibid) eftersom det är endast företaget som har komplett insyn och ägande av samlastningsutrymmet i distributionen.

Att inkludera fler transportörer är inte utan sina nackdelar. Företaget som utför distributionen är den som bestämmer hur distributionen skall utföras när uppdraget ges över från andra åkerier. Företaget har en skyldighet att leverera godset till kunden enligt avtal, men för andra bestämmelser i hur företaget skall optimera sin verksamhet, är det mindre sannolikt att andra företag får involveras. Men en förbättring i exempelvis distributionsdagar skulle resultera i andra konsekvenser. Det finns tillfällen då flera konkurrerande verksamheter kör på samma områden även på landsbygden. Om distribution skulle ske varje dag, skulle det kunna resultera i att godset som skall hämtas och levereras minskar i antal per dag i sin helhet. Det innebär att det blir sämre transportfyllnadsgrad i varje lastbil, i stället för att distributionen erbjuds ett färre antal dagar i veckan.

7. Tidigare forskning

I en landsbygdscontext syftar mobilitetsbegreppet inom transporter att beskriva rörligheten och framkomligheten av människor från, till och runt landsbygden. Vad gäller just studier kring landsbygdsutveckling och landsbygdsrelaterade frågor är det mer förekommande att transportlösningar och transportfrågor berör mobilitet av människor, än frakt, godstransporter. Ett exempel är “Mobilitet och transportlösningar på landsbygd: En internationell litteraturstudie” (Berg & Thoresson 2017) som beskriver just mobilitet och transportlösningar, utan att nämna godstransporter på landsbygden. Längre har det varit högaktuellt med mobilitet av människor i landsbygdsutveckling, men mindre om godstransporter inom samma forskning. Utöver att mobilitetsbegreppet är huvudfokus i svenska transportlösningar och problemformuleringar på landsbygden, saknas ett landsbygdsutvecklingsperspektiv i den rådande litteratur som finns om landsbygdstransporter.

Det finns ett kunskapsgap att fylla gällande förståelsen av godstransporter på den svenska glesbygden ur ett landsbygdsutvecklingsperspektiv. Just studier kring transportlösningar och logistik är teman som i huvudsak akademiskt beskrivs av författare med civilekonomisk bakgrund. I början av 2000-talet skrev Hageback och Segerstedt “The need for co-distribution in rural areas - a study of Pajala in Sweden” (2004) som sätter samdistribution i en nordsvensk kontext, men som också kan användas i ett bredare glesbygdsperspektiv. Författarna tillhör institutionen som då kallades ekonomi och samhälle, men specifikt avdelningen för industriell ekonomi på Luleå tekniska universitet (ibid).

Den andra omfattande texten kring samordnade varutransporter, “Samordnade varutransporter i glesbygden - En fallstudie på Sorsele kommun” (Vitéz et al. 2021), är skriven på kandidatnivå som en del av civilekonomprogrammet i logistik på Linnéuniversitet. Båda förenämnda texter gör ett grundligt redovisande över hur dessa glesbygdstransporter fungerar, dess utmaningar samt hur de påverkar servicegraden. Däremot saknas det en omfattande studie kring de olika värden som skapas hos leverantörer av transporttjänster, som åkerier, och mottagarna av denna tjänst, slutkunderna. Båda texterna är dessutom författade ur en teknisk och civilekonomisk kontext.

Vidare har transporter och konsumtionsmönster förändrats sedan den första relevanta studien om distributionslösningar i en svensk kontext. När Hageback och Segerstedt skrev om behovet av distributionslösningar, var det inte lika vanligt med de konsumtionsmönster vi har idag. I stället för att utföra köp i fysiska butiker som kräver en förändring i det logistiska systemet (Galkin et al. 2019), väljer och kan fler människor att beställa varor från bekvämligheten i deras egna hem.

Sociala aspekter som hur transporter kan påverka avfolkning av landsbygden beskrivs av bland annat Solvang och Hakam i deras artikel "Sustainable Logistics Networks in Sparsely Populated Areas" (2010). Däremot är det begrepp som social logistics som lyfter hur sociala värden har ett eget värde i transporters räkenskaper. Social logistics, som beskrivet av tyska forskare i regional utveckling, är tolkningen av "ett system där utbytet av varor i transporter var rena ekonomi-baserade lösningar inte längre fungerar, till platser som inte längre har tillgång till basala förnödenheter" (Greischel et al. 2023). Landsbygdstransporter beskrivas med social logistics som en värdeskapande process som påverka avfolkningen på landsbygden.

Social logistics är därför en byggsten för att förklara landsbygdstransporter som fenomen. Social logistics används även för att förklara vilken funktion vissa transporter har för att skapa sociala mervärden i exempelvis vård- och omsorgstransporter (Banabakova & Stefanov 2019), vilket är en del av paraplybegreppet social logistics. Glesbefolkade områden är en del av landsbygden och tillsammans med social logistics-begreppet skapas ett paraplybegrepp för att beskriva kontexten där landsbygdstransporter utförs, och deras funktion. Genom att landsbygdstransporter får ett eget begrepp som inkluderar dess kontext och funktion, tillgängliggörs det för att transporterna kan hanteras och skildras även socialt, och mer specifikt. Begreppen gör aspekter inom landsbygdstransporter identifierbara, vilket gör att den informationen som landsbygdsaktörer delar kan analyseras till att förstå landsbygdstransporter i sin helhet.

Med hjälp av olika aspekter som tidigare forskning har nämnt, kan de tillsammans tolkas och tillämpas utifrån de tillfällen de är relevanta. Hageback och Segerstedt författar en artikel om samdistribution i en nordsvensk kontext, men den kan användas i ett bredare glesbygdsperspektiv. Upptäckterna var bland annat att slutkunderna i deras fallstudie inte aktivt var involverade i leveranserna, returerna eller samdistributionen. Vidare var de större företagen i studien, bland annat Schenker, inte involverade i frågor som berör lokala frågor eller om samdistribution bland lokala åkerier. Detta förklarades av centrala bestämmelser som de stora företagen hade med specifika åkerier om att utföra deras kunders leveranser (2004). Det innebär att det finns en överenskommelse mellan det globala företaget,

exempelvis Schenker och ett lokalt åkeri, att de ska få köra leveranserna för kunderna i ett visst upptagningsområde. Tidigare forskning kan därför skapa en möjlighet för att följa upp eventuella förändringar som kan ha uppkommit över tid.

8. Empiri

Syftet med detta avsnitt ”Empiri” är att presentera den informationen jag fick fram från besöket och intervjuerna för arbetet. Detta avsnitt kommer därför redovisa kontextuella fakta från intervjupersonernas sida, samt mina egna observationer. Intervjuerna hölls mellan den 18 och 21 mars 2024.

8.1 Platsbeskrivning

Längst den långa vägen är träden närmare vägrenen. Landskapet skiljer sig från Upplands öppna åkerlandskap och det märks i naturen att jag är i Hälsingland. Jag mötte mest timmerbilar som åker söderut när jag körde upp, men ibland också lastbilar. Den första lastbilen var ett tungt fordon med bil och släp. Den var markerad med ett specifikt lokalt åkeriemblem eller namn utöver Schenker. Inte förrän jag närmar mig mitt första stopp mötte jag en bil som är markerad med SNx Transport, som åker i riktning ifrån Bollnäs kommun. Centralorten Bollnäs blev det första stoppet för resan och intervjuerna. Den första intervjun hölls på SNx Transports huvudkontor och omlastningsterminal. Men det är inte den enda omlastningsterminalen i företagets regi.

Det var relativt långt mellan stoppen. I Ljusdal i Ljusdals kommun, cirka en timme bort, har företaget ett dotterbolag som heter SNx Logistik, som också har en omlastningsterminal. Den är enkel att besöka eftersom den mycket lämpligt ligger i anslutning med cirkulationsplatsen som enar väg 83 mot Ljusdal och 84 mot Sveg. När jag besöker omlastningsterminaler är det flera olika åkerier som lastar av sitt gods och åker vidare. Det är cirka 6 mil från Bollnäs till Ljusdal och från centralorten Ljusdal varierar det från cirka 5,5 till 6 mil till orterna Los, Kårböle och Ramsjö. Under mitt besök gjorde jag stopp i Bollnäs, Los, Ljusdal och Järvsö, vilket gav mig möjligheten att uppleva avstånden. Även om avstånd är relativa, är det en verklighet som tar sig uttryck socialt och ekonomiskt.

Cirka 2 procent av Ljusdals kommuns befolkning bor i Los. Under 2021 bodde 7 821 av 18 804 Ljusdals kommuns invånare i Ljusdal. I en intervju med Thomas, VD på SNx Transport, får jag veta att bara Ljusdals kommun är lika stort som hela Gästrikland, i vilket Bollnäs kommun ligger, vilket gör att det är synnerligen glest

i Ljusdal. Befolkningsmängden är mycket högre i Gästrikland än i Ljusdals kommun, trots att de till ytan är ungefär lika stora enligt Thomas. Därför är landsbygdstransporter enklare i Gästrikland, eftersom avstånden mellan orterna är kortare. Vidare i Los, Ramsjö och Kårböle 2021, så bodde 384, 190 och 97 människor i respektive ort (Ljusdals kommun u.å.). Det innebär rent befolkningsmässigt att det finns ett stort befolkningsgap mellan Los, Ramsjö, Kårböle och Ljusdal. Trots en relativt liten befolkningsmängd har Los fortfarande en skola, en kommunal servicepunkt, en närbutik, ett äldreboende och en drivmedelsstation som man kan tanka bilen på. Skolan och äldreboendet drivs i kommunal regi, men resterande service är samordnad av lokalsamhället.

8.2 Intervjupersonerna

Under besöket i Ljusdals kommun fick jag chansen att träffa fem olika intervjupersoner. Fyra av intervjuerna pågick i över en timme, medan en av dem var ett kortare samtal med en representant från närbutiken i Los. De alla kom från olika platser, både i och utanför kommunen, men hade alla en koppling till forskningsfrågan eftersom de är intressenter i landsbygdstransporter i Los. Två av intervjuerna var med mottagare av gods i Los, som hade leveranser både från SNx och andra åkerier. Jag hade även tre intervjuer med aktörer från SNx Transport och SNx Logistik.

I de två följande styckena kommer intervjupersonerna presenteras i vardera kategorien: Mottagarna och transportörerna.

8.2.1 Mottagarna

Båda mottagarna som intervjuades var verksamheter i Los som var paket- och serviceombud för olika företag. Den första mottagaren som intervjuades var Lotta som driver företaget Lotta-Boden. Lotta har en kommunal servicepunkt och återbud för bland annat Systembolaget i sina lokaler. Hon säljer delikatessvaror som hon i dagsläget säljer i butik eller skickar till butiker och ombud runt om i norra Sverige. Lotta har varit involverad och påverkad av den förändringen som skett med olika transportlösningar.

Den andra intervjupersonen är en representant från närbutiken Tempo som också är ett paketombud för orten. När jag besökte Los var inte ägaren på plats så dottern Ida som jobbar i butiken kunde besvara enklare frågor om deras transporter. Det båda intervjupersonernas verksamheter har gemensamt är att de bedriver viktiga samhällsfunktioner i orten.

8.2.2 Transportörerna

Transportföretagets huvudfilial i Bollnäs heter SNx Transport, men den filial som är etablerad i Ljusdals kommun heter SNx Logistik. Tre personer totalt intervjuades från SNx Transport och Logistik. SNx Logistik är väletablerade i Ljusdal kommun. I Ljusdals kommun är SNx Logistik det enda åkeriet som utgår ifrån en omlastningsterminal i Ljusdal under 2020 (Kjellin 2020). Moderföretaget SNx Transport har huvudkontor i grannkommunen Bollnäs och ägs bland annat av Thomas, som är VD. SNx Transport expanderade och köpte upp två åkerier som gick i konkurs i Ljusdals kommun. Innan företagen blev SNx Logistik och togs över av SNx Transport, hade det hamnat på konkursförvaltarens bord. Verksamheterna som gick i konkurs kämpade med lönsamheten med transporter till Los, Ramsjö, Fågelsjö och Kårböle redan innan de blev SNx Logistik.

Redan när verksamheterna i Ljusdal togs över stod SNx Transport inför en utmaning med lönsamheten. Transporterna till orterna togs över av SNx Logistik, men de var mindre frekventa innan samlastningslösningen etablerades. Thomas, som VD, fick stöd av en tidigare anställd på den uppköpta verksamheten i Ljusdal, Bosse, att tillsammans vända verksamheten i Ljusdal till ett lönsamt åkeri. Bosse kontaktade Thomas för att han tyckte att Thomas borde ta över verksamheten när den gick i konkurs.

Den första personen jag intervjuade är Thomas som är VD och delägare av SNx Transport AB. Han köpte åkeriet i Bollnäs som skulle bli SNx Transport för mer än 10 år sedan när verksamheten skulle läggas ned, även om var lönsam. Med andra ord har företaget både skapats och vuxit i storlek på grund av att människor upplevde att Thomas var rätt person att driva företaget.

Den andra personen jag träffade är Bosse som var den tidigare platschefen för SNx Logistik i Ljusdal. Han var anställd av den tidigare ägaren av verksamheten, innan den köptes upp av Thomas. Bosse hade goda platskunskaper och information om områdets transporter. Han har decennier av erfarenhet av arbetet inom åkeriverksamheter i just Ljusdals kommun och ett intresse för att bidra till företaget han jobbar på. Bosse är född i Ljusdal och har en stark koppling till platsen.

Den tredje är Mats som är den nuvarande platschefen för SNx Logistik efter Bosse. Alla intervjupersoner, förutom Mats, har en bakgrund i att de är födda och uppvuxna i Ljusdals kommun eller i grannkommunen Bollnäs. Mats valde att flytta till grannkommunen Hudiksvall tillsammans med sin familj för mer än 10 år sedan. När han började att jobba för SNx Transport var han inte involverad med distributionslösningarna i Ljusdal utöver att vara chaufför själv. I samband med att

Bosse gick i pension har Mats tagit över rollen som platschef för SNx Logistik i Ljusdal.

8.3 Bussgods som start till förändring

I fallet med distributionslösningen i Ljusdal, finns det en händelse som samlade olika aktörer och intressenter av landsbygdstransporter i Los. För cirka tio år sedan drev Region Gävleborg företaget Bussgods i Gävleborg AB. Likt namnet föreslår, användes kollektivtrafikens fordon för att hämta och leverera gods till alla platser som täcktes av regionens kollektivtrafik. Bland annat Lottas verksamhet och närbutiken i Los drabbades hårt av Bussgods konkurs. Före konkursen hade mjölken som levererades till butiken lastats av i Ljusdals bussgodsterminal och åkt upp med bussen till Los.

Nu behövde mjölken komma fram till Los på ett annat sätt. Från att kunna skicka och ta emot gods varje dag, blev leveranserna och returerna begränsade till en gång i veckan med de åkerier som var i området. Lotta och ägaren av närbutiken, då ICA-butiken i Los, kontaktade kommunen ihop om att hitta en lösning för transporterna. Kommunens näringslivsenhet, NärLjus, kallade till möte med en bred lista av intressenter i frågan om landsbygdstransporter. Storföretag som Schenker och DHL hade enligt intervjuerna blivit kallade till mötet, men ingen representant kom på mötet. De enda som deltog i mötet var kommunens landsbygdsutvecklare och, från näringslivet, Lotta, Thomas, Bosse och den dåvarande ägaren av ICA-butiken i Los.

Bussgods fyllde en funktion i lokalsamhället som behövde ersättas. Bussgods var en verksamhet som drevs med förlust av regionen enligt information från intervjuerna. Det gjorde att inget åkeri var intresserade av att ta över verksamheten. Även om de skulle kunna ta över verksamheten efter konkursbeskedet, fanns det "ingen hållbarhet i det" enligt en av intervjupersonerna. Enligt information från en av intervjupersonerna, har tidigare upphandlingar gjort att det regionala bussföretaget som kör godset inte fick eller får ta betalt för att de plockar av och på godset. Däremot fick företaget som sedan fraktar det *från* bussens omlastningshubb ta betalt för tjänsten. Å ena sidan blir bussföretaget bundna till att utföra arbete som kräver tid och personal, utan att kunna få debitera kunden för detta. Å andra sidan får åkeriet som hämtar godset från bussterminalens omlastningsterminal ersättning.

Turdagarna i Los var begränsade till en dag i veckan när Bussgods gick i konkurs. Men i samband med mötet som kommunen kallade till, framförde ägaren av ICA-butiken sitt missnöje med att SNx Transport bara erbjöd leveranser en gång i veckan. Men eftersom situationen hade förändrats, gav Thomas och Bosse det ett försök att i stället vara i Los tre dagar i veckan. Mötet beskrivs av Thomas, Lotta

och Bosse som ett viktigt möte i att fastställa tankar som egentligen tidigare hade nämnts i förbifarten. Nu skulle idéer som redan hade funnits aktualiseras, i det som i media och i rapporter beskrivs som Ljusdalsmodellen.

8.4 Åkeriet

Lönsamhet är en utmaning med landsbygdstransporter. SNx Transport är ett företag i den privata sektorn och behöver kunna balansera diverse faktorer för att kunna möta kostnader, men samtidigt göra en vinst. Att det finns en lönsamhet är en grundläggande faktor för att bedriva ett företag i den privata sektorn, men relationen till lönsamhet skiljer från företag till företag. Glesbygdens är gles, vilket har sina utmaningar i leveranserna. De långa avstånden mellan kunderna gör att kostnaderna mer sannolikt blir högre än eventuella intäkter som kan göras. Följande avsnitt ämnar beskriva hur SNx arbete med lönsamhet i landsbygdstransporter ser ut inom företaget och med sina konkurrenter.

8.4.1 Inom företaget

Arbetet kring lönsamhet börjar inom företaget. Gävleborgs län har cirka en tredjedel av befolkningstätheten i Uppsala län (SCB u.å.), vilket visar på att den är glesare befolkat än Uppsala län. Mellan tätorterna i Gävleborg är det inte ett vakuum. Det finns en landsbygdsbefolkning som lever i och är verksamma spritt geografiskt i länet. Landsbygden består inte bara av glesbygder, men den behöver leveranser av gods, vilket SNx Transport och Logistik AB tillgodoser med sina tjänster. Företaget är etablerade i anslutning till glesbygdsområden och är verksamma inom en omfattande landsbygdscontext.

SNx Transport och Logistik är etablerade i Gävleborgs län. Thomas strävar aktivt med att skapa lika förutsättningar på arbetsplatsen. Han beskriver hur han som arbetsgivare kan ge bäst förutsättningar för personalen när han på plats kan bemöta personalens behov. Detta skapar en trygg och säker arbetsmiljö enligt Thomas. Dessutom förklarar Thomas att “alla här jobbar in sin egen lön”, utom de på som arbetar med lokalvård och administration. Därför har företaget nästan ingen personal som jobbar hemifrån eller på distans, eftersom fysiska möten premieras och leveranserna behöver fysiskt.

Stort värde läggs därför på närvaro och deltagande. Det finns ett starkt samband mellan personalens närvaro och företagets lönsamhet. Arbetsplatsernas personalrum blir viktiga mötesplatser för företagen där olika värden skapas och delas. Detta förklarar Mats när han menar att chaufförerna anstränger sig för att kolla med sina kollegor vilka leveranser eller hämtningar de har. Vidare berättar

Thomas att det kan vara viktig information man missar om man jobbar hemifrån. Om någon är på väg till en plats och passerar en annans leveransplats, kan de i stället ta det stoppet. Därför premieras utbytet av information mellan kollegor, även när det innebär att dela med sig av nya idéer och lösningar.

Chaufförerna utför praktiskt landsbygdstransporterna och är företagets ansikte utåt. Chaufförerna fyller därför många funktioner och har ett stort ansvar. Eftersom det i SNx Transport, och därmed även i SNx Logistik, är tydligt att alla direkt påverkar lönsamheten i företaget, blir alla chaufförer ambassadörer för företaget. Mats berättar om hur chaufförerna blir ”företagets förlängda arm” när de hämtar och lämnar gods hos kunderna. Det innebär att chaufförerna tydligt blir förknippade som företaget, och att utbyte av viktig information sker bland annat under leveranserna. När och om kunderna i Los har klagomål eller önskemål, tar chauffören ett ansvar att förmedla informationen vidare till Mats.

Chaufförerna är utbildade för att transportera olika typer av gods som de kan tänkas behöva hantera. Vissa typer av gods klassas som farligt gods. Ibland kräver dessa typer av gods särskild hantering och chauffören behöver en särskild utbildning. ADR 1.3 är hanteringen av farligt gods i begränsade mängder, medan ADR 1.10 behandlar särskilt farligt gods. På SNx Logistik i Ljusdal som gör transporterna till bland annat Los, har nästan alla chaufförer en fullbordad ADR 1.10-utbildning. Utöver ADR-utbildade chaufförer, har alltid SNx Logistik täckning för att livsmedel skall kunna levereras av någon chaufför varje dag.

Alla förväntas ta ansvar och förslag bemöts lika. Thomas är VD, men menar att den titeln inte reflekterar hans arbetssätt eller syn. Han berättar skämtsamt, men bestämt att ”jag inte vill vara någon jävla VD [...] däremot är jag verksamhetsansvarig”. Han är delägare i företaget och förklarar vidare att ”alla beslut vi tar, de är vi alla nästan personligt ansvariga för”. Det Thomas menar är att det finns en hög upplevd känsla av ansvar inom företaget att verkställa förslag och mål, både hos personal och styrelsemedlemmar.

I intervjun med Mats förklarar han hur alla i styrelsen också kör lastbil. ”Thomas kör, Lars kör, Peter kör, Johan kör [...] Alla drar in sin egen lön”. Det innebär att styrelsen både har ekonomisk och praktisk insyn i verksamheten som beslutsfattare och medarbetare. Thomas menar att; ”här gäller det att fatta rätt beslut och då spelar det ingen roll var förslaget kommer ifrån”. Det innebär att både chaufförer och styrelse lika, har en känsla av ansvar att uppfylla vissa förslag och mål, speciellt om de själva har varit med och arbetat fram dem.

Bosse talar om hur det som gynnar åkeriet också gynnar varje medarbetare. "Man skall aldrig bita handen som föder en" säger Bosse i sin intervju. Enligt honom är det åkeriet som föder medarbetarna med deras arbetstillfällen och löner. Innan SNx Logistik i Ljusdal köptes upp, var det många chaufförer som riskerade att mista sina jobb i samband med konkursen. Thomas behöll både tidigare fordon och lokaler, samtidigt som han erbjöd de dåvarande medarbetarna jobb i det nya företaget SNx Logistik. Utöver tidigare medarbetare, har Thomas behövt anställa fler för att möta efterfrågan som skapades i och med landsbygdstransporterna. När jag och Bosse har intervjun kommer en chaufför in för att hämta sin matlåda. Chauffören hade jobbat för det tidigare åkeriet sedan flera år tillbaka. Bosse menar att ansvaret att inte bara se till så att han själv får sin lön, men också att alla andra i företaget skulle få behålla sina jobb; "så jag har känt liksom, ett ansvar" avslutar Bosse.

Därför börjar arbetet med att skapa värde med värderingar som finns inom företaget. Alla i företaget är medvetna om de konsekvenser som deras närvaro, eller frånvaro, betyder för företaget. Styrelse och medarbetarnas förslag är likvärdiga och fokuset handlar om att fatta rätt beslut, snarare än att det skall komma från en viss plats hierarkiskt i företaget. Liknande förväntningar ställs på styrelsen som för chaufförerna utöver sina styrelseansvar. Styrelsen förväntas att bidra till företaget genom att också utföra det dagliga arbetet med att köra lastbilar. Därför är princip alla medarbetare i företaget ambassadörer för företaget och vill att det skall gå bra för företaget. Chaufförerna får som konsekvens ett stort ansvar att kommunicera med kunderna och delta i en process som uppfyller kundens behov.

8.4.2 Konkurrenter

Landsbygdstransporterna i Ljusdal sker i ett särskilt klimat där relationen mellan konkurrenter inte är självklar. Det är inte lönsamt att flera bilar åker till Los nästan tomma, eftersom kostnaderna blir högre än intäkterna. Precis som i städer eller i tätorter, har många åkerier uppdrag av större transportföretag som DHL eller Schenker. Det finns avtal mellan storföretagen och de lokala åkerierna som gör att de får körningarna i deras närområde, men hur de skall levereras är inte nödvändigtvis bestämda i avtalen. Det innebär att speciellt i landsbygdstransporter finns det ett ekonomiskt intresse som distributör att inte vilja leverera ett paket till en kund om det kostar för mycket, men samtidigt har de en skyldighet att kunden får sitt paket.

Samarbeten mellan konkurrenter är inget som växte fram efter mötet som kommunen kallade till. Redan innan Ljusdalsmodellen växte fram, fraktade SNx Transport styckegods åt andra åkerier i Ljusdal och tvärtom. En av verksamheterna som köptes upp av SNx Logistik hette först Arne Boströms Åkeri AB. När Arne Boströms åkeri fortfarande var aktivt, brukade SNx Transport kontakta dem när be

ville köpa leveranshjälp till Los. Då köptes en pallplats, eller mer om det behövdes, i lastbilen som skulle till Los. När SNx Transport passerade Ljusdal för andra uppdrag, lastades godset av det på Arne Boströms Åkeris omlastningscentral, och sedan fortsätta med andra uppdrag. Bosse jobbade tidigare på Arne Boströms åkeri och var chaufför som körde sträckan mellan Ljusdal och Los. Han har alltid haft ett intresse och en vana att notera vilka åkerier han möter på vägen. Denna vana kom att bli fördelaktig när SNx Logistik senare skulle öka transportfyllnadsgraden på sina lastbilar till Ljusdals glesbygder.

För SNx Logistik var det viktigt att kartlägga vilka åkerier som passerade orten och kontakta dem. Bosse visste ungefär vilka åkerier som åkte på vägarna och vilka möjligheter för godsleveranser som fanns. Han hörde med olika företag om de behövde transporter, men främst kontaktade han alla åkerier han mötte på vägen till Los. Ibland passerade bara åkerierna Los utan att lasta eller lossa gods i orten, men ibland kom han i kontakt med konkurrenter som kom att bli samarbetskunder. Fler och fler åkerier fick veta om SNx Logistiks distributionslösning. Det blev känt för konkurrenter som samarbetskunder att SNx Logistik var i Los tre gånger i veckan, på måndagar, onsdagar och fredagar. Bosse berättar om platserna som samarbetskunder var intresserade av distributionslösningen:

“I glesbygden och där många andra tyckte att ‘det där vi kan inte köra dit. Det kostar för mycket’ och vi [SNx Logistik] kör upp där. Då tyckte dem att det var bra. Då gick ju andra åkerier och ringde hit och frågade om vi kunde ta grejer med oss upp [till Los]. Och det gjorde vi, så att det liksom blev ju ringar på vattnet det där. Det blev faktiskt ganska stort.” - Bosse

Det innebar att konkurrenterna visste att SNx Logistik kunde erbjuda dem en pallplats för ett avtalat pris när leveranserna till Los, Ramsjö eller Kårböle inte är lönsamma eller av andra skäl som gör att de inte kan eller vill utföra leveransen själva.

8.5 Mottagarna i Los

För mottagarna i Los är det viktigt med tillförlitlighet med landsbygdstransporterna. Precis som SNx, är mottagarna som intervjuades i Los också verksamma inom den privata sektorn. Tempobutiken har sin kundkrets i Los, medan Lottas är en kombination av butikbesökare och kunder längre bort. Båda mottagarna Tempo och Lottaboden har ombudsansvar, där de erbjuder tjänster för deras kunder att hämta diverse typer av gods. Mottagarna har också funktionen att skapa en mötesplats i deras bygder. Avsnittet ”Mottagarna i Los” kommer behandla vad landsbygdstransporterna har för funktion i intervjupersonernas verksamhet, presentera hur leveranserna fungerade innan och efter Bussgods lades ner i

Gävleborg, samt mottagarnas roll som servicepunkt, ombud och mötesplats i deras ort.

8.5.1 Vad används transporterna för?

Nästan allt som behövs för en närbutiks verksamhet behöver regelbundet fraktas. När Bussgods försvann som distributionsalternativ ägdes närbutiken av en annan ägare och var en ICA-butik. Idag ägs butiken av en ny ägare som en Tempobutik, som är en butikskedja för närbutiker på landsbygden. När jag besökte butiken var inte ägaren på plats den dagen, så jag fick chansen att intervjua en annan medarbetare från butiken. Intervjupersonen heter Ida och har jobbat i butiken i två år och är dotter till butiksägaren. Hon berättar att alla medarbetare är delaktiga i varustransporterna, förutom att butiksägaren har kontaktansvaret med de lokala åkerierna och andra transportörer. Eftersom det är en dagligvaruhandel är allt i butiken beroende av varuleveranser. Fukt och grönt behöver fyllas på och livsmedel har förbrukningsdatum. Därför identifierades transporterna som en grundläggande funktion för att verksamheten skulle fungera.

För Lottas verksamhet är det viktigt att både kunna skicka och ta emot gods. När jag frågar Lotta om hur hennes verksamhet fungerar, beskriver hon att den ”är så många saker”. Hennes verksamhet började som en detaljbutik med blommor och presentartiklar som hon sålde i ett stort växthus på sin fastighet. Efter det började hon med tillverkning av bärprodukter som sylt, glögg och saft. Detta blev efterfrågat inte bara lokalt, även på ”annat håll och då börjar man ju även att skicka i väg lite” berättar Lotta. Lotta har delikatessombud på västkusten och norra Sverige som säljer hennes varor. Transporternas pris och sträcka varierar, samt deras art. Skall hon skicka saker till västkusten, behöver hon ha i åtanke att hon inte kan skicka kyl och frysvaror. Kyltransporter som skulle krävas är inte tillgängliga att skicka från Los idag.

Det är flera leverantörer involverade i leveranserna till Los. Tempobutiken får livsmedelsleveranser från Tempos varuleverantör och transportör Dagab och mjölkleveranser med åkeriet Riksbud. Dagab kör sina varor från sitt grossistlager direkt till butikerna, medan transporterna med mjölk till Tempobutiken i Los körs av ett semilokalt åkeri. Dagab kör bara i uppdrag för bland annat Tempobutiker, så de är inte ett alternativ för andra verksamheter som behöver kylleveranser. Utöver leveranser från Dagab och Riksbud, får Tempobutiken även post- och paketleveranser av PostNord, Schenker och DHL. SNx Transport kör i uppdrag av PostNord och är i Los måndag till fredag. SNx Logistik kör i uppdrag för Schenker och är i Los tre dagar i veckan, måndagar, onsdagar och fredagar. Dessutom kör Alfta Frakt i uppdrag av DHL och är i Los på måndagar. Alla åkerier levererar gods

till paketombuden i Los, vilket både Lottas verksamhet Lotta-Boden, och även Tempobutiken.

8.5.2 Förändring i distributionen

Förändrade transporter förändrar verksamheter. Det framkom i intervjuerna att den dåvarande ICA-butiken stod utan vidare mjölkleveranser när Bussgods i Gävleborg lades ned. När bussen kom två gånger om dagen kunde privatpersoner och verksamheter både skicka och ta emot gods. Bussgods varudistribution fungerade väldigt bra för Lottas och närbutikens verksamhet. Eftersom bussen var i Los två gånger om dagen under vardagarna, var det smidigt att skicka varor även utomlands. ”Den [Bussgods] fungerade skitbra. Där kunde jag skicka härifrån på måndag och då skickade jag glögg till exempel till Vasa i Finland. Då hade dem det där på onsdag morgon hemma hos sig” berättar Lotta. Däremot behövde båda verksamheterna hitta nya lösningar och anpassa din verksamhet efter nedläggningen av Bussgods.

Det är inte samma transportör som transporterar allt gods. Under en period utförde SNx Logistik mjölkleveranser för ICA-butiken, men enligt intervjumaterial blev SNx Logistik tvungna att lägga ner sin kyl- och frysdistribution helt i slutet av 2023. Begränsade distributionsmöjligheter kräver att företagen anpassar sig. Även om ICA-butiken får kyl- och frysleveranser, är lösningen redan avtalad inom Tempokoncernen med Dagab. Mjölken har lösning som butiken har avtalat med Riksbud i Sundsvall. Även om det inte är något som bekräftats genom intervjun med Tempobutiken, går det att anta att leveranserna kostar mycket eftersom distributionen utgår från Sundsvall som ligger två och en halv timme ifrån Los. Sammanfattningsvis finns det regelbundna alternativ för godsleveranser, med undantag för kyl- och frysleveranser.

8.5.3 Servicepunkter och ombud

Tempobutiken är ett paketombud. Det innebär att det är en plats där människor kan vända sig till ifall de skall skicka eller ta emot paket. I landsbygdstransporter är ombuden viktiga, eftersom de skapar en plats där gods samlas. Det är tack vare paketombud som gör att speciellt privatpersoner i Los kan beställa varor på nätet, eftersom alla som beställer transporter med ett visst transportföretag som DHL eller Schenker, kan skickas till ombuden. Paketombuden blir därför en mötesplats i Los som människor får tillgång till en service som annars inte skulle vara möjlig, eftersom det är dyrt eller inte ett alternativ för privatpersoner att få sina leveranser fram till dörren.

Lottas verksamhet erbjuder olika typer av samhällsservice. På Lotta-Boden kan man beställa alkohol, eftersom hon är "Systemombud" för Systembolaget. Det innebär att människor som bor i Los, inte behöver åka hela vägen till Ljusdal för att köpa alkohol utan kan beställa det ifrån Los. Eftersom Los ligger långt ifrån Ljusdal, där man som invånare kan få tillgång till samhällsservice, håller även Lotta enklare kommunal service med information för turister, erbjuder möjligheten att använda en dator, uppkoppling till internet samt tillgång till att hantera dokument. Även Tempobutiken bidrar med att tillgängliggöra för människor i Los alternativet att handla i Los i stället för att åka till närmsta tätorten Ljusdal.

9. Analys

Detta avsnitt ämnar granska det samlade materialet med stöd av de teoretiska begreppen för att besvara forskningsfrågan. Avsnittet ”Analys” har som syfte att använda tidigare presenterat material för att analysera mervärden, motsträvighet, ansvar och skyldigheter och i landsbygdstransporter i Los. Det sista avsnittet berör mekanismer som påverkar transportlösningen i Los kvarlevande.

9.1 Mervärden i transporten

Landsbygdstransporter på glesbygden behövs, men förväntas inte vara lika bra som transporter i tätorter. I många intervjuer blev det tydligt att det finns en annan upplevd standard på landsbygden. Det som beskrivs är en känsla av att det inte behöver vara perfekt service på landsbygden, men att den behöver finnas. Thomas förklarade att det inte krävdes mycket och att transporterna inte måste gå varje dag, utan kunderna på landsbygden måste kunna lita på att deras gods kommer fram med någon typ av regelbundenhet så att de inte blir utan sina varor. Detta är också något som Bosse nämner i sin intervju. Han förklarar att en av grunderna till hans engagemang handlar om att tillgodose människor med en bättre livskvalité. Vidare berättar han att landsbygdstransporterna inte handlar om att uppnå orimliga ideal, utan snarare förbättra situationen i Los och i glesbygden över lag:

Jag tycker det var viktigt att på glesbygden kunna leva upp till samma möjligheter som vi som bor [i tätbefolkat områden]. Samma möjligheter får vi aldrig, men bättre [möjligheter till service]

Landsbygdstransporter fyller en funktion i verksamheter och för privatpersoner. Det är glest på landsbygden och därför behövs transporterna för att minska verksamheters behov att söka sig bort från orten för att få den service de behöver. Bosse berättar hur transporterna både gynnar miljön och familjer, som slipper åka in i separata bilar för att köpa vissa varor. Vidare producerar SNx Logistik ett mervärde i vård och omsorg, bland annat när de transporterar mat till äldreboendet i Los. Även om distributionslösningen i Los drivs av ett företag i den privata sektorn med vinstintresse, är det en organisation som värderar och producerar sociala funktioner i landsbygdstransporterna.

Socialt kapital är en viktig aspekt i det som motiverar aktiva aktörer i landsbygdstransporter. Socialt kapital i form av bland annat uppskattning, är en valuta som beskriver ett av värdena som produceras i landsbygdstransporter. Mottagarna blir glada och tacksamma för att de får sina leveranser, för att de vet att transporterna skulle kunna försvinna en dag. Det var tydligt i fallet med Los att de hamnade i en krissituation i samband med konkursen av Bussgods. Däremot växte SNx fram som en ansvarstagande och kapabel aktör som tillgodoser viktiga behov för Los verksamheter. Thomas berättar hur tacksamma och glada människor på landsbygder är för SNx eftersom de verkligen behöver sina leveranser. Därför är uppskattningen en valuta som motiverar olika aktörer att delta i dessa landsbygdstransporter.

Överbryggande socialt kapital är viktigt i relationen mellan konkurrenter. För att det skall finnas en samdistribution behöver en eller flera transportörer ta ansvaret att distribuera gods för andra transportörer. I fallet av Los som ligger avsides i transportsammanhang, är de höga kostnaderna vid distribution av enskilda eller små volymer ett incitament för konkurrerande transportörer att hitta andra lösningar. Även om transportörer har orsaker som dyra leveranskostnader vid egen distribution för att vilja överlåta sina leveranser till SNx, måste de vilja använda deras lösning.

SNx är ett företag som värderar mervärden som skapas inom landsbygdstransporter, men det är inte inget som går att antas med alla transportföretag och åkerier. Å ena sidan kan transportören ingå i ett system som värderar social logistics, och de samhällsfunktioner som framgångsrika landsbygdsleveranser kan stödja i Los. Men å andra sidan är det mer praktiskt att övertala konkurrenter med att det är mer lönsamt att låta deras gods fraktas med exempelvis SNx. Därför behöver relationen mellan konkurrenter baseras på att distributören, exempelvis SNx, erbjuder ett ekonomiskt lönsamt pris vid samdistribution som är bättre än om konkurrenterna kör egen transport. Men för att mötet och kontakten ens skall ha möjligheten att ske, behöver relationer mellan företag utvecklas.

9.2 Medberoende och mötesplatser

Medberoende växer och skapas vid mötesplatserna som är landsbygdstransporterna i Los. Medberoende är i denna bemärkelse en gemensam förståelse om att både åkerierna och mottagarna har en relation där de uppfyller ett viktigt syfte. De har gemensamma mål och farhågor som påverkas av varandra. Mottagarna behöver sina leveranser och åkeriet behöver ha en lönsam transportfyllnadsgrad. För Los verksamheter och privatkunder behövs leveranserna för att öka servicegraden och

åkeriet behöver på samma sätt återkommande kunder. Vid godsleveranserna skapas därför en mötesplats där relationen, mellan mottagare och transporter, kan både stärkas och försämrats.

Det som framkommer är att det sker möten som medvetet och omedvetet påverkar landsbygdstransporter. Redan innan godset lämnar terminalen, premieras det fysiska mötet och arbetet av SNx. Företaget har administrativ personal som ansvarar för diverse kundkontakt, men samtidigt utrustas chaufförerna med möjligheten att koordinera önskemål från kunden. Ansvar som chaufförerna har inom företaget ackompanjeras med en förmåga att skapa mervärden med kunden. Det är i dessa möten som transportören kommer i kontakt med mottagaren, den andra delen av landsbygdstransporters tvåsida relation. Thomas berättar hur han inte "ens behöver göra kundbesök" för att chaufförerna är så självständiga i arbetet och sköter kontakten med kunden vid lastning och lossning. Socialt kapital byggs i dessa möten när initiativ för information och värde att delas samtidigt som tillit kan växa. Men möten fortsätter efter lastning och lossning.

Vidare fyller även mottagarna funktionen som en del i leveranskedjan under landsbygdstransporter, i sin roll, som ombud. Service och paket hämtas hos ombuden, samtidigt som tillfällen för ett utbyte av information i form av samtal. Oavsett om utbytet är enkelt, att en privatperson går in på Tempobutiken och hämtar sitt paket, så är det ett möte som sker i fysisk person viktigt. Privatpersoner är också en del i landsbygdstransportkontexten, eftersom de deltar i processen i sitt mottagande av leveranser. De kan ha tankar och idéer som de har möjligheten att dela med sig av till sitt ombud, som också är den som möter transportören. Därför blir paketombudet en informatör som kan ha insyn i olika trender och tankar, givet att det finns tillit etablerad. Mottagarna och transportören skapar samhällsnytta, men borde inte förstås som aktörer inom ideellt arbete. Fallet med hur distributionslösningen i Los växte fram, var just att det fanns en vilja att reproducera ett överbyggande socialt och ekonomiskt kapital mellan mottagare och transportör.

Det var under en mötesplats som landsbygdsl leveranser skapar som idén för transportlösningen växte fram. Redan innan kommunen kallade till möte om landsbygdstransporterna till Los, framgår från intervjumaterialet att Lotta och Bosse hade samtalat om frågan. Det fanns en period när SNx Logistik bara var i Los en gång i veckan, varpå Lotta och Bosse berättade hur de båda kom bra överens. Det var under dessa leveranser, som blev som en mötesplats, där de pratade med varandra och lärde förstå varandra mer. Precis som Mats beskriver, har de många trevliga kunder som de ibland stannar något längre hos:

"många gånger träffar man ju samma människor, så det blir att man slänger käft med någon på vartenda ställe man kommer till. Alla känner ju igen en när man kommer". - Mats

Lotta och Bosse kände inte varandra innan Bosse levererade varor till Los, men de började snart sitt utbyte av idéer. Det framgångsrika och trevliga utbytet mellan Lotta och Bosse är en viktig observation inom landsbygdstransporterna till Los eftersom den kom att fortsätta vara betydande i flera aspekter av landsbygdstransporterna. Mats berättar att ”det var ju Bosse Sundquist, som satt före mig [som platschef] som drog i gång alltihopa”. Lotta fungerar som informatör, med stort socialt kapital i sin ort, och som storkund. Lotta beskriver hur det var hon och Bosse som började jobba för att få ”fram det där tillsammans på hur vi skulle kunna få ihop det här [distribution av gods till Los]”.

Bosse hade redan innan han träffade Lotta funderat på hur åkeriet skulle kunna få mer körningar. Lotta hade i samband med nedläggningen av Bussgods letat efter nya alternativa lösningar av frakten. Därför kunde Lotta, som har högt socialt kapital i Los genom sin lokalkännedom, informera Bosse om eventuella transporttillfällen som SNx Logistik skulle kunna utforska. Lotta hade transporter från både SNx Transport och SNx Logistik, där den senare transporterade alkoholen till henne som ombud. Bara av att hon påminde Bosse om detta, kunde han kontakta Thomas och ta över den körningen och fylla sin transport. Det innebär att SNx Logistik fick mer på sin transport till Los och att SNx Transport inte behövde fylla sin transport med Systombolag-gods.

Mötet och relationen mellan Lotta och Bosse illustrerar hur värden uppstår och reproduceras. Lotta skapar en mötesplats för invånare i Los med sin verksamhet och innehar ett socialt kapital med sitt inflytande. Många i orten känner till henne väl och möts omkring hennes verksamhet, vilket gör att hon bland annat har värdefull information om orten. Eftersom hon och Bosse kom bra överens, skapades det tillit och Lotta hade en vilja att dela med sig och använda sitt sociala kapital. Det fanns ett överbryggande socialt kapital som reproducerades i deras relation som skapade en mötesplats för idéer om landsbygdstransporter i Los.

På mötesplatserna som är landsbygdstransporterna i Los produceras socialt kapital. När Bussgods lades ned och verksamheterna i Los påverkades, var flera aktörer involverade. Kommunen som hade blivit tillfrågade om hjälp, engagera sig i frågan genom att kalla till mötet. Oavsett deltagare berättar Bosse att han gick för att visa Lotta att han brydde sig om deras meningsutbyte och om Los. Det var för Bosse därför ett möte som inte bara handlade om att försöka hitta en lösning för transporterna för Los, utan att symboliskt också delta med sitt stöd.

Landsbygdstransporter behöver därför förstås som en process som existerar och reproduceras i Los eftersom den sker i fysiska möten. Mötesplatser som koncept

ramar in det fysiska mötet som sker när gods leder till att människor möts. För att det skall finnas en landsbygdstransport behöver transportör och mottagare mötas och det är i just dessa tillfällen där värde skapas, ekonomiskt och socialt. Det som utmärker fallet Los, är att dessa möten har resulterat i en relation mellan mottagare och transportör utöver den ekonomiska. Det finns en gemensam kännedom av varandras gemensamma mål, i vilket båda önskar att det finns en lönsamhet i deras verksamheter, men också att det skall finnas en samhällsviktig funktion som landsbygdstransporterna i Los.

9.3 Motsträvighet som funktion och motivation

I fallet med Los, var Region Gävleborg ansvariga för att erbjuda glesbygder i Gävleborgs län en transportlösning som skulle vara svåra för andra transportörer (Bussgods i Norr AB 2024). Detta kunde de inte upprätthålla, eftersom företaget Bussgods i Gävleborg gick i konkurs i slutet av 2016. Utifrån intervjuerna fanns det en upplevd känsla av att regionens misslyckande att tillgodose de samhällsviktiga landsbygdstransporterna, gav praktiska svårigheter för verksamma i Los snarare än en händelse som skapade en dålig relation mellan Los och regionen.

I stället betonades att lösningen skapas utan regionens involvering, eftersom den skapades av bland annat lokala aktörer inom den privata sektorn. Liknande sentiment fanns i deras hållning mot kommunen. Kommunen var däremot var delaktig i att samordna det initiala mötet med landsbygdsaktörer. Efter och redan innan kommunens involvering, fanns det engagemang och aktörer som mobiliserade sig utan kommunens stöd praktiskt eller ekonomisk. Motsträvigheten i Los är just motsträvig eftersom aktörerna, med ett intresse för Los välbefinnande som nämndes tidigare, skapade en egen lösning i stället för att protestera mot eller vänta på Region Gävleborg.

9.3.1 Ljusdalsmodellen

Bara beskrivningen Ljusdalsmodellen är något som väcker reaktion hos ett antal av intervjupersonerna. Ljusdalsmodellen beskrivs i rapporter och media som en lösning som växte fram i Ljusdal, vilket inte nödvändigtvis är felaktigt. En av intervjupersonerna beskriver hur namnet är ironiskt, eftersom lösningen handlar om att ordna transporter på platser som inte är just Ljusdal centralort. Den menar att det kanske skulle vara mer lämpligt att kalla den för Losmodellen, eftersom den skapades i Los, landsbygdsorten som skapade och behövde lösningen. En annan person beskriver vidare hur det är missvisande, eftersom det inte nödvändigtvis var Ljusdals kommun som var en drivande faktor i arbetet. Däremot verkar det finnas

en konsensus mellan intervjupersonerna om att detta var en lösning som växte fram ur ett samarbete mellan mottagare av gods på landsbygden och transportören.

Lösningen var i högsta grad ett svar till en samhällsnytta regionen inte längre kunde tillgodose när Bussgods lades ned. Även om intervjupersonerna inte uttrycker att Ljusdalsmodellen skall kallas något annat, är det viktigt att förstå vilka som upplever ägarskap i lösningen. I intervjuer med Thomas från SNx, understryker han hur lösningen inte på något sätt finansieras av offentliga medel. Det finns en motsträvhets i hans svar eftersom han inte håller med narrativet om att kommunen har skapat lösningen, men samtidigt inte öppet protesterar. I stället finns det en förståelse mellan aktörerna i landsbygdstransporterna, mottagarna och transportören, att det är deras lösning.

9.3.2 Verksamhet utan ekonomiska bidrag

Thomas berättar hur det är viktigt för verksamheten att inte ta emot ekonomiska bidrag eller delta i upphandlingar med kommunen. När Bussgods gick i konkurs blev det som en symbol för hur även det offentliga kan misslyckas med att tillgodose samhällsviktig service och hur sårbara landsbygder kan vara när det offentliga försvinner. Därför vill Thomas att verksamheten skall vara lönsam och inte planeras utifrån omständigheter som berör något ”överhuvudtaget” offentligt eller offentliga medel. Han berättar hur han misstänker att ett nytt styre i kommunen skulle kunna äventyra eventuella stöd och medel som hans verksamheter skulle få, men främst för att han inte vill ”vara beroende av bidrag”.

Thomas, och hur han förhåller sig till landsbygdstransporterna, kan ses som motsträvig. I samband med mötet som kommunen kallade till, fick Thomas ytterligare en påminnelse om vilka behov som inte tillfredsställdes i Los. Trots att regionen inte fick till lönsamheten i sina landsbygdstransporter, visste han att SNx Logistik skulle det. När Thomas investerade i landsbygdstransporterna visste han att Bosse skulle kunna ordna lönsamheten. Thomas litade på Bosses omdöme. Precis som motsträvhetsbegreppet beskriver, visste Thomas att han kunde påverka situationen i Los med de resurserna han hade, utan stöd av kommunen. Motsträvhetsen manifesteras i transportlösningen i Los, eftersom den bland annat är självständig, grundas i lokal kompetens och olik (Hansen 1998). Därför var även motsträvhetsen ett sätt för att styrka SNx Logistik, Lotta och ICA-butikens/Tempobutiken självständighet, eftersom de ägde lösningen, och inte det offentliga.

9.4 Ansvar och skyldigheter

Tillit skapar socialt kapital och socialt kapital skapar tillit. Båda delar är delaktiga och krävs för att motivera olika typer av engagemang och relationer som finns i landsbygdstransporter. De fysiska möten som sker i landsbygdstransporter är viktiga arenor för att skapa mervärden och utbyten av viktig information. Det sociala kapitalet är inte bara en passiv resurs, utan snarare en levande sådan som kräver aktivitet i fallet av Los. Det sociala kapitalet kräver underhåll för att inte tappa sitt värde. Precis som det krävdes initialt socialt kapital och tillit för att börja med landsbygdstransporterna, behöver kapitalet upprätthållas.

Aktörerna i Los landsbygdstransporter har lyckats skapa en gemensam identitet. Trots olika bakgrund, har mottagarna och transportören enats i en kollektiv aktion för att se till att det finns transporter till Los. Thomas är inte från Los eller Ljusdals kommun, men beskriver ändå att Los som ”min ort”. Även Mats som flyttat till Gävleborg i vuxen ålder, beskriver hur ledsen han hade blivit ifall det inte skulle gå bra för lokalbefolkningen i Los. Alla intervjupersoner är därför enade i ett en vilja att aktivt delta i att fortsätta ta sitt ansvar i landsbygdstransporterna. Att både bli en del av Los, och vilja ta ett ansvar för Los välbefinnande, är ett uttryck av det faktiska medborgarskapet. Transporterna kan förstås som det praktiska medborgarskapet. Transporterna är och var ett arbete som krävde insatser i form av både ekonomiskt kapital, i form av att SNx Logistik tog en ekonomisk risk, och socialt kapital i tillit från samtliga parter. Transportlösningen aktualiseras av bland annat det faktiska medborgarskapet.

I relation till varandra, skapar alla aktörerna i landsbygdstransporterna det som är ett samhälle. Det faktiska medborgarskapet är de rättigheter och skyldigheter som förväntas av aktörerna i landsbygdstransporterna. Även om inte alla aktörerna är boende i Los, blir bland annat transportörerna genom mötesplatserna och utbytet av socialt kapital mer etablerade i orten. De blir igenkända och deltar i en process som är samhällsviktig i Los, och får därför en anknytning, inflytande och ett stort ansvar. Processen är när det faktiska blir det praktiska medborgarskapet. Det offentliga levde inte upp till samhällskontraktet, eftersom de inte kunde tillgodose en viktig funktion som behövs för de verksamma och bosatta i Los, men nu möter transportörerna i stället lokalsamhällets behov. Thomas beskriver det som att han ”kan ju i alla fall sova ganska gott om nätterna” eftersom han vet att ”vi [SNx Transport och Logistik] har gjort så gott vi kan” för samhället i Los.

Mottagarna och transportörerna förkroppsligar det praktiska medborgarskapet. Det har skapats ett nytt samhällskontrakt i Los. Cras menar att civilsamhället tar större ansvar för samhällsservice (2017), men i detta fall är det aktörer från den privata sektorn med ett intresse att bevara orten Los som utför servicen. Eftersom Los

numera är en plats med fungerande distribution på grund av alla aktörerna i landsbygdstransporterna, finns det en upplevd skyldighet hos intervjupersonerna att upprätthålla transporterna. Alla aktörer har ett medborgligt ansvar genom det faktiska medborgarskapet, i vilket de lever upp till praktiskt genom sina respektive roller. Mottagarna förväntas dela värdefullt socialt kapital som kan användas för att få tillgång till fler kunder eller möjligheter eller uppskattning. Transportörerna förväntas leverera gods till Los med en förutsägbarhet och regelbundet. Resultatet, om inte det samhällskontraktet uppfylls, blir att relationen som byggs på tillit och socialt kapital tappar värde, vilket kan ta sig uttryck i den levda verkligheten av samhället i fråga. Därför är aktörerna i landsbygdstransporterna i Los parter med både upplevda rättigheter och skyldigheter.

9.5 Kommer lösningen finnas kvar?

Hela arbetet visar hur även det mest enkla kan vara komplext och tvärtom. Vad gäller aktörerna i landsbygdstransporter, har alla en roll i att producera sociala värden i logistik som gynnar glesbygder genom distribution. I Los fyller mottagarna och transportören SNx en samhällsviktig funktion i samhället genom att tillgodose samhället i Los med service i olika form, som det offentliga i form av regionen och kommunen inte har kunnat. I sin avhandling, talar Cras om hur civilsamhället har en viktig funktion i att tillgodose service på landsbygden (2017), men landsbygdstransporter är istället aktörerna i mellansektionen mellan civilsamhället och det privata. Det som skapar just landsbygdstransporterna är hur aktörerna agerar i en kontext där de sociala värdena och ekonomiska behöver gå ihop.

9.5.1 Kostnaden

Det är svårt att värdera en tjänst som är samhällsviktig. Transportören kan däremot sätta ett pris på denna funktion eller tjänst, det vill säga att leverera gods till Los, i form av ett pallpris. Det finns många värden som skapas i samband med landsbygdstransporter. Utan landsbygdstransporter till Los blir det svårt för människor att flytta till Los, eftersom servicemöjligheter begränsas. Vidare är det svårt eller rent av omöjligt som verksam i Los att kunna bedriva sina verksamheter utan leveranser. Med andra ord är en så grundläggande tjänst på samma sätt ovärderlig. Därför skapas en sårbarhet med att en aktör utifrån marknadens regler kan sätta ett pris på en samhällsviktig funktion.

Priset har ökat för kunder som vill skicka sitt gods från Los. Det var billigare för kunder att skicka sitt gods med Bussgods än vad det kostar att skicka gods med åkerierna i Los idag. Utifrån den förståelsen jag fick av intervjuerna, verkar det som att Region Gävleborg finansierade en stor del av kostnaden till åkerierna. Kunderna

motsvarande hälften av det de betalar idag. Idag är det i stället åkerier som bland annat Alfta Frakt och SNx Transport som utför hela distributionskedjan. Å ena sidan kan inte kunderna ha en verksamhet utan transporterna. Antingen får kunden själv införskaffa diverse materiell för sin verksamhet som skulle vara en kostnad i sig. Å andra sidan skulle kunden kanske inte kunna ha en lönsamhet i sin egen verksamhet ifall transportkostnaderna är för höga. Anledningen är att det sociala kapitalet i landsbygdstransporterna i Los, motverkar att transportören sätter för höga kostnader på kunden. Det innebär att även om kunderna fortsatt har leveranser är det utifrån en extra ekonomisk kostnad, utöver den sociala.

9.5.2 Spänningar

Mekanismerna som skapar mervärdet med lösningen, är de som reglerar detta samhällskontrakt i Los. Det finns en spänning mellan intressenter i landsbygdstransporterna i Los. Även om det inte finns ett juridiskt krav SNx skall leverera gods till just Los, kan deras involvering i landsbygdstransporter i Los förstås som ett samhällskontrakt. Samhällskontraktet motiveras i det faktiska medborgarskapet i Los och implementeras praktiskt med transportlösningen i Los. Men eftersom lösningen i Los inte är bunden till lokala bestämmelser eller ett offentligt ansvar, riskerar den att försvinna om det faktiska medborgarskapet inte kan motiveras.

Spänningen är viktig. När intervjuerna hölls under våren 2024, hade SNx Transport och Logistik en god relation med sina kunder. Det fanns fortfarande en vilja hos Thomas att bidra till Los genom transporterna, eftersom dem var viktiga för Los och lönsamma nog för SNx. När Bussgods försvann, tog SNx över en del av det samhällsviktiga ansvaret att leverera gods till Los. Skulle Thomas, eller andra beslutfattare inom SNx, sluta motiveras av att öka servicegraden i Los, eller lönsamheten blir sämre, finns det en risk att transporterna minskar, försvinner eller kanske tas över av ett annat åkeri. Spänningen är en påminnelse för SNx att samma kunder de träffar i fysisk person, som de har byggt tillit till och fått tillit från, riskerar att få en sämre livskvalité i Los utan leveranserna. På samma sätt påverkar spänningen kunderna från att agera på ett sätt som skulle försämrat relationen med åkerierna.

SNx skulle kunna bryta samhällskontraktet, men vill inte göra det. Inom SNx Transport och Logistik är ansvaret för företagets intäkter något som kan följas upp på individnivå, men också i sin helhet. Thomas berättar att åtagandet med transporterna till Los och Ramsjö krävde mer resurser, vilket på så sätt var en investering och risk företaget var tvungna att ta. Skulle godset till Los inte vara lönsam, finns det en gräns i hur många risker som företaget vill ta. Även om medarbetare ser sig själva och beskrivs som ambassadörer för företaget, behöver

företaget kunna täcka löner och utgifter. Därför är det i alla medarbetares intresse att minska risker och öka lönsamheten i landsbygdstransporterna.

Det är omöjligt att avgöra vad gränsen går innan samhällskontraktet bryts. Det krävs en vilja, en känsla av ansvar och kapacitet för att delta i landsbygdstransporterna. Alla aspekter behöver balanseras för att det skall vara hållbart för att kunderna att kunna fortsätta vara betalande kunder. Skulle däremot bara en av aspekterna inte kunna tillgodoses faller systemet. Viljan kan beskrivas som en villighet att delta ett projekt som är kontinuerligt och föränderligt; Ansvaret behövs för att förstå vilka konsekvenser som blir om man bryter mot samhällskontraktet som landsbygdstransporter reproducerar. Även kapacitet behövs i att man har förmågan att påverka transporterna med sitt sociala eller ekonomiska perspektiv. Utan viljan, ansvaret eller kapaciteten, faller landsbygdstransporterna.

10. Slutsats

Landsbygdstransporter producerar och motiveras av värden utöver de som vanligen finns i transporter i tätorter. Ökade transportsträckor gör det svårare för åkerier att finna samma lönsamhet som att bedriva sin verksamhet i ett mer tätbefolkat geografiskt område. Det blir mer påtagligt på landsbygderna när service försvinner, eftersom det ibland inte finns många alternativ. Bussgods hade en samhällsviktig funktion i Los, och när den lades ned behövdes en ny lösning. Utöver att vara kunder, är mottagarna mötesplatser för annan samhällsviktig service. De båda mottagarna har ombudsansvar, och butiken gör att människor kan handla lokalt, i stället för att behöva åka in till Ljusdal. Åkeriet och mottagarna förstår att avsaknaden av dessa landsbygdstransporter skulle resultera i en minskad levnadsstandard för människor i Los. Det som har vuxit fram är en transportlösning som grundas i en grundläggande lönsamhet, socialt kapital och medberoende.

Transportlösningen i Los finns eftersom ekonomiska och sociala värden skapas vid leveranserna. Åkeriet lyckades hitta en lönsamhet i landsbygdstransporterna, vilket behövs för att kunna bedriva verksamheten långsiktigt. Svaret kunde hittas genom mötesplatser i vilket dessa intressenter kunde och ville dela med sig av sitt sociala kapital och kännedom. Eftersom transportören hade kontaktat andra åkerier och mottagarna hade kännedom om eventuella kunder, ökade transportfyllnadsgraden till Los. Leveranserna i Los sker i fysiska möten mellan mottagare och transportör. Dessa mötesplatser blir arenor i vilket uppskattning ökar viljan hos transportören att vilja fortsätta med transporter.

Därför behöver transportlösningen förstås som en relation mellan mottagare och transportör som aktivt behöver underhållas. Lösningen är driven av aktörer från den privata sektorn med ett engagemang i Los välbefinnande. Det innebär att lösningen påverkas av förändringar i lönsamhet eller försämrade relationer mellan aktörerna i lösningen. Därför finns det en spänning som både upprätthåller landsbygdstransporterna i Los och vara anledningen till att de upphör. Transportlösningen i Los kan därför ge en djupare förståelse för hur socialt kapital kan generera lönsamhet i landsbygdstransporter.

Referenser

- Agnidakis, P., Cras, P., Essen, J. von, Harnesk, D., Lindberg, M., Stenbacka, S., Wallman Lundåsen, S., Åberg, P., & Sveriges lantbruksuniversitet Institutionen för stad och land (2022). *Landsbygdernas och de mindre orternas civilsamhällen*. Department of Urban and Rural Development, Swedish University of Agricultural Sciences. (Urban and rural reports; 2022)
- Banabakova, V. & Stefanov, C. (2019). Social Aspects of Logistics - Social Logistics and Socially Oriented Business Logistics. *UBT International Conference*, 43–49
- Berg, J. & Thoresson, K. (2017). *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd: en internationell litteraturstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-12026> [2024-05-27]
- Bourdieu, P. (1993). *Sociology in Question*. First Edition. Sage Publications.
- Bussgods i Norr AB (2024). *Om oss - Bussgods*. <https://bussgods.se/foretag/om-oss/> [2024-05-27]
- Cras, P. (2017). *Landsbygdssamhällets medborgarskap en studie av organisering av service och infrastruktur i gränslandet mellan det ideella, kommersiella och politiska*. Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet.
- Creswell, J.W. & Creswell, J.D. (2018). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Fifth edition. SAGE.
- Fernandes, N. (2022). *Vad driver Huddunge?: en fallstudie om gemenskapens roll i landsbygdens utveckling*. Sveriges lantbruksuniversitet.
- Galkin, A., Obolentseva, L., Balandina, I., Kush, E., Karpenko, V. & Bajdor, P. (2019). Last-Mile Delivery for Consumer Driven Logistics. *Transportation Research Procedia*, 39, 74–83. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.009>
- Greischel, E., Nagy, E., Conrad, A. & Schäfer, M. (2023). Social logistics: Rethinking public transport as a regional distributor of goods in rural areas. Chances for the long-term establishment of a sustainable regional logistics approach. *Raumforschung und Raumordnung*. <https://doi.org/10.14512/rur.1690>
- Gullberg, A., Backe, B., Günther, C., Lindberg, J. & Zuinga, A. (2021). *Predictive Movement - Affärsmodeller och Värdekedjor*. Predictive Movement. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ltu:diva-86792> [2024-05-27]
- Hageback, C. & Segerstedt, A. (2004). The need for co-distribution in rural areas—a study of Pajala in Sweden. *International Journal of Production Economics*, 89 (2), 153–163. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2003.10.006>
- Hansen, K. (1998). *Välfärdens motsträviga utkant - Lokal praktik och statlig styrning i efterkrigstidens nordsvenska inland*. 1:a. uppl. Historiska Media.
- Inglis, D. & Thorpe, C. (2019). *An Invitation To Social Theory*. Second edition. Polity Press.
- Kjellin, P. (2020). De ger bättre service genom samordnad distribution. *Transportnytt*. <https://transportnytt.se/de-ger-bättre-service-genom-samordnad-distribution/> [2024-05-27]
- Kvale, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Tredje [reviderade] upplagan. Studentlitteratur.
- Lindberg, C. (2020). Pakettjänster och leveranser i Sveriges gles-och landsbygder. Sveriges Paketombud. <https://www.sverigespaketombud.se/projektet-nationell-ombudsplattform/>

- Ljusdals kommun (u.å.). *Snabbfakta om kommunen - Ljusdals kommun*. [text]. <https://www.ljusdal.se/kommunpolitik/kommunkunskapochfakta/snabbfaktaomkommunen.4.1b3374cb182a6cd30e8eb161.html> [2024-05-28]
- Löndahl, G. (2018). Rätt temperatur under lagring och transport: Nationella branchriktlinjer för fryst och kyld mat. Föreningen Fryst och Kyld Mat.
- Moon, K. & Blackman, D. (2014). Guide to Understanding Social Science Research for Natural Scientists. *Conservation biology*, 28 (5), 1167–1177. <https://doi.org/10.1111/cobi.12326>
- MSB (u.å.). *Transportskydd*. <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farligen-amnen/farligt-gods/transportskydd/> [2024-05-29]
- Nyström, F.E. (2019). Ytterligare ett slag mot landsbygden i norr - Vad händer med Bussgods? *REGION 10*. <https://region10.se/ytterligare-ett-slag-mot-landsbygden-i-norr-vad-hander-med-bussgods/> [2024-05-27]
- Putnam, R.D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster.
- Robson, C. & McCartan, K. (2016). *Real World Research: A Resource For Users of Social Research Methods in Applied Settings*. Fourth Edition. Wiley.
- SCB (u.å.). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2021 och befolkningsförändringar 1 oktober –31 december 2021. Totalt. Statistiska Centralbyrån*. <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-4-2021/> [2022-05-18]
- Solvang, W.D. & Hakam, M.H. (2010). Sustainable Logistics Networks in Sparsely Populated Areas. *Journal of Service Science and Management*, 03 (01), 72–77. <https://doi.org/10.4236/jssm.2010.31008>
- SVT Gävleborg (2019). Ljusdals effektiva pakettransporter – ledstjärna i Sverige. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/ljusdals-effektiva-pakettransporter-ledstjarna-i-sverige> [2024-05-27]
- Swahn, M. (2022). *Transporters fyllnadsgrad – Exempel från näringslivet*. (2021:148). Trafverket.
- Söderhamnskuriren (2016). Bussgods Gävleborg i konkurs: ”Fortsätter driva verksamhet en period”. *Söderhamns-Kuriren*. <https://www.soderhamnskuriren.se/2016-10-21/bussgods-gavleborg-i-konkurs-fortsatter-driva-verksamhet-en-period/> [2024-05-27]
- Vetenskapsrådet (2011). *God forskningssed*. Vetenskapsrådet. (Vetenskapsrådets rapportserie, 2011:1)
- Vitéz, J., Nilsson, O. & Åström, J. (2021). *Samordnade varutransporter i glesbygd: En fallstudie på Sorsele Kommun*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:lnu:diva-104234> [2024-05-27]
- Wijkström, F. (2012). Mellan omvandling och omförhandling. Civilsamhället i samhällskontraktet.
- WSP Analys & Strategi (2010). *Idéskrift för samordnad varudistribution*. (2010:008). Vägverket.

Populärvetenskaplig sammanfattning

Vi är i en tid av ständig rörelse. Inte bara vi människor, utan även saker förflyttas och skickas. Saker tas emot. Leveranser är viktiga för att människor skall kunna bo och vara verksamma på en plats. Detta arbete vill måla fram en bild av landsbygdstransporter i form av upplevelser och värderingar, i stället för siffror. Fokuserar vi på teknikaliteter, missar vi andra viktiga orsaker till hur saker är som dem är. Däremot visar arbetet att dessa upplevelser och värderingar som skildras också kan genererar siffror. Genom ostrukturerade intervjuer och en ödmjukhet för det okända, fick jag möjligheten att se transporter ur ett nytt ljus; genom ögonen i vilket dessa transporter vuxit fram.

Tack

Jag vill tacka min familj, partner och alla intervjupersoner för er värdefulla tid.

Ett stort tack till min handledare Malin Beckman. Tack för hjälp under arbetet och som mentor under min tid på SLU.

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.