



Tillgänglighetens fördelning i samhället

En fallstudie om spatial rättvisa i Trafikverkets
järnvägsinvesteringar på Mittbanan med fokus på
Erikslund

Viktor Klasén

Examensarbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Agronomprogrammet – landsbygdsutveckling
Uppsala 2026



Tillgänglighetens fördelning i samhället. En fallstudie om spatial rättvisa i Trafikverkets järnvägsinvesteringar på Mittbanan med fokus på Erikslund

The distribution of accessibility in society. A case study of spatial justice in railway investments of the Swedish transport administration on Mittbanan with focus on Erikslund

Viktor Klasén

Handledare: Arvid Stiernström, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Examinator: Malin Beckman, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: Avancerad nivå, A2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landsbygdsutveckling för agronomer
Kurskod: EX1025
Program/utbildning: Agronomprogrammet - landsbygdsutveckling
Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land
Utgivningsort: Uppsala
Utgivningsår: 2026
Omslagsbild: Fotografi tagen av författaren
Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Online publication: <https://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Spatial rättvisa, tillgänglighet, järnvägsinfrastruktur, lokalsamhälle, landsbygdsutveckling

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landsbygdsutveckling

Sammanfattning

Denna uppsats undersöker hur jämlik tillgänglighet uppfattas och prioriteras i samband med investeringar på järnvägsinfrastruktur i perifera områden. Uppsatsen bygger på en fallstudie av Trafikverkets investeringar på Mittbanan i Erikslund. Uppsatsen placerar sig inom forskning om tillgänglighet och rumslig rättvisa, med ett fokus på hur transportinfrastrukturen och dess utformning påverkar tillgängligheten till arbete och tjänster samt möjligheten till att delta i sociala sammanhang i olika geografiska rum. Uppsatsen undersöker hur olika aktörer tolkar och prioriterar tillgänglighet, hur järnvägsprojekten motiveras i relation till lokala behov och hur investeringar inom infrastruktur påverkar distributionen av resurser över det geografiska rummet. Det empiriska materialet har samlats in genom semi-strukturerade intervjuer med offentliga och lokala aktörer samt genom observation. Uppsatsens resultat visar hur tillgänglighet tolkas olika beroende på den rumsliga och institutionella positionen hos de involverade aktörerna. Samtidigt som regionala perspektiv huvudsakligen betonar effektivitet, kapacitet och restider framhäver lokala aktörer den vardagliga mobiliteten, socialt deltagande och långsiktig utveckling av det egna samhället. Uppsatsen visar även hur planering av infrastruktur kan vara en avgörande faktor i lokala utvecklingsbanor genom att indirekt inverka på framställningar om framtiden och platsens attraktionskraft. Uppsatsen bidrar till forskning om transportplanering och rumslig rättvisa genom att synliggöra hur logiker inom planeringsprocesser och samhällsekonomiska mått kan bidra till att marginalisera behov i perifera områden. Resultaten visar ytterligare att en minskning i transporter och tillgänglighet kan förstärka transportutsatthet och ojämn geografisk utveckling över tid.

Nyckelord: Spatial rättvisa, tillgänglighet, järnvägsinfrastruktur, lokalsamhälle, landsbygdsutveckling

Abstract

This thesis examines how equality in accessibility is understood and prioritized in relation to railway infrastructure investments in peripheral areas. The thesis is based on a case study of the Swedish Transport Administration's investments on the Mittbanan railway in Erikslund. The thesis is situated within research on accessibility and spatial justice with its focus on addressing how transport infrastructure and the distribution of it shape access to work, service and the ability to participate in social contexts across different geographical spaces. The thesis investigates how different actors interpret and prioritize meaning to accessibility, how the railway projects are justified in relation to local needs and how infrastructure investments influence the distribution of resources across geographical space. The empirical data has been collected through semi-structured interviews with public and local stakeholders, as well as through observation. The findings of the thesis show that accessibility is understood differently depending on the spatial scale and institutional position of the involved actors. While regional perspectives primarily emphasize efficiency, capacity and travel times the local actors place a greater emphasis on the everyday mobility, social participation and long-term development of their own communities. The thesis also demonstrates how planning of infrastructure can be an influential factor in local development trajectories by indirectly shaping future expectations and perceptions of local attractiveness. The thesis contributes to research on transport planning and spatial justice by highlighting how planning rationalities and measures of socio-economic efficiency risks contribute to marginalize place-base needs in peripheral areas. The results further demonstrate that a reduction in transportation and accessibility may reinforce transportation vulnerability and uneven geographical development over time.

Keywords: Spatial justice, accessibility, railway infrastructure, local community, rural development

Innehåll

1. Inledning	6
1.1 Syfte och frågeställningar	7
1.2 Bakgrund.....	7
1.3 Tidigare forskning.....	9
2. Metod.....	10
2.1 Forskningsdesign	10
2.2 Urval och datainsamling.....	10
2.2.1 Intervjuer	10
2.2.2 Observation.....	12
2.2.3 Urval.....	12
2.3 Tematisk analys	13
2.4 Triangulering	13
2.5 Etiska överväganden, avgränsningar och reflexivitet	14
3. Teoretiskt ramverk.....	16
3.1 Spatial rättvisa.....	16
3.2 Tillgänglighet.....	18
4. Resultat och analys	20
4.1 Tillgänglighetsbegreppet.....	20
4.1.1 Den lokala nivån: förmågor och villkor.....	21
4.1.2 Landsbygden och dess strukturella sårbarhet.....	23
4.1.3 Regional nivå	24
4.1.4 Operatörnivå	25
4.1.5 Nationell nivå	26
4.1.6 Tillgänglighet och samhällsnivåer.....	26
4.2 Rumslig fördelning	27
4.2.1 Effektivitet och samhällsekonomiska kalkyler.....	27
4.2.2 Upplevelser i rummet.....	29
4.3 Inflytande och samråd.....	31
4.3.1 Samrådets funktion.....	31
4.3.2 Tidpunkt och inflytande.....	32
4.3.3 Makt och expertkunskap.....	34
4.4 Infrastrukturens styrande effekter	35
4.4.1 Transportens normalisering	35
4.4.2 Planeringens normalisering	36
5. Diskussion	39
5.1 Studiens frågeställningar	39
5.1.1 Tolkning och prioritering av jämlik tillgänglighet i landsbygdsområden.....	39
5.1.2 Hur motiveras linjerätningen och brobytet i relation till platsens behov?	40
5.1.3 Hur påverkas resursfördelningen över det geografiska rummet?	41
5.2 Syntes	42
6. Slutsats	44
Tabellförteckning	49
Populärvetenskaplig sammanfattning	50
Bilaga 1.....	51

1. Inledning

Hälften av världsbefolkningen bor i urbana miljöer med ett allt ökande invånarantal i de mest tätbefolkade städerna (Ritchie et al. 2024). Enligt Tillväxtverket (2025) är Sverige inte ett undantag från statistiken och den långsiktiga trenden av urbanisering fortsätter, där landets ekonomiska aktiviteter koncentreras till de största länen. Flertalet kommuner i svenska landsbygdsområden står inför utmaningar i samband med minskande befolkningsunderlag och alltmer begränsade resurser (ibid). Farrington och Farrington (2005) tillskriver transporter som en allt viktigare förutsättning för tillgång till arbete, service och ett aktivt deltagande i samhället. Detta belyser efterfrågan på en planering av transportinfrastruktur vilken även tar landsbygdens behov i beaktning. I den samtida forskningen visar Hult (2023) att planeringsnormer och utvecklingslogiker ofta utgår från urbana behov, vilket i sin tur kan innebära att förhållanden för de specifika förutsättningarna att leva ett gott liv på landsbygden inte lämnas utrymme eller tas i beaktning i prioriteringar för infrastrukturinvesteringar. Förutsättningarna för att leva ett gott liv varierar mellan individer och Nussbaum (2013) menar att innebörden av att leva ett gott liv innefattar flertalet aspekter, såsom möjligheten till att delta i olika former av sociala interaktioner, förmågan att fritt röra sig mellan platser och att på ett meningsfullt sätt delta i de politiska beslut som påverkar det egna livet. Vad som innefattar ett gott liv skiljer sig från person till person, men vissa grundförutsättningar såsom service, närhet till arbete och goda transportmöjligheter tycks däremot vara gemensamma nämnare. Enligt denna förståelse får frågor om tillgänglighet en central roll när förutsättningarna för att ta det av samhällsservice och möjligheter att leva ett gott liv varierar mellan urbana och perifera delar i landet.

Samtidigt realiserar betydande investeringar i Sveriges transportinfrastruktur med ändamål om att öka transportnätets kapacitet, effektivitet och hållbarhet. Detta omvandlas till en utveckling av järnvägsinfrastruktur vilken innefattar kortare restider och fler avgångar i gods- och persontransporter. Denna utveckling kan emellertid generera konsekvenser för användningen och uppfattningen av tillgänglighet när mätbarhet får ett stort inflytande i planeringsprocesser. Denna förändring i tolkning av tillgänglighet kan vara problematisk särskilt när det kommer till andra dimensioner av tillgänglighet, såsom närhet och lokal funktion vilket kan vara synnerligen viktigt för att leva ett gott liv i perifera områden. En av dessa investeringar är Trafikverkets pågående satsning på Mittbanan. Mot denna bakgrund undersöker studien hur olika aktörer uppfattar och prioriterar jämlik tillgänglighet till samhället i relation till Trafikverkets investeringar på järnvägsinfrastruktur. Genom en fallstudie på Mittbanan analyseras hur aktörernas resonemang kommer till uttryck i planeringsprocesser och vilka implikationer dessa får för lokalsamhällets tillgång till transport och service.

Studiens frågeställningar är relevanta att undersöka eftersom de kan generera en förståelse för hur investeringar på järnvägsinfrastruktur omsätts i praktiken och vilka effekter det har för tillgänglighet i perifera områden. För att erhålla en nyanserad bild av landsbygdens komplexa förutsättningar har aktörer med olika samhällsperspektiv involverats i studien.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna fallstudie är att undersöka hur järnvägsinvesteringar påverkar samhället med utgångspunkt i rumslig rättvisa samt hur aktörer och civilsamhället resonerar kring jämlik tillgänglighet till samhället. Detta för att bidra till en ökad förståelse kring investeringar på järnvägsinfrastruktur och dess inverkan på perifera områden samt möjligheten att ta del av lokalsamhället och regional service. Mot denna bakgrund har följande tre frågeställningar formulerats:

- i. Hur tolkas och prioriteras jämlik tillgänglighet till samhället av aktörer i Trafikverkets järnvägsinvesteringar i perifera områden?
- ii. Hur motiverar och beskriver Trafikverket linjerätningen och brobytet i relation till de lokala behoven i Erikslund?
- iii. Hur påverkar Trafikverkets investeringar på Mittbanan resursfördelningen över det geografiska rummet?

1.2 Bakgrund

Sverige tillsammans med resten av FN:s medlemsländer har genom Agenda 2030 åtagit sig att arbeta mot en mer hållbar värld (FN u.å.). I Brundtlandrapporten, vilken publicerades 1987, myntades den numer välkända definitionen av hållbar utveckling vilket innefattar att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov (*WCED* 1987). År 2015 antog FN och dess medlemsstater den globala handlingsplanen för hållbar utveckling, Agenda 2030. Det innebär att samtliga medlemsstater förbinder sig att genom globala partnerskap samarbeta i arbetet med världens hållbara utveckling där de tre dimensionerna av hållbarhet (ekonomisk, social och miljömässig) integreras och verkställs genom 17 mål och 169 delmål (Regeringskansliet 2016b). De globala målen för en hållbar utveckling innefattar exempelvis mål om god hälsa och välbefinnande, minskad ojämlikhet samt hållbara samhällen och städer (FN u.å.). Flertalet av de globala målen står i direkt relation till transportinfrastruktur, däribland mål 9 vilket behandlar hållbar industri, innovationer och infrastruktur samt mål 10 om minskad ojämlikhet (Regeringskansliet 2016a).

Genomförandet för Agenda 2030 kan implementeras på olika nivåer och inom politiska institutioner, exempelvis kommunal, regional och Europeiska unionen. Inom den Europeiska unionen kan exempelvis den gemensamma sammanhållningspolitiken bidra till implementering av de globala målen. Avsikten med sammanhållningspolitiken är att minska regionala skillnader och stärka den territoriella sammanhållningen inom unionen och finansieras bland annat genom den europeiska regionala utvecklingsfonden (SKR 2026b). De hållbarhetsutmaningar världen står inför inom arbetet för hållbar utveckling är

alltså många gånger globala, där lösningarna implementeras på regionala och lokala nivåer (SKR 2026a) av offentliga, privata och ideella aktörer. Mot denna bakgrund står myndigheter i Sverige för en viktig roll i samhällets omställning för en hållbar utveckling. Ett led inom denna omställning innefattar de transportpolitiska målen, vilka har som målsättning att främja en samhällseffektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för landets olika aktörer (Regeringskansliet 2017). Ett sätt att genomföra Agenda 2030 och bidra till den hållbara utvecklingen på en nationell nivå är genom att främja mer hållbara transporter enligt de tre dimensionerna. I detta har transportinfrastrukturen och järnvägen en viktig roll där Trafikverket har ett övergripande ansvar för utvecklingen. Detta framträder i Trafikverkets (2026b) vision som tar avstamp ur de transportpolitiska målen och lyfter ett resande där alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt. Detta återger en bild av hur myndigheten väver samman tillgänglighet och transporter med de tre dimensionerna av hållbarhet.

Studien har sin utgångspunkt ur ett intresse från Trafikverket att undersöka hur deras investeringar i järnvägsinfrastruktur påverkar en jämlik tillgänglighet till samhället. I samråd med Trafikverket ansågs Mittbanan vara en lämplig sträcka att studera närmre. Mittbanan är en 33 mil lång enkelspårig järnvägssträcka vilken består av två delar, Sundsvall – Ånge och Bräcke – Storlien (Trafikverket 2026a). Utmed sträckan finns även ett flertal passager över järnvägen som är obevakade och saknar bommar eller annan typ av säkerhetsanläggning och i skrivande stund är sträckan trafikerad av gods- och persontåg, med ett behov för transporter vilket förväntas att öka (ibid). Förutsättningarna för genomförande och planering av åtgärder längs med sträckan för att möta det framtida behovet i samband med hållbarhetskrav förutsätter en samverkan mellan politiska beslutsfattare, offentliga myndigheter, näringsliv och lokalsamhällen.

För att möjliggöra en strategisk utveckling av transportinfrastrukturen och utöka Mittbanans funktion har ett samarbete etablerats under namnet Mittstråket. Inom ramen för detta samarbete har de involverade regionerna såväl som kommuner utvecklat en samverkan för att gemensamt stärka sträckans hållbarhet och tillgänglighet med grönare passager och ökad kapacitet (Mittstråket 2026a). Med utgångspunkt för detta samarbete genomför Trafikverket samverkansprojektet Mittstråket 2.0 på Mittbanan. Mittstråket 2.0 implementeras under perioden 2023-2027 med finansiering från EU:s regionalfond, där även Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland är medfinansierare (Mittstråket 2026b). Intentionen med projektet är att genomföra kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder och stärka trafiksäkerheten vilket ska bidra till att göra Mittbanan till en fossilfri transportkorridor med ökad tillgänglighet och kortare restider.

Vid Erikslund finns en bro över Ljungan med två skarpa kurvor på vardera sida om älven och även en plattform för resandeutbyte. Erikslund är en småort med 113 invånare belägen i Ånge kommun, Västernorrlands län (SCB 2024). Vid Erikslund finns ett tågstopp vilken utgör ett stopp på Mittbanan med flertalet avgångar dagligen (Ånge kommun u.å.). Erikslunds linjerätning och brobyte är ett projekt inom Mittstråket 2.0 vilket innefattar ett byte av den befintliga bron och en uträtning av de två närliggande kurvorna. Detta sker då bron har nått sin tekniska livslängd och det i samband med broutbytet är möjligt att räta ut en 2 km lång sträcka för att möjliggöra en hastighetshöjning. Parallellt med projektet i

Erikslund sker en avvecklingsprocess där den befintliga järnvägen med bro och plattform tas ur bruk och rivs. Inom ramen för Erikslunds linjerätning och brobyte kommer det befintliga tågstoppet med plattform för resandeutbyte inte att ersättas med en ny. I studiens empiriska material framstår en beskrivning av tågstoppets funktion, som sträcker sig bortom ortens invånare och vilken innefattar en funktion för resande i den omkringliggande bygden till Erikslund. Detta gör Erikslunds linjerätning och brobyte till ett relevant fall att undersöka då förändringen i infrastrukturen potentiellt kan innebära en förändring för Erikslund med omnejd såväl som för geografiska platser bortom den enskilda orten.

1.3 Tidigare forskning

För att skapa en förståelse för hur aktörer involverade i infrastrukturplanering förstår och prioriterar jämlik tillgänglighet till samhället påbörjades studien med en litteraturöversikt för att identifiera behovet av denna studie. Tidigare forskning inom transportområdet visar bland annat att styrmedel riktade mot utsläpp riskerar att slå hårt mot grupper med låga inkomster samt boende på landsbygder, där det bilburna resandet är viktigt och andra alternativ för transporter är begränsade (Winslott 2020). Denna förståelse redogör för vikten av alternativ till transporter i områden där valmöjligheterna till andra sätt att resa är begränsade. Styrmedel riktade mot att nå miljömål och utsläppskvoter kan vara mer anpassade för urbaniserade områden och därmed slå ojämnt mot perifera områden när samhällen blir alltmer beroende av det egna hushållet för möjligheter till transporter.

Hult (2023) använder begreppen transportfattigdom och transportutsatthet för att beskriva de grupper vilka besitter en begränsad tillgång till transportalternativ. Investeringar i infrastruktur tenderar att utgå ifrån urbana behov med perspektiv vilka innefattar att tillfredsställa dessa, exempelvis genom att förkorta restider mellan tillväxtcenter och mer urbaniserade områden där de mellanliggande platserna tenderar att få en lägre prioritering. Tillgänglighetsbehoven i perifera områden riskerar utifrån detta att bli nedprioriterade och denna studie kan bidra till en insikt i de prioriteringslogiker vilka präglar offentliga investeringar i järnvägsinfrastruktur. Denna studie kan ses som ett bidrag till forskning om transport och tillgänglighet på sätt att den utgör en fördjupad förståelse för hur planeringsprocesser inom investeringar på infrastruktur behandlar tillgänglighet, delaktighet och rumslig rättvisa i perifera miljöer. Genom att undersöka satsningar på Mittbanan kan studien tillföra perspektiv om behovet att utveckla processer för inkludering inom planering av järnvägsinfrastruktur. Detta kan åskådliggöra hur målkonflikter mellan effektivitet i system och platsbaserade behov uppstår men även vilket utrymme är för att hantera dessa vilket medför till en utökad förståelse av infrastrukturinvesteringar som innefattar perspektiv av rumslig rättvisa.

2. Metod

I det följande kapitlet presenteras metodiken för studien med en beskrivning av dess forskningsdesign. Därefter följer en redogörelse för hur det empiriska materialet har samlats in och analyserats. Sedan avslutas kapitlet med ett avsnitt innehållande reflexivitet, etiska överväganden och till sist studiens avgränsningar.

2.1 Forskningsdesign

Denna studie har en kvalitativ ansats. En kvalitativ studie är ett tillvägagångsätt för att undersöka den mening en individ eller grupp tillskriver ett socialt problem (Creswell 2018). Valet till forskningsdesignen bygger på uppsatsens intention att undersöka ett socialt fenomen, där tolkningar och uppfattningar hos olika aktörer kommer till uttryck inom ramen för ett infrastrukturprojekt och ett lokalsamhälle. Den valda forskningsdesignen utgår från en fallstudie. Alasuutari et al. (2008) menar att fallstudier ger en möjlighet att skapa en djupare tolkning av en specifik situation genom att studera ett fenomen närmre i en avgränsad miljö vilket medför ett tillfälle att genomföra en detaljerad analys. Att studera ett specifikt fall kan alltså innebära ett tillfälle för studien att undersöka hur olika perspektiv presenterar sig i en viss verklighet vilket bidrar till att nyansera studiens fynd.

Av denna anledning lämpar sig forskningsdesignen väl för studien eftersom den undersöker projekten för Erikslunds linjerätning och brobyte samt de kapacitet- och hastighetshöjande åtgärderna på Mittbanan. Dessa är pågående järnvägsinfrastrukturprojekt som ingår i det större projektet Mittstråket 2.0 och vilket involverar såväl privata som offentliga aktörer. Att genomföra en fallstudie av Erikslunds linjerätning och brobyte ger ett tillfälle att undersöka ett specifikt och verkligt fenomen som involverar många aktörer med olika intentioner och tolkningar samtidigt som det sätter tydliga geografiska avgränsningar.

2.2 Urval och datainsamling

Det empiriska materialet för uppsatsen består av kvalitativt insamlat material. Detta har huvudsakligen samlats in genom intervjuer med aktörer relaterade till projekten och via observation samt genom en analys av Trafikverkets dokument relaterade till investeringarna på Mittbanan.

2.2.1 Intervjuer

Intervjuerna har följt ett semi-strukturerat format, vilket har tillåtit att hålla intervjuer av en samtalsliknande karaktär. En på förhand konstruerad intervjuguide har styrt samtalet samtidigt som följdfrågor tillåtits att ställas för att följa upp ämnen som ansetts vara relevanta för studien.

Genom att ställa sonderande frågor ges möjligheten att utforska ämnen som den intervjuande inte förväntat sig på förhand på samma gång som de sonderande uppföljningsfrågorna kan underlätta för en utveckling av en mer utstuderad förståelse för vad som sker i fallet och varför det sker (Alasuutari et al. 2008). Av denna anledning utarbetades en intervjuguide för att erhålla en röd tråd och kontinuitet genom de olika intervjuerna, där utrymme för ett flexibelt förhållningssätt har lämnats för att anpassa frågorna efter situationen. Bryman (2016) menar att det semi-strukturerade upplägget möjliggör att frågorna ställs i olika följd och därmed ges en chans till att följa upp svar vilka anses vara viktiga för studien. Att förhålla intervjuerna och guiden till en semi-strukturerad intervjumetod har medfört att en flexibilitet har hållits genom studiens materialinsamling på så sätt att formen för intervjuerna har anpassats till de olika aktörerna. Det har även bidragit till att intervjuerna har hållits i en mer samtalsliknande form. Robson (2016) menar dock att ett flexibelt förhållningssätt vid insamlingen av det empiriska materialet kan innebära att intervjuerna skiljer sig åt mellan deltagare, eftersom svaren till frågorna kan formuleras på olika sätt vilket försvårar möjligheten till att standardisera svaren och därmed har en inverkan på studiens tillförlitlighet. Det går även att argumentera för att detta är en styrka i den kvalitativa forskningen då det tillåts ett utrymme för djupare resonemang och ett tillfälle för att undersöka informanternas perspektiv mer uttömmande. Utifrån denna bakgrund av flexibilitet ansågs därmed det semi-strukturerade förhållningssättet vara mest lämplig för denna studie.

Urvalet av informanter för intervjuerna har skett i relation till investeringarna utmed Mittbanan. Intentionen har varit att genomföra intervjuer med projektets involverade aktörer, men även de aktörer vilka påverkas av investeringarnas effekter, till exempel lokalbor. För att göra ett urval av lämpliga informanter till studien har Trafikverkets samrådsunderlag för projektet i Erikslund legat till grund för urvalet av informanter. En illustration över de intervjuade aktörerna framgår ur den nedanstående tabellen.

Tabell 1. Tabellen visar en sammanställning av informanter för studiens intervjuer.

Intervjuperson	Organisation	Relation till projekten
Intervjuperson 1	Trafikverket	Samråd och markfrågor
Intervjuperson 2	Region Västernorrland	Regionalt perspektiv på kollektivtrafik och utveckling
Intervjuperson 3	Ånge kommun	Kommunalt perspektiv på lokal utveckling
Intervjuperson 4	Norrtåg	Operativt perspektiv
Intervjuperson 5	Borgsjö hembygdsförening	Lokalt civilsamhälleperspektiv

2.2.2 Observation

Enligt Robson (2016) är en av de huvudsakliga fördelarna med att genomföra en observation utförandets direkta särdrag till skillnaden från intervjuer, i att iaktta vad individer gör och vad de säger. Den huvudsakliga fördelen ligger i att skilja på att låta en informant återge hur den upplever ett fenomen och i stället betrakta hur en individ eller grupp agerar i en viss situation eller sammanhang samt vad som sägs för tillfället. En annan fördel med observation är att det är möjligt att jämföra med information från andra typer av tillvägagångssätt, till exempel intervjuer vilka är notoriska för dess avvikelser mellan ord och handlingar (ibid). Observation i metodisk mening kan därmed bidra med att åskådliggöra skillnader i handlingar vilket inte är möjligt att upptäcka genom återgivna beskrivningar. Det kan till exempel innebära att en informant inte är medveten om hur den agerar i en viss situation och återger hur den upplever ett fenomen. Genom att utöka studiens metodologi med observation för datainsamling har det varit möjligt att nyansera det empiriska materialet och utvidga möjligheten för fler perspektiv till studien vilka annars riskerar att förbises till följd av det ena förhållningssättets begränsningar.

Samtidigt som det finns fördelar att komplettera intervjumaterial med data från observationer finns det nackdelar med den sistnämnda metoden. Creswell (2018) menar att det finns en risk med att observatören kan uppfattas vara inkräktande. Robson (2016) kallar detta fenomen för reaktivitet, vilket innefattar att människor ändrar sitt beteende och menar att det kan lösas genom ett anonymt deltagande eller att informanterna är så vana vid ens närvaro att effekten på det naturliga handlandet uteblir. Emellertid medför motpolerna till lösningar av närvaro bådadera etiska och moraliska ställningstaganden. Att inte tydligt uppmärksamma medverkande parter för observationen väcker etiska dilemman om manipulation och strider mot principer om informerat samtycke. Mot denna bakgrund har det varit viktig i denna studie att vara transparent med närvaron vid observationen.

Observationen inträffade vid ett sammanträde i mars 2026 mellan Trafikverket, lantmäteriet och berörda markägare i Borgsjöstrand, vilket ligger i närheten av Erikslund. Vid observationen deltog två representanter från Trafikverket, två representanter från Lantmäteriet samt en person vilken var på plats för att företräda en berörd markägare. Grunden till sammanträdet innefattade en lantmåteriförrättning, där lantmäteriet sammankallade de berörda sakägarna till ett sammanträde med anledning av att Trafikverket vill stänga en oövervakad plankorsning av Mittbanan.

2.2.3 Urval

Urvalet av informanter inkluderar aktörer vilka besitter olika roller i planerings- och genomförandeprocessen. Dessa är representanter från Ånge kommun, region Västernorrland, Norrtåg, Trafikverket och Borgsjö hembygdsförening. Informanterna utgör exempel på aktörer inom olika nivåer av samhället, från nationell och regional planering till det lokala utfallet. Intentionen till urvalet grundas i att inkludera en variation av perspektiv för hur tillgänglighet förstås och prioriteras inom ramen för de aktuella investeringarna på Mittbanan.

2.3 Tematisk analys

För att analysera studiens kvalitativa material bedömdes tematisk kodning som en lämplig metod. Robson (2016) beskriver hur en tematisk kodning av data innebär att innehållet bryts ner för att identifiera mönster där materialet ger en indikation om sammankopplade ledtrådar. Dessa kan sedan grupperas in i olika teman med en intention att synliggöra resultat i empirin vilka är relevanta för att besvara forskningsfrågan. Eftersom flera personer med olika bakgrunder och relationer till järnvägsinvesteringen intervjuades var det möjligt att tematisera materialet trots informanternas olika begreppsapparater och formuleringar. Genom att bryta ner data till mer överskådliga teman möjliggjordes ett tillfälle att ställa de olika informanternas redogörelser i relation till varandra, detta för att åskådliggöra en möjlig divergens av perspektiven. I analysen förekom även nya och oförutsedda teman som en effekt av sonderande frågor eller uppföljningsfrågor. Robson (2016) menar att en sondering är ett tillfälle att försöka få informanten att utveckla sitt resonemang, genom att till exempel tillåta en paus i samtalet eller fråga om det finns någonting mer hen vill tillägga. När detta skedde var det möjligt att nya koder skapades och det var därmed möjligt att kategorisera materialet utifrån dessa.

Analysen för studien har understötts av Bowens (2006) sensitizing concepts (vägledande koncept) vilka fungerar som analytiska utgångspunkter för studien. Det innefattar en känslighet för att begrepp som tillgänglighet är mångtydiga och ges olika tolkningar av olika aktörer. Genom att använda Bowens vägledande koncept har det varit möjligt att genomföra en analys som sätter fokus på hur olika aktörer tillskriver begrepp som tillgänglighet mening och hur de omsätts i verkligheten inom ramen för projekten. Det ansågs värdefullt för studien att reflektera över vad dessa begrepp betyder då det har bidragit till att underlätta kodningen genom att möjliggöra en urskildring av mönster i materialet vilket sedan har kodats. Användningen av vägledande begrepp innebär inte att den egna reflektionen och tolkningen av begreppet blir en form av definition att leta efter i materialet. Däremot ger det en riktning att titta åt i materialet efter vad som kan vara värdefullt att uppmärksamma. Tillgänglighet, jämlikhet och rättvisa användes som vägledande koncept i studien och användes till exempel för att forma studiens intervjufrågor och för att underlätta hur det empiriska materialet analyserades. Genom att använda begreppen i form av öppna utgångspunkter var det möjligt att framställa en innebörd av dem i förhållande till det empiriska materialet.

2.4 Triangulering

Kombinationen av metoder har möjliggjort en triangulering vilket ämnar att stärka trovärdigheten i studien. Alasuutari et al. (2008) menar att triangulering innefattar att använda olika datakällor och metoder dels för att bekräfta, dels för att problematisera empirin. I denna studie har strategin av triangulering tillämpats genom att inkludera olika aktörer vilka har olika roller gentemot investeringarna

på Mittbanan. Detta för att samla empiri utifrån ett flertal av perspektiv och tolka problemrymden ur olika synvinklar. Det har i sin tur möjliggjort ett jämförande mellan olika perspektiv. För att nyansera det empiriska materialet har även en kombination av metoder använts, såsom intervjuer, observation och analys av Trafikverkets dokument för projektet. Kombinationen av dessa metoder har möjliggjort en triangulering av datakällorna genom en nyanserad analys av hur tillgänglighet framställs i verkligheten.

2.5 Etiska överväganden, avgränsningar och reflexivitet

Studien bygger på kvalitativt material insamlat via intervjuer som har dokumenterats genom digital inspelning. Samtliga medverkande informanter i studien har lämnat sitt samtycke för inspelning av intervjuer samt insamling av personliga data genom ett skriftligt samtycke i form av en samtyckesblankett. I studien har enskilda informanter anonymiserats eftersom denna information inte anses relevant för studien. Däremot anges personens tillhörighet till den organisation personen representerar då det är av intresse för den vidare analysen, eftersom detta representerar ett urval av perspektiv från den specifika organisationen.

Studiens informanter benämns därför utifrån den organisation de representerar, till exempel Ånge kommun, Norrtåg och Hembygdsföreningen. Antalet intervjuer i studien är begränsat, vilket är kopplat till studiens kvalitativa ansats där blickfånget är på en djup uppfattning i stället för en bredare sådan. Genom att göra intervjuer med nyckelaktörer vilka håller inblick i investeringarna på Mittbanan, såväl som de lokala förutsättningarna har studien haft möjlighet att uppmärksamma flera perspektiv trots ett mindre antal intervjuer. Med detta sagt bör poängteras att representanterna endast anger ett urval av perspektiv och att det är möjligt att andra perspektiv finns inom respektive organisation. Valet av informanter, den specifika geografiska kontexten och de aktuella investeringarna som inkluderas innebär att studiens betydelse blir påverkad.

Urvalet av informanter har inneburit begränsningar på studiens räckvidd. Representanter för civilsamhället kan inte återspegla en fullständig representation av lokalsamhället, utan utgör en generell indikation av uppfattningar och erfarenheter från en specifik aktör. Representanten för hembygdsföreningen företräder en förening med ett större antal medlemmar från närområdet, vilket ger en viss indikation om förankringen i det lokala sammanhanget eftersom hembygdsföreningen bevakar sina medlemmars intressen.

En studie med en kvalitativ ansats innebär att forskaren inte håller en neutral position i form av observatör för ett fenomen, utan är en aktiv del i produktionen av kunskap. Robson (2016) menar att objektivitet i en strikt mening inte är eftersträvansvärt eftersom det riskerar att skapa en distans till studiens empiriska material och perspektiv. Däremot erkänns att forskarens tidigare erfarenheter, teoretiska val och analytiska utgångspunkter påverkar hur materialet återges. Mot

denna bakgrund kommer därmed mina egna erfarenheter och kunskaper att påverka arbetets riktning.

Eftersom uppsatsen genomförs inom ramen för studier av landsbygdsutveckling är det viktigt att reflektera över hur det påverkar analysen och därmed studiens inriktning. Studiens intention har ett tydligt perspektiv utifrån hur investeringar på infrastruktur påverkar perifera områden, vilket innebär att vissa aspekter får ett större analytiskt utrymme än andra. Det innebär att de ekonomiska eller ekologiska dimensionerna av investeringarna faller utanför studiens analys, även om de utgör viktiga perspektiv i utformningen av järnvägsinfrastruktur. Avgränsningen till samhället i en perifer kontext är medveten och motiverad genom studiens mål att belysa tillgänglighet och rättviseaspekter i just dessa områden.

Denna studie är geografiskt avgränsad till Erikslunds linjerätning och brobyte samt närliggande kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan. Samtidigt är det viktigt att betona hur dessa åtgärder utgör en mindre del av ett större sammanhang av investeringar utmed stråket där förändringar på enstaka delar hänger ihop med utvecklingen i övriga delar av systemet. Den geografiska avgränsningen betyder att analysen får ett specifikt fokus på hur dessa investeringar förverkligas i en specifik lokal kontext. Genom att avgränsa området för studien är det möjligt att erhålla en fördjupad uppfattning av hur infrastrukturella prioriteringar får verkliga konsekvenser i ett landsbygdssammanhang. Samtidigt innebär avgränsningen att vissa generella effekter på systemet inte analyseras i full omfattning. Därför bör studien förstås som ett bidrag till forskning på landsbygdsutveckling som synliggör hur effekter från större infrastrukturella logiker förverkligas lokalt snarare än en omfattande analys av samtliga effekter i systemet som helhet.

Genom att sammankoppla materialet i användningen av semi-strukturerade intervjuer och observation vid lantmäterisammanträdet har det varit möjligt att göra en analys av hur aktörerna uppfattar begreppet tillgänglighet och hur det förverkligas i vardagen. Studiens avgränsningar medför att resultatet i viss mån kan förstås som generaliserbara eftersom det bidrar till att åskådliggöra hur logiker för planering ses som rationella och legitimerar beslut som är möjligt att undersöka i andra sammanhang.

3. Teoretiskt ramverk

I det följande avsnittet presenteras de teorier vilka ligger till grund för det teoretiska ramverket för att erhålla en möjlighet att analysera det insamlade empiriska materialet. Teori utgör ett viktigt verktyg i forskningsprocessen genom att förklara och möjliggöra tolkning av det studerade fenomenet. Enligt Robson (2016) innebär det i sin bredaste kontext ett sätt att ordna och förklara händelser i särskilda kontexter. Detta sker på så sätt att studien relateras till verkliga teoretiska perspektiv och analysen sätts i en relation till tidigare forskning på ämnet. Creswell (2018) framhäver att teori den kvalitativa forskningen ofta kommer till användning för att få ett analytiskt perspektiv i tolkningen av det empiriska materialet. I denna studie används teori för att fördjupa förståelsen av det studerade fenomenet där de teoretiska begreppen blir redskap till att åskådliggöra hur jämlik tillgänglighet till samhället tolkas och prioriteras i relation till järnvägsinfrastruktur.

3.1 Spatial rättvisa

Spatial rättvisa har sitt ursprung från forskning på social rättvisa och utveckling i ett urbant sammanhang (Mahon et al. 2023). De mest centrala teoretiska bidragen kommer bland annat från Henri Lefebvres (1968; se Mahon et al. 2023) utpekande av rätten till staden och hur rumsliga strukturer är ett resultat av sociala relationer och Edward Sojas (2008; 2010; se Mahon et al. 2023) framhållande av att analyser av social rättvisa behöver ta de rumsliga dimensionerna till beaktning. Senare forskning har bidragit med att utöka begreppets applicering till regionala och rurala kontexter (Nordberg 2020). Social rättvisa är inte ett entydigt begrepp utan vilket omfattar ett flertal av aspekter där till exempel Farrington och Farrington (2005) tillskriver det rättvisa samhället till att skapa möjligheter till delaktighet i samhället för alla dess medborgare och att det orättvisa samhället inte förmår till att skapa dessa tillfällen. Social rättvisa kan enligt detta förstås vara den möjlighet som samhällets invånare har att delta i samhället, till exempel genom att resa för servicebehov eller genom pendling till arbetstillfällen. Då möjligheten till att delta framstår som centralt för förståelsen om social rättvisa innebär det även att det är aktuellt att undersöka fördelningen av dessa möjligheter över den rumsliga dimensionen.

Begreppet *spatial* har sitt ursprung från latinets *spatium* (Svensk ordbok u.å.a), vilket åsyftar en utsträckning i rummet (Svensk ordbok u.å.b). Termen används i ett samhällsvetenskapligt sammanhang för att beskriva hur fenomen arrangeras och distribueras i den geografiska rymden. I denna studie används termen för att understryka den geografiska strukturen för hur resurser och möjligheter fördelas. Soja (2010) argumenterar för att spatial rättvisa i sin bredaste mening avser en betoning på de rumsliga eller geografiska aspekterna av rättvisa och att utgångspunkten innefattar rättvis och jämlik fördelning i rummet av resurser vilka är socialt värdefulla samt möjligheten till dess användning. Spatial rättvisa kan alltså uppfattas vara en utbyggnad av social rättvisa där det centrala blickfånget

riktas mot strukturen av möjligheter till att delta i rumsliga aktiviteter, såsom tillfällena att interagera med järnvägsinfrastruktur.

Genom en utökad applicering på perifera områden, exempelvis i landsbygder, har det rumsliga spannet för spatial rättvisa utökats. Konzeptualiseringen av begreppet har utvecklats från ett fokus på resurser till att innefatta en kapacitet för medborgare att uppnå nya vägar för utveckling av livskvalitet på en viss plats och som är i linje med deras subjektiva uppfattning om rättvisa (Mahon et al. 2023). Detta innebär att en lika behandling i praktiken kan vara orättvis, eftersom en jämlik behandling kan innebära att platser och de medborgare som finns på den specifika platsen behöver anpassa sig till urbana modeller för vad som anses vara utveckling eller tillgänglighet. Mahon et al. (2023) menar att detta kan beskrivas som rätten till ojämlikhet och innefattar att den spatials rättvisan inte betyder lika för alla. Däremot betyder det att den understryker de plats specifika behoven som svarar mot lokala såväl som subjektiva uppfattningar och behov. Den urbana normen för rättvisa kan innebära avgångar med hög kapacitet och tätare trafik vilket inte är direkt applicerbart i en perifer miljö, där pålitliga avgångar och tillgänglighet till platser för resande kan vara faktorer som anses viktiga.

Mahon et al. (2023) uppmärksammar förekomsten av utvecklingsmodeller där rurala och perifera regioner kopplas samman med låg tillväxt i relation till urbana ekonomier. Ett sådant perspektiv riskerar att snäva in förståelsen för rättvisebegreppet till att innefatta ekonomisk tillväxt som ett övergripande mål. Genom detta kan det vara möjligt att gå miste om andra aspekter vilka påverkar delaktighet och tillgänglighet, till exempel närvaron av infrastruktur och service. För denna studie bidrar detta till en insikt för hur investeringar på infrastruktur inte endast kan uppfattas i rent tekniska eller effektivitetsprincipiella åtgärder. Det bidrar till att belysa hur prioriteringar i den rumsliga miljön efter en ekonomisk rationalitet riskerar att påverka hur delaktighet och tillgänglighet distribueras mellan olika platser.

I en liknande problematisering beskriver Marcuse (2010) att en huvudsaklig del av spatial orättvisa innefattar en ojämlik spridning av resurser över rum baserat på en rationalitet grundad efter andra normer, såsom den högsta möjliga avkastningen från en investering. I kontexten av investeringar på infrastruktur kan detta innebära att kapital koncentreras i relation till befolkningsmängd, vilket kan medföra effekter för tillgängligheten i rurala och perifera områden. Soja (2010) menar att appliceringen av spatial rättvisa har förändrats från ett fokus på det rumsliga som en scen för mänsklig aktivitet till en kraft som verkar på individens handlingsutrymme och den miljö de lever i. Enligt denna skildring är det möjligt att utveckla en förståelse för rumslig rättvisa som en faktor för strukturer i samhället som påverkar vardagslivet, till exempel vid valet av boplatser. Enligt Soja (ibid) innebär den rumsliga aspekten ett bidrag till att belysa hur begreppets applicering inom ramen för det praktiska arbetet medför en ökad grad av rättvisa och demokratisering. Det innebär ett bidrag till en utökad förståelse för hur en hänsyn till det rumsliga kan bidra till att hantera en reproduktion av rumslig orättvisa inom till exempel planeringsprocesser när platsbundna och lokala behov tillåts hålla inflytande.

I ett annat perspektiv skildrar Madanipour et al. (2022) tre dimensioner av den rumsliga rättvisan, rumslighet, integration och inkludering. Enligt denna förståelse innebär rumslighet att rättvisa alltid har en geografisk betydelse där resurser och

möjligheter att använda dom har en ojämn uppdelning. Integration innebär att det finns en koppling mellan distributiv och procedurmässig rättvisa, vilket betyder att utfallet av en resursfördelning och de beslutsprocesser vilka står för resursfördelningen befinner sig i relation till varandra. Inkludering avser vilka aktörer som får delta och till vilken nivå de kan påverka med sitt perspektiv. De tre dimensionerna bidrar till en förståelse av spatial rättvisa till en om ett demokratiskt deltagande.

Nordberg (2020) bidrar ytterligare till en kontrast av spatial rättvisa som en jämlik fördelning av resurser, vilken innefattar en förståelse för begreppet i termer av kapabilitet. Detta perspektiv påminner om Madanipours beskrivning av integration och inkludering med hänseende på möjligheten hos individer att påverka tillgången till resurser är format av den rumsliga kontexten som de själva befinner sig i. I en perifer miljö kan det exemplifieras genom deltagande vid samrådsprocesser och den individuella möjligheten till att påverka, till konsekvens av en begränsad tillgång till mötesplatser eller långa avstånd.

Nordberg (ibid) menar att det är de lokala förutsättningarna och tillgången till nätverk som i hög grad påverkar denna kapabilitet, vilket i sin tur betyder att förverkligandet av deltagande till faktiskt påverkan blir en ojämn fördelning. Ur detta perspektiv tillsätts ett perspektiv av spatial rättvisa som innefattar en maktdimension och individens handlingsutrymme i relation till den rumsliga miljön de befinner sig inom.

Sammantaget öppnar dessa perspektiv för att genomföra en analys av det empiriska materialet för hur prioriteringar i infrastruktur formas av rumsliga logiker, vilka effekter detta har för olika lokaliteter och dess tillfällen för delaktighet, hur beslutsprocesser organiseras och vilka aktörer som har kapacitet att vara delaktiga i att påverka utvecklingen av järnvägsinfrastruktur.

3.2 Tillgänglighet

I denna studie avser tillgänglighet främst möjligheter för individer att förflytta sig i relation till transport och mobilitet, samt möjligheten till att nå samhällsservice såsom arbete, utbildning och vård. Transport avser de medel vilka gör en fysisk förflyttning genomförbar medan mobilitet avser den möjlighet som en individ har att omsätta transportmedel i faktiskt förflyttning. I denna studie ligger därför ett fokus på tillgänglighet i form av resande och rumslig räckvidd, snarare än en fysisk utformning av transportmedel eller relaterade hjälpmedel. Även om den fysiska tillgängligheten i termer av tillgänglighetsanpassning för till exempel funktionsvariationer utgör en viktig dimension av begreppet, behandlas inte detta inom ramen för studien utan utgör en avgränsning.

Tillgänglighet är ett begrepp med många betydelser, i egenskap av mobilitet för att omsätta transportmedel till en fysisk förflyttning och möjligheten att nå samhällsviktig service. Om en förståelse för spatial rättvisa demonstrerar ett perspektiv för hur resurser fördelas över rum kompletterar tillgänglighet med en förståelse för hur fördelningar av dessa resurser omsätts i verkliga tillfällen till att delta i samhällsaktiviteter. Farrington och Farrington (2005) definierar tillgänglighet som en förmåga vilken möjliggör för individer att nå och delta i

samhällets aktiviteter. Tillgänglighet innefattar enligt denna definition en kapacitet, alltså den faktiska möjligheten individer har att nå och delta i samhällets olika aktiviteter. I detta sammanhang innebär deltagande i samhällsaktiviteter att nå samhällsservice, vårdtillfällen och möjligheter till sociala utbyten såsom utbildning.

Farrington och Farrington (2005) menar att tillgänglighet anses bero på subjektiva behov vilket i sin tur är kopplat till faktorer såsom inkomstnivåer, kultur och värden. Detta tillför att tillgänglighetsbegreppet kan uppfattas vara ett komplext och individuellt tolkat fenomen eftersom individers behov och förutsättningar varierar beroende på socioekonomiska såväl som demografiska och geografiska faktorer.

Antrop (2004) beskriver hur landsbygdsområden är generellt utsatta för förändringar i landskapet. I detta sammanhang framhävs en förändring i tillgänglighet som en av de viktig faktor, då det kan leda till en ökad integrering med urbana områden eller en tilltagande periferisering. Denna beskrivning bidrar till att belysa hur tillgänglighet inte endast innefattar transporter, utan att de är en fråga om förutsättningar för att bo och verka i olika geografiska sammanhang. Ur detta perspektiv är det möjligt att utveckla en förståelse för hur tillgänglighet eller en brist av det är en bidragande faktor i utformningen av landskapet, till exempel när det kommer till en plats demografiska struktur. Detta kan förstås ur ett perspektiv där mer resursstarka individer i en större grad kan anpassa sig till förändrade förutsättningar i tillgängligheten på en plats samtidigt som mindre resursstarka grupper blir begränsade, vilket i sin tur påverkar den demografiska strukturen.

Vidare utgör forskning inom transportområdet en nyansering av tillgänglighetsbegreppet där tillgänglighetsaspekten ställs i relation till mobilitet. Hidayati et al. (2021) refererar bland annat till en problematisering av mobilitet och att en utökad sådan i sig inte utgör en förbättrad tillgänglighet, till exempel genom en utvecklad transportinfrastruktur. I detta sammanhang tillskrivs mobilitet till termer av mer kapacitet- och systemrelaterade åtgärder såsom kortare restider och utökade turer. Enligt denna förståelse finns det alltså ingen relation där tillgängligheten i någon aspekt ökar till en effekt av en högre mobilitet, eftersom det till exempel inte tar hänsyn till om det är möjligt att omsätta dessa åtgärder till faktiskt förflyttning. Att nå aktiviteter implicerar närvaro av den rumsliga dimensionen, med en geografisk separation mellan individer och resurser eller aktiviteter vilka de strävar efter.

Tillgänglighet blir därmed kopplat till en kapabilitet att överbrygga de rumsliga distanserna, till exempel genom järnvägsinfrastruktur. Detta gör att frågor om hur resurser och möjligheter är fördelade i rummet är aktuella, vilket tidigare har visats vara centralt för spatial rättvisa. Ur ett sådant perspektiv kan tillgänglighet förstås vara en fråga om hur olika grupper har olika möjligheter att ta del av samhällsresurser i relation till rumsliga dimensioner såsom sin geografiska plats. Tillgänglighet i denna studie innefattar alltså en förflyttning eller möjlighet till det i relation till transporter och alltså inte tillgänglighet i termer av hur den fysiska miljön är utformad för olika behov.

4. Resultat och analys

I det följande kapitlet presenteras studiens empiriska material, i form av intervjuer, observation och dokument, integrerat med en analys. Resultatet är strukturerat tematiskt utifrån de huvudsakliga mönstren i materialet. Dessa är hur tillgänglighetsbegreppet uppfattas i olika nivåer av samhället, hur tillgänglighet förverkligas i rummet genom olika prioriteringar, inflytande och samråd samt infrastrukturplanering och dess normskapande effekter. Analysen utgår från det teoretiska ramverket med begreppen tillgänglighet och spatial rättvisa.

4.1 Tillgänglighetsbegreppet

I följande avsnitt presenteras och analyseras hur tillgänglighet upplevs och prioriteras av aktörer på olika nivåer. Avsnittet är indelat i sex delar och inleds med den lokala nivån och dess generella sårbarhet. Därefter följer de regionala, operativa och nationella nivåerna samt en sammanfattande framställning av tillgänglighetsbegreppets relation till olika nivåer i samhället. Detta för att synliggöra de olika målkonflikter vilket uppstår mellan olika nivåer och hur det får effekter i det geografiska rummet i relation till en jämlik fördelning av resurser.

Ett av de mest centrala resultaten i denna studie är hur tolkningar av tillgänglighetsbegreppet framträder och tillskrivs olika betydelser beroende på aktör och vilken nivå inom samhället denna förhåller sig till och verkar inom. En avvikelse i perspektivet på innebörden av tillgänglighet urskiljs i det empiriska materialet mellan det regionala och lokala vilket ger en förståelse av tillgänglighet som är sammankopplad med aktörernas perspektiv av rummet. Lokala aktörer tillskriver en vardaglig funktion till tillgänglighet i form av tillfällen att nå samhället och service samtidigt som regionala aktörer beskriver begreppet i termer av restider och kapacitet. Detta resultat bidrar till att möjliggöra en förståelse för begreppet som normativt, vilket innebär att det formas av de prioriteringar aktörer håller och utformningen av mål i planeringsprocessen.

Studiens aktörer, Ånge kommun, Region Västernorrland, Norrtåg, Trafikverket och civilsamhällets representanter, anser att en ökad tillgänglighet är ett viktigt mål för investeringar på järnvägsinfrastruktur. Oberoende av denna ömsesidiga premisser visar analysen att begreppet är laddat med olika meningar beroende på aktörens institutionella funktion och vilka geografiska perspektiv de håller. Tillgänglighetsbegreppet är alltså inte entydigt, det tolkas olika beroende på aktörers olika perspektiv och deras prioriteringar. Myndigheter såväl som civilsamhället agerar utifrån många olika uppgifter och planeringslogiker. Det innebär att aspekter av tillgänglighet kan hålla varierande tyngd i praktiken. Detta ger en förståelse av begreppet som kontextberoende och att det inte kan reduceras till en likformig definition.

Analysen av tillgänglighet bidrar till en skildring av begreppet i termer av mobilitet och kapacitet, vilket är centralt för analysen i detta avsnitt. Hidayati et al. (2021) menar att mobilitetsbegreppet inom planeringspraktiker frekvent

översätts till att innefatta mätbarhet och indikatorer, såsom restider och antal avgångar. Enligt Farrington och Farrington (2005) relaterar tillgänglighet till termer av social delaktighet och tolkas som till vilken utsträckning en individ kan omsätta vardagsaktiviteter genom det befintliga transportutbudet medan Hidayati et al. (2021) argumenterar för att det är individens resurser och kapacitet som påverkar i vilken utsträckning transportutbudet kan förverkligas till vardaglig mobilitet. Denna skillnad är viktig för att bygga en förståelse om att en investering på järnvägsinfrastruktur kan få flera effekter, såsom förbättring i en mening och en försämring i en annan.

4.1.1 Den lokala nivån: förmågor och villkor

Ånge kommun och Borgsjö hembygdsförening företräder i detta avsnitt den lokala nivån för Erikslund med omnejd. Tillgänglighet uttrycks återkommande i beskrivningar av den vardagliga livsmiljön i form av en grundläggande förutsättning för tillfällena att organisera det vardagliga livet i perifera områden. I detta perspektiv framstår tillgänglighet inte som ett mått på tekniska enheter såsom restider utan däremot något som måste hållas i relation till platsens demografiska struktur. Detta när det kommer till typer av hushåll och åldrar, förutsättningar såsom utbud i kollektivtrafiken och avståndet till samhällsservice. Demografiska faktorer såsom ålderssammansättning och socioekonomiska positioner är viktiga aspekter vilka har en stor inverkan på om det är realistiskt för invånare att använda sig utav transportsystemet. I sin vision beskriver Ånge kommun att det ska finnas en hållbar infrastruktur för alla och i det nedanliggande citatet utvecklar kollektivtrafikstrategen på kommunen vad det innebär:

”Att alla ska ha tillgång till en god och hållbar infrastruktur och att det kan vara på olika sätt. Det kan se olika ut beroende på vart i Ånge kommun man befinner sig. [...] Att alla ska ha tillgång till en god och hållbar infrastruktur och att det kan vara på olika sätt.” -
Ånge kommun

Kollektivtrafikstrategen på kommunen återger att det finns en inriktning där alla kommunens invånare ska ha tillgång till hållbar infrastruktur. Kommunens representant menar att kollektivinfrastrukturen kan variera mellan olika delar av Ånge kommun och att tillgänglighet innefattar att det finns faktiska och åtkomliga alternativ till resande. Vid tidpunkten för insamlingen av det empiriska materialet fanns det en förekomst till resandeutbyte i Erikslund genom buss och tåg, vilket kommer att påverkas av projektet om det lokala tågstoppet försvinner.

En avveckling av tågstoppet innebär att tillfället för resandeutbytet upphör och därmed en konkret transportmöjlighet till och från platsen. Detta kan tolkas i relation till Farrington och Farringtons (2005) belysning av tillgänglighet i termer av kapaciteter där betoningen inte innefattar om det finns möjligheter till transport, utan om det faktiskt kan användas i praktiken. I detta fall påverkas den lokala tillgängligheten även om den fysiska infrastrukturen moderniserats på platsen då plattformen för resandeutbyte inte ersätts. I intervjun med representanten för hembygdsföreningen framträder en bild av tågstoppets funktion bortom den enskilda orten:

”Det är Erikslund, Borgsjöbyn, Lillberg och Sillröd, en massa byar runtomkring som också räknas in i själva Erikslund. Ska man vara riktigt noga så är Erikslund bara en postadress. Det finns kanske bara ett enda hus. Allt det här ligger i Maggbyn, Gubbbyn och allt vad det heter runtomkring. Så det är lite svårt att specificera Erikslund. Hur många bor i Erikslund? Det kanske bor 70 stycken, kanske inte ens bor där. Men i byarna runtomkring, i områdena runtomkring, bor det mycket folk sammantaget.” – Hembygdsföreningen

Citatet återger en beskrivning av tågstoppet vilken sträcker sig bortom den lokala orten Erikslund. Respondenten från hembygdsföreningen tillskriver en betydelse av tågstoppet för de omkringliggande bygderna, vilket bidrar till att åskådliggöra hur resandebytet fyller en funktion för ett större geografiskt område än Erikslund.

Tågstoppet i Erikslund beskrivs i intervjuerna som en nyckelresurs för olika grupper i samhället. En till synes mindre förändring på hela tågsträckan mellan Sundsvall och Östersund kan få omfattande konsekvenser för glesare kommuner såsom Ånge. Hembygdsföreningen beskriver tågstoppet som en grundläggande förutsättning för arbetspendling där det är möjligt att bo på landsbygden med ett arbete på en annan plats:

”I Norrland pratar man ofta om arbetsplatsregioner. Man ska kunna bo här och jobba där, det vill, säga att man måste vara beredd att åka för att få sitt jobb.” - Borgsjöhembygdsförening

Även föreningslivet och besöksnäringen beskrivs vara beroende av en fungerande kollektivtrafik. Vidare återger kommunstrategen hur tågstoppet fyller en viktig betydelse för ungas möjligheter att ta del av gymnasial utbildning och kunna bo kvar vid eftergymnasiala studier:

”Ja men säg att det är 5 gymnasieungdomar som kliver på tåget och åker det till Sundsvall varje dag. Så är det fem familjer och i Ånge kommun-mått mättat så är ju det en stor procent om man skulle jämföra det med Sundsvalls kommun.” – Ånge kommun

Dessa redogörelser har en gemensam beskrivning där tillgänglighetsbegreppet framstår vara betydelsefullt för att leva ett liv med goda förutsättningar att ta del av samhället. Det innebär upprättandet av sociala relationer, chansen till sysselsättning och deltagandet i aktiviteter genom att ta sig till platser där det finns en chans att möta andra. När tågstoppet försvinner upplevs det inte vara en marginell försämring utan ger en större inverkan på platsen attraktivitet. I detta lokala perspektiv blir tillgänglighet nära kopplat till livskvalité och framtidstro.

Hidayati (2021) separerar i sitt resonemang om tillgänglighet på mobilitet och förmågan till resande, alltså den faktiska möjligheten att omsätta tillgång i form av infrastruktur till ett vardagligt handlande. Tillgänglighet som förmåga indikerar att tillgänglighet står i en relation till vardagslivet och funktionen för en plats. Översatt till det lokala innebär det att upplevelsen i Erikslund kan tolkas som en minskning av tillgänglighet i bemärkelse av kapacitet i stället för en förlust i enskilda resor. Denna förlust i resandebytet riskerar även att sträcka sig bortom den demografiska avgränsningen för Erikslund.

4.1.2 Landsbygden och dess strukturella sårbarhet

Av resultatet är ett återkommande tema på den lokala nivån sambandet mellan tillgänglighet och bundenheten till biltransporter. Flera aktörer redogör för hur ett borttagande av tågstoppet i praktiken kommer leda till att fler behöver använda bilen för transporter.

”Därför är ju bilen också fortsatt viktig om man bor i Erikslund” – Ånge kommun

Denna beskrivning beskrivs som problematisk ur flera aspekter. Möjligheten till att ta bilen till en annan station beskrivs inte vara en anpassad och rationell lösning utan som ett ökat bilberoende. I en landsbygdscontext, där avstånden är långa i kombination med ett begränsat utbud av kollektivtrafik, blir bilen snabbt ett betydelsefullt alternativ till transportmedel när järnvägen inte längre är tillgänglig inom ett rimligt avstånd. Detta beskrivs som en problematisk utveckling ur fler perspektiv:

”Sen är det ju naturligtvis en del som går, äldre människor som inte har bil eller tillgänglighet, kan ta tåget till Sundsvall och handla och åka hem. [...] Men då lämnar man miljötänkandet därhän.” – Borgsjö hembygdsförening

Ekonomiska- och klimatmässiga beroenden blir förstärkta och grupper vilka saknar körkort eller fysiska förutsättningar för att framföra ett fordon blir exkluderade. Antrop (2004) redogör för hur en förändrad tillgänglighet är en central drivkraft i landsbygder och dess integrering eller periferialisering med samhället. När tillgänglighet knyts an till villkor om ekonomiska eller fysiska förutsättningar dikterar transportinfrastruktur relationen mellan stad och land. I denna aspekt blir tillgänglighet en fråga om social uppdelning och distansering eller uteslutning från samhället.

Empirin visar att en ökad mobilitet lokalt kan samexistera med en minskad tillgänglighet för mindre grupper vilket synliggör skillnaden mellan mobilitet och kapacitet som förmåga. Trots att individer teoretiskt kan transportera sig längre med bil, behöver det inte nödvändigtvis betyda en ökad tillgång till samhället. Det kan däremot innebära att tillgängligheten minskar när det bilburna resandet blir dyrare på grund av fluktuationer i priser för drivmedel eller åtkomst till en bil. Detta tydliggjordes i mötet med Borgsjö Hembygdsförening, där en representant för föreningen förklarar:

”Ja det blir som vanligt här, det blir färre som inte har möjlighet att bo kvar och så blir husen efter tomma, eller så blir det sommarstugor.” – Borgsjö hembygdsförening

Här framstår tillgänglighet i form av en normativ struktur när plattformen för resandeutbyte avvecklas, där förändringar i transportinfrastrukturen inte endast påverkar de faktiska resmöjligheterna. Det i sin tur återspeglar att platsen inte längre prioriteras och mister sin roll i form av nod för kollektivtrafik. Detta påverkar inte endast de faktiska möjligheterna till resande utan även hur individer påverkar sina framtida val att vara på platsen.

Ur ett kommunalt perspektiv innebär det ett minskat befolkningsunderlag vilket medför minskade resurser i form av skatteintäkter för att satsa på service och bostadsutveckling. Detta kan relateras till Farrington och Farringtons (2005) syn på tillgänglighet i form av kapacitet, med möjligheten att nå aktiviteter i samhället och dess centrala del för att aktivt delta i sociala processer. Avvecklingen av tågstoppet kan därmed tolkas till en minskad kapacitet vilket sträcker sig bortom frågan om transporter och påverkar villkoren att bo och verka på platsen.

4.1.3 Regional nivå

Den regionala nivån representeras av Region Västernorrland och Norrtåg. För dessa aktörer definieras tillgänglighet huvudsakligen genom systemets funktion och kapacitet. Ur intervjuerna med dessa aktörer framträder detta som ett perspektiv på stråket med ett fokus på järnvägssträckan Mittbanan i sin helhet, där de lokala stoppen och dess åtkomst får minder inflytande. Att tillgänglighet framställs ur ett perspektiv på stråket som en enhet medför att fokuset landar i förhållandet mellan stråkets större noder och resor över längre avstånd. I intervjuerna med regionen och Norrtåg beskrivs tillgänglighet i relation till investeringarna på Mittbanan. Gemensamt är förståelsen för ett ökat utbud där restid och turtäthet är centrala delar i beskrivningen:

”Vi kommer att kunna bygga ut trafiken vilket vi annars inte skulle kunna göra. [...] Men framför allt att utbudet och därmed tillgängligheten ökar.” – Norrtåg

”Och sen är det också så att det planeras, den stora effekten för att få ett ökat resande kopplas samman, det är att utöka antalet tågavgångar, helt enkelt. Att få fler tåg, och ett utbud. Och det ligger med i Norrtågs vision som regionen har ställt sig bakom.” – Region Västernorrland

Kortare restider lyfts fram som en viktig del i att stärka regionens konkurrenskraft och för att möjliggöra en regionförstoring. Detta innebär till exempel att det geografiska pendlingsområdet, distansen mellan arbete och bostad, expanderar. För att göra tåget till ett mer attraktivt alternativ till bilen är målet att minska restiden mellan Sundsvall och Östersund, vilket förväntas att bidra till ett ökat resande och bättre förutsättningar för arbetsmarknaden att locka kompetens. I detta avseende definieras tillgänglighet till exempel genom räckvidd i relation till tid och så stor exponering mot individer som möjligt.

Detta kan relateras till Farrington och Farringtons (2005) definition som en mobilitet, där den regionala nivån i denna kontext inriktar sig på att höja effekten i den befintliga i järnvägsinfrastrukturen. I detta perspektiv står enskilda stationer, liksom den i Erikslund, i relation till hur de påverkar systemets helhet. Mittbanan med sin enkelspårning beskrivs vara känslig där mindre justeringar i tider kan få stora effekter för den regelbundna takten i tågtrafiken och Erikslund beskrivs i termer av ett enskilt stopp vilket påverkar större vinster i systemet.

I detta sammanhang blir tillgänglighet ett abstrakt och kvantitativt begrepp där mätbarheten framstår vara viktig, i form av tid och volymer. Det framstår finnas en viss uppfattning av de lokala effekterna men att dessa är underordnade de

regionala ändamålen. Detta synsätt är underbyggt av en logik där beslut är motiverade utifrån vilken den samlade nyttan är för den stora majoriteten av stråkets resenärer.

4.1.4 Operatörnivå

Norrtåg är operatör för den regionala tågtrafiken i Västernorrlands län. I intervjun med en representant från Norrtåg framträder en tydlig bild av bolagets verksamhet och vilken som är dess målgrupp. Uppdraget beskrivs vara regionalt organiserat där fokuset ligger i att tillgodose pendlingsmöjligheter och andra persontransporter längs med större stråk, såsom Mittbanan. Denna beskrivning formuleras tydligt i intervjun:

”Vårt uppdrag är att vara ett regiontågs trafikbolag, kan man kalla det för. [...]Vi har både uppdraget att köra pendlare och alla andra vanliga resenärer.” – Norrtåg

I denna beskrivning framträder tillgänglighet som flöden och resande på en regional nivå. Detta förstärks ytterligare när tillgänglighet ställs i relation till en förmåga att utöka exponeringen mot arbetsmarknader:

”Det finns ju många olika varianter men en central del är ju till exempel att ska kunna nå en arbetsmarknad. Det är ju en tillgänglighetsfråga.” – Norrtåg

Citaten vittnar sammanfattningsvis om hur tillgänglighet ur ett operatörsperspektiv på Mittbanan huvudsakligen innefattar en möjlighet att nå en regional arbetsmarknad. Ur detta perspektiv förstås inte tillgänglighet som en fråga om sårbarheten för enskilda platser, det innefattar däremot en logik i systemet. Kortare restider ses som en förutsättning för att möjliggöra en tätare trafik vilket förväntas öka den generella tillgängligheten för en majoritet av bolagets resenärer. Samtidigt beskrivs det innebära en försämrad tillgänglighet för de få som använder de borttagna stationerna:

”Helt ärligt så har jag under mina 25 år i branschen, aldrig sett ett objekt som har varit så gynnsamt för de många och ändå drabbar relativt få. När man då lägger ner stationer och så vidare blir det alltid en tillgänglighetsförsämring för just de individerna.” – Norrtåg

Försämringen i tillgänglighet beskrivs dock vara ett oundvikligt fenomen som är proportionerlig med avseende på de förväntade vinsterna i transportsystemet. Ur detta perspektiv, med både förbättringar och försämringar i systemet förstås tillgänglighet innefatta frågor om prioriteringar. Huvudpoängen ligger inte i om det är möjligt att upprätthålla tillgänglighet på alla platser längsmed system utan snarare i vilka former av tillgänglighet som ger företräde. Ur intervjun med representanten från Norrtåg betonas dock att vinsterna från effektiviseringen inte endast förväntas att koncentreras till de större regionala noderna:

”De är ju, ska jag säga, säkert en förlorare då eftersom de är vana vid att ha väldigt många stopp på plan med tåg. Det är ju uppenbarligen folk som använder den, men de

är väldigt, väldigt få. Men däremot för alla andra, även de andra stationerna i Ånge som i Ånge och Torpshammar och Ljungaverk och vilka det nu är, får ju de en vinst istället.”
– Norrtåg

I det ovanliggande citatet beskrivs hur andra mindre stationer längsmed stråket, liksom det i Erikslund, räknas till att ta del av de förväntade vinsterna i effektiviseringen av stråket. Detta perspektiv bidrar till en nyanserad bild av att effekterna från investeringarna enkom kommer att koncentrera sig till Sundsvall och Östersund. De kvarvarande orterna med mindre stationer längsmed stråket tycks därmed erhålla en möjlighet av ökad tillgänglighet när systemet stärks och effektiviseras.

4.1.5 Nationell nivå

I planbeskrivningen för Erikslunds linjerätning och brobyte definieras tillgänglighet inom ramen för den svenska transportpolitikens mål. I dokumentet beskrivs att: ”Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.” Funktionsmålet preciseras som att ”skapa tillgänglighet för människor och gods”, där transportsystemets utformning, funktion och användning ska ”ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet” och bidra till ”utvecklingskraft i hela landet”, samtidigt som systemet ska vara ”jämförbart, det vill säga likvärdigt svaret mot allas transportbehov oavsett könsidentitet” (Trafikverket 2025a).

Detta empiriska material bidrar till att åskådliggöra ett motsatsförhållande i hur tillgänglighet tillskrivs i en nationell nivå av resetransporter. Tillgänglighet relaterar till en tanke om effektivitet som innefattar att försörja transporter för landets invånare. På samma gång läggs ett anspråk om rättvisa in i benämningen genom ett ansvar av att alla ska erbjudas en användbar tillgänglighet.

4.1.6 Tillgänglighet och samhällsnivåer

Genom att analysera olika perspektiv i relation till hur de står mot varandra framgår det tydligt att tillgänglighet inte är ett entydigt begrepp. Tillgänglighet har en villkorad innebörd med olika konsekvenser beroende på vilken nivå av samhället begreppet förhåller sig till. En ökad tillgänglighet på regional nivå med en tilltagande regelbundenhet i trafiken kan till exempel innebära att tillgängligheten i en lokal kontext minskar. Hur resurser och möjligheter fördelas mellan platser och grupper är avgörande för denna förskjutning i tillgänglighet. Ur ett perspektiv av rumslig rättvisa innebär detta att tillgänglighet inte kan förenklas till att innefatta genomsnittliga ändamål med intentioner om att gynna en större massa. Analysen åskådliggör hur homogena kriterier för tillgänglighet riskerar att vara orättvisa i perifera kontexter. När regionala aktörer förbinder sig till en syn av tillgänglighet i form av transportflöden och regional exponering lyfter lokala aktörer närvaro och dess betydelse för ett funktionellt liv.

Sammanfattningsvis synliggör detta avsnitt hur tillgänglighetsbegreppet är laddat med normativa antaganden och hur det definieras får direkta konsekvenser för de platser som prioriteras och missgynnas.

4.2 Rumslig fördelning

Med utgångspunkt i skilda förståelser av tillgänglighet analyseras i detta avsnitt hur tillgänglighet förverkligas i rummet genom konkreta prioriteringar. Ett centralt och återkommande tema för denna studie innefattar principen om ”mest för flest” som en övergripande logik för prioriteringar i transportinfrastruktur. Principen om mest för flest är inte normalt uttryckt i policydokument men framträder som en underliggande logik vilken uttrycks i studiens intervjuer och observationer. I fallet av Mittbanan framträder denna rationalitet, då regionala vinster i form av ökad systemförmåga och effektivitet ställs mot lokala förluster i vardaglig funktion.

Mest för flest kan analytiskt förstås vara en legitimitetsgrundande logik genom mätbara resultat. Dessa bygger på ett antagande om att infrastrukturens inneboende värde är grundat i antalet individer vilka drar fördelar. Den sammanlagda nyttan som planeringslogik innebär att vissa platser och grupper blir vinnare på samma gång som förlorare accepteras.

4.2.1 Effektivitet och samhällsekonomiska kalkyler

I det operativa och regionala perspektivet framställs investeringen i Erikslund inklusive avvecklingen av tågstoppet, i samband med övriga investeringar på Mittbanan, till att vara nödvändiga för att uppnå visionen om det regionala resandet. I intervjun med en representant från Norrtåg betonas att små vinster i restid får stora effekter i ett enkelspårigt som är system beroende av en rytm i trafiken:

”Vi förväntar oss en kraftig resandeökning på grund av den restidsfråga förbättringen och då innebär ju det då att man ur två perspektiv, dels får man ju en mer konkurrenskraftig restid, det andra är att när man kommer ner på så stora vinster [...] Det blir då fem timmar. Det är en väldigt stor skillnad jämfört med att ha ett omlopp som kräver sex timmar. Det här kostar då ett fordon mindre och gör att vi då kan också köra timmestrafik på ett helt annat sätt än vad vi annars skulle kunna göra. Det som har funnits med i den här värderingen som vi har gjort är att man har haft som ett väldigt tydligt politiskt mål att man ska bli mer konkurrenskraftig. Restidskvot kallas det när man jämför bil och tåg och så vidare på just den här sträckan.” – Norrtåg

I citatet framstår de tidsvinster som uppstår i borttagandet av ett tågstopp som kumulativa. Genom kortare restider på samtliga avgångar påverkas omloppstiderna för tågen vilket leder till en tätare trafik utan att ytterligare fordon behöver adderas till systemet. Här framträder målet om timmestrafik mellan Sundsvall och Östersund som centralt, alltså hur ofta tågen går från varje station.

I intervjun med en markförhandlare på Trafikverket återkommer denna systemfokuserade rationalitet, där åtgärder på Mittbanan motiveras utifrån effekter på stråket som helhet.

”Vi slipper två rejäla kurvor. Det är ganska mycket underhåll på de här kurvorna och det sliter både på fordon och järnväg. Sedan är det ju också hastigheter med inbromsningar och annat, så är ju det kumulativa effekter”. – Trafikverket

Citatet ovan bidrar till beskrivning om tidsvinster som kumulativa effekter i systemet. Genom kortare restider på Mittbanan påverkas den tiden som ett fordon är i omlopp och vilket möjliggör för en tätare trafik. Beskrivningarna från Norrtåg och Trafikverkets informanter korresponderar i en tolkning att en tätare trafik förväntas generera ett mer tilltalande system för regionens kollektivtrafik vilket bland annat förväntas att konkurrera med det bilburna resandet.

Detta ger en bild av hur Marcuse (2010) problematiserar rumslig orättvisa och hur det kan skapas genom att resurser fördelas utifrån andra logiker än jämlik delaktighet, till exempel efter effektivitet i ett system. Denna förståelse bidrar till att åskådliggöra hur en teknisk förbättring i praktiken innebär en normativ hierarki för mobilitetsbehov och därmed vilka platser som tillskrivs en innebörd i planeringen. När tillgänglighet mäts ur ett perspektiv av mobilitet medför det att dessa mått blir normen för vad som uppfattas vara en förbättring och stora vinster riskerar att prioriteras före platsbundna behov. De rumsliga förlusterna argumenteras vara befogade då det anses vara en nödvändighet för de positiva effekterna i systemet som helhet. Principen om ”mest för flest” blir förstärkt genom att det kopplas till samhällsekonomiska kalkyler. I det empiriska materialet framställs den samhällsekonomiska lönsamheten som ett argument för att legitimera åtgärder längsmed Mittbanan. Vid tillfället för observationen i Borgsjöstrand återkommer Trafikverket till beskrivningen om beräkningar som ett ledande villkor, även när lokala markägare lyfter fram kvalitativa värden eller långsiktiga utvecklingsmöjligheter.

Observationen genomfördes i samband med ett lantmäterisammanträde i Borgsjöstrand där Trafikverket, Lantmäteriet och berörda markägare deltog. Sammanträdet genomfördes inom ramen för en lantmäteriförrättning med utgångspunkt i att Trafikverket vill upphäva ett befintligt servitut på en plankorsning, alltså en plats med en rättighet för markägare att passera järnvägen. I praktiken innebär detta att den aktuella plankorsningen skulle stängas och användningen hänvisas till en närliggande plankorsning vilken är tänkt att utrustas med en bomanläggning. Detta skulle innebära en påverkan för markägaren med servitut över plankorsningen och dess möjlighet att ta sig mellan olika delar av fastigheten. I denna kontext manifesterar sig på ett explicit sätt hur Trafikverket återkommande hänvisar till samhällsekonomiska bedömningar som en central argumentation för att stänga den aktuella plankorsningen. Åtgärden motiveras huvudsakligen från ett resonemang om att det inte är ekonomiskt försvarbart att erbjuda säkerhetsanläggningar vid varje enskild passage av järnvägen, utan att den samlade bedömningen innebär en koncentration av resurser där det ger störst effekt.

På samma gång lyfte markägaren fram andra värden än rent ekonomiska, såsom användning för fastigheten som en lantbruksenhet även om den för tillfället inte används för lantbruksändamål. Markägaren menar att det påverkar de långsiktiga utvecklingsmöjligheterna men även tillgången till andra sidan av järnvägsspåret och närheten till det vattendrag som befinner sig där. Dessa aspekter fick ett begränsat genomslag i diskussionen även om det är lantmäteriet som slutligen gör en bedömning av den ekonomiska compensationen till markägaren. Från sammanträdet åskådliggjordes hur samhällsekonomiska

beräkningar i praktiken verkar i form av ett ledande ramverk för vad som framstår till att vara relevanta skäl i en beslutsprocess. Sammanträdet beskrivs som en dialog mellan berörda sakägare men tolkas till en situation där en viss typ av rationalitet får företräde framför andra, såsom mätbarhet och ekonomiskt motiverad kunskap före lokal tillgång och platsens möjligheter till långsiktig utveckling. Enligt Sojas (2010) förståelse inträffar en rumslik orättvisa när resurser blir omfördelade på ett sätt som gynnar vissa platser på samma gång som andra får en försämrad tillgång. Samhällsekonomi blir i detta ett normativt verktyg mer än ett stöd i beslutsfattning. När mätbara och de sammanlagda nyttorna får tolkningsföreträde bidrar beräkningarna till att reproducera en rationalitet i planeringen av investeringar på infrastruktur där perifera områden får allt svårare att hävda sina intressen. Platser som Erikslund och de värden som lokalt tillskrivs behöver inte nödvändigtvis anses icke önskvärda, däremot innebär det att dessa värden inte platsar in i planeringslogikens rationalitet.

4.2.2 Upplevelser i rummet

På en lokal nivå uppfattas fördelningen av förmåner och nackdelar som oproportionerlig och problematisk. För de lokala aktörerna upplevs förlusten av tågstoppet som en strukturell och påtaglig försämring. I intervjun med en representant från Region Västernorrland beskrivs en vision och vilja om att utveckla Mittbanan till ett sammanhängande stråk med fokus på att öka resandet och bygga ut trafiken längsmed hela sträckan:

”Fokus ligger på att skapa ett system där fler kan resa och där trafiken byggs ut i hela stråket.” – Region Västernorrland

Ur citatet framträder en formulering av att utveckla Mittbanan över hela stråket vilket möjliggör för en förståelse av järnvägssträckan som ett sammanhängande rumsligt system. Enligt detta skapas en tolkning där tillgänglighet står i relation till hur resurser och funktioner fördelas i rummet, alltså inom stråket som helhet. I intervjun med Ånge kommuns kollektivtrafikstrateg ställs frågan om kommunen upplever att det finns spänningar mellan de regionala utvecklingsmålen och de lokala behoven i kommunen. Här uppstår en kontrast i upplevelsen av de regionala utvecklingsmålen när den kommunala representanten målar upp en beskrivning där avvecklingen av tågstoppet ses som en strukturell försämring med långtgående konsekvenser för lokalsamhället:

”Så bygger vi ett system där man ska kunna arbetspendla mellan Sundsvall och Östersund så är det ju det människor kommer att göra. Men är det samhället heller vi vill att människor ska leva i? Att man bor i Sundsvall men jobbar i Östersund eller tvärtom så är det den vardagen vi vill skapa för människor. Och i de sammanhang jag har varit med i alla fall så har man aldrig pratat om det på det sättet utan man pratar om det utifrån att tågen ska gå snabbast möjligt. Det är liksom ett mål i sig. Själva restiden.”
– Ånge kommun

Citatet ovan speglar en beskrivning av hur kommunen upplever de regionala utvecklingsmålen och vilka effekter det kan innebära lokalt. Den lokala

beskrivningen tolkas som en påtaglig skillnad gentemot det regionala i hur resurser fördelas över rummet och hur de regionala skillnaderna kan vara avgörande för kommunens framtid. Kommunrepresentantens beskrivning upplevs förändra den lokala utvecklingen med möjligheten att ta sig till och från Erikslund. Även om ett fåtal resande omfattas av konsekvenserna för de regionala prioriteringarna kan platsen påverkas när möjligheten tillfällen för arbets- och utbildningspendling upphör. Ur ett socialt perspektiv kan prioriteringen innebära ytterligare press för redan utsatta grupper vilka inte har förmåga eller tillgång till bilresande som alternativ.

Det lokala resmönstret är dock inte det enda påföljden i termer av förlust. Kommunens beskrivning skildrar i hög grad en påverkan på förmågan att attrahera och bibehålla invånare. Med utgångspunkt i Marcuses (2010) kan detta förstås som att en rumslig orättvisa uppstår på grund av prioriteringar i en del, i detta fall det regionala utbytet, som får konsekvenser för andra delar av rummet. Orättvisan blir ett resultat utifrån beslut från en viss rationalitet som skiljer sig från de i det lokala sammanhanget och konsekvenserna blir verkliga i vissa rum, såsom Erikslund.

Sammanhanget kan tolkas som en manifestation för den rumsliga omfördelningen av resurser. Detta uppstår inte nödvändigtvis ur en medveten aktion för att exkludera invånare i samhället från resurser och möjligheter men det blir en direkt konsekvens från ett beslut som är fattat ur en annan rumslogik. Etableringen av effektiva åtgärder längs med ett huvudstråk som Mittbanan riskerar att bestämma riktningen för den lokala utvecklingen i Erikslund. Den urbana och perifera relationen blir förstärkt i det avseendet att mindre orter får oproportionerligt stor påverkan och får betala ett högre pris till fördel för den regionala utvecklingen. Detta ger en indikation om att perifera områden förväntas att anpassa sig till urbana normer om optimering av den samlade nyttan. I praktiken innebär detta att en plats blir bedömd utifrån vilken nytta det bidrar med till systemets huvudsakliga ändamål i stället för platsens lokala betydelse. I perifera områden där avstånden kan vara stora och underlag för resande är begränsat blir det svårt att uppfylla dessa krav.

Detta lyfter frågor om vem principen mest för flest står sig rimlig mot. Ur ett regionalt perspektiv är besluten förankrade i resmönster utifrån en legitimitetsgrund om ökade nyttor för majoriteten av stråkets resenärer. Det lokala perspektivet ifrågasätter denna princip genom att uppmärksamma rättviseaspekten i att en mindre plats betalar det största priset för minst avkastning i de regionala vinsterna. Att gynna en majoritet av resenärer blir problematiskt när det inte är preciserat i uträkningen annat än genom ökade mått.

Detta avsnitt visar på hur principen om mest för flest blir en tvivelaktig grund till infrastrukturella beslut och prioriteringar. I resultatet av nyttor för systemet finns det en risk att lokala tillfällen för tillgänglighet och utveckling utelämnas ur beräkningen. I Erikslund åskådliggörs en tydlig kontrast i planering av infrastruktur mellan effektivitet och rumslogisk rättvisa.

4.3 Inflytande och samråd

I det följande avsnittet presenteras resultat om hur samråd, inflytande och makt omsätts i praktiken för planeringen av investeringar på infrastrukturen i Erikslund. I policy och myndighetskommunikation framställs delaktighet vara ett betydelsefullt instrument för att legitimera myndighetsutövning och institutionella beslut i termer av delaktighet och demokratiskt deltagande.

Madanipour et al. (2022) redogör för hur samråd i officiella dokument får en ökad betydelse i form av en legitimerande faktor inom den territoriella planeringen, med avsikter till att öka transparens och demokratisk inflytande. Det empiriska materialet bidrar med att synliggöra hur en komplicerad beskrivning träder fram där deltagande i tillfällen för dialog inte alltid uppfattas som ett aktivt deltagande och verkligt inflytande över innehållet i samrådets ändamål. I fallet av linjerätningen och brobytet i Erikslund framträder en skillnad i hur delaktighet i en investeringsprocess framställs och vilken verklig effekt det har. I detta avsnitt har ett fokus placerats på organiseringen av samråd och vilken uppfattning olika aktörer upplever att de har över planeringsprocessen.

4.3.1 Samrådets funktion

I svensk samhällsplanering har samrådet en central roll i planeringsprocesser. Samrådets funktion är att säkerställa att transparent information om projekt delges och innefattar även en möjlighet för invånare att på ett inkluderande sätt erbjudas tillfällen att uttrycka åsikter om projektet. I fallet för Mittbanan har Trafikverket varit den organiserande parten för samråden där flertalet aktörer, såväl offentliga som privata och civila har bjudits in i olika skeden av projektet för att erbjudas en möjlighet till deltagande inom projektet.

I empirin framgår tydligt hur information om projekten har delgivits genom organiserade samråd där synpunkter har dokumenterats. I intervjun med Trafikverkets markförhandlare beskrivs hur möten har organiserats på olika sätt:

”Så har vi bjudit in till möte och då har det blivit att vi har haft möte både hemma hos personer, man har bestämt tid och plats, varit hemma som hembesök. Eller så har vi varit där vi var på det här sammanträdet i Borsjöstrand så har man suttit där. Vi har även haft digitalt möte med någon så att man ändå vill delge informationen och sen så skriver vi minnesanteckningar på vad som sägs.” – Trafikverket

Citatet skildrar hur Trafikverket har organiserat möten för att möta olika behov, där fysiska möten erbjuds för att samla en större grupp aktörer men även digitala alternativ till personer vilka inte har möjlighet att fysiskt delta vid det givna tillfället. Citatet skildrar även hur Trafikverket dokumenterar diskussionerna vid de olika träffarna.

I Trafikverkets planbeskrivning och samrådsdokument för Erikslunds linjerätning och brobyte framställs samråd till att vara ett instrument för delaktighet och ett tillfälle för myndigheten att samla information (Trafikverket 2025a; 2025b). De olika sätten att organisera sammankomsterna med de inblandade aktörerna och den innebörd som tillskrivs träffarna är prov på hur

demokratiska processer institutionaliseras i Trafikverkets sätt att arbeta. Enligt Madanipour et al. (2022) tenderar planeringssystem att röra sig bort från en inriktning av materiella omfördelningar till ett fokus på processer av formellt deltagande där det faktiska utrymmet för att påverka planeringen inte nödvändigtvis får någon verkan. Enligt detta är det möjligt att Trafikverket erbjuder en mångfald av sätt att komma med synpunkter på planeringen av projekten men att det i princip inte behöver innebära en ökad demokratisering av processen, beroende på vilket genomslag dessa får inom planeringen för järnvägsinvesteringarna.

4.3.2 Tidpunkt och inflytande

I intervjun med hembygdsföreningen framkommer tidpunkten för samråden som ett återkommande tema där samrådsprocessen beskrivs till att vara låst:

”Det här går inte att ändra på. Det är en skuta som inte går att svänga, det är en omöjlighet.” – Borgsjö hembygdsförening

Citatet skildrar en upplevelse av tidpunkten för samråden som innebär ett stängt utrymme för påverkan, redan vid tillfället när aktörer har blivit inbjudna. Detta innebär att samrådet upplevs till att vara en process för att hantera projektets konsekvenser i stället för att en dialog ska föras kring potentiella alternativ eller platsbundna lösningar för investeringen. I fallet för Erikslund betyder detta att diskussionen tenderar att innebära om hur beslut för projektet ska genomföras till skillnad från i vilken omfattning tågstoppet ska avvecklas eller var linjerätningen för den nya tågsträckan kommer att dras.

I sin kritik mot ett procedurorienterat tillvägagångssätt i termer av delaktighet och samråd menar Madanipour et al. (2022) att det finns en skillnad mellan ett procedurmässigt deltagande och en verklig påverkan. Detta skildrar en förståelse av tidpunkten som viktig för att delaktigheten faktiskt ska innebära en möjlighet till att förändra något. Genom detta infinner sig en tydlig maktaspekt när tidpunkten för dialog inte säkerställer ett öppet forum för aktörer att redogöra för sin uppfattning eller problembeskrivning.

Tidpunkten för dialogen riskerar att samrådstillfället håller en struktur där det inte är möjligt att ställa frågor om vilka delar av projektet som är möjligt att se över. När målen för projektet redan är givna, såsom förkortade restider och ökad säkerhet behöver de lokala åsikterna passas in i en redan formad ram. För lokala aktörer är erfarenheten att samråden kännetecknas av ett begränsat inflytande. I intervjun med hembygdsföreningen träder en beskrivning av samråden som en form av monolog fram:

” Och de här så kallade samråden som Trafikverket har haft det är en chimär faktiskt. Det var ren information, det är inte samråd. Men man har ju inte vad jag förstår lyssnat alls. [...] Det är ingen som lyssnar, det är ingen som skriver ner ... det är ingen som tar dem på allvar.” – Borgsjö hembygdsförening

I denna beskrivning belyser citatet en upplevelse av tillvägagångssättet för samråden där den upplevs till att fylla formella krav av delaktighet och delgivning

utav information utan tillfällen till en faktisk påverkan. I samrådsredogörelsen får detta perspektiv medhåll av en aktör som har lämnat en synpunkt på projektet i Erikslund och menar på att Trafikverket behöver vara lyhörda och ta till sig de synpunkter som de boende i området lyfter för att samrådet inte ska bli en form av symbolisk delaktighet (Trafikverket 2025b).

Nordberg (2020) menar att platsbaserad kunskap frekvent erkänns symboliskt i samhällsplanering och att dess faktiska betydelse blir begränsad när den konkurrerar med tekniskt eller ekonomisk kunskap. Detta ger en indikation om att det förekommer en typ av maktasymmetri där de lokala uppfattningarna blir dokumenterade och men inte införlivas i planerna för investeringen. Detta skapar en upplevelse där det lokala deltagandet inte får inflytande och samrådets legitimitet blir ifrågasatt. Detta bidrar till en ökad förståelse av det lokala perspektivet på samrådets roll och en risk för att betydelsen av dialogen urholkas. Av det empiriska materialet framgår en beskrivning av samrådet till en process av legitimering till skillnad för ett verktyg för ett gemensamt beslutsfattande. Hembygdsföreningen beskriver i intervjun för en upplevelse av samrådets ändamål som ett sätt att redogöra för att processen har implementerat delaktighet:

”Man kommer att kunna redovisa att man haft en rad träffar ... men man har ju inte ... lyssnat alls. Man kommer att kunna redovisa att man haft en rad träffar och träffar jättemycket folk, ett stort antal människor, intresserade deltagare och så vidare.” – Borgsjö hembygdsförening

Citatet visar hur en procedurmässig legitimitet där dokumentationen för sammankomsten blir ett slags bevis för förekomsten av ett medbestämmande i planeringen fastän det verkliga medbestämmandet har upplevts vara begränsat. Detta lever upp till hur Madanipour et al. (2022) beskriver för styrning som sker genom procedurer, där ett formellt deltagande blir garanterat men på samma gång verkar självförstärkande genom att cementera på förhand beslutade ändamål. Denna process beskrivs som en förskjutning mot styrning genom procedur (ibid), vilket innebär att formella processer sätter ramarna för vad som är möjligt snarare än för möjlig och verklig påverkan. I fallet för Erikslund betyder det att det lokala inflytandet innefattar en konsekvenshantering för den på förhand bestämda inriktningen. Legitimiteten för ett projekt likt det i Erikslund skapas inte genom verkligt deltagande utan snarare i spårbarheten, till exempel genom minnesanteckningar, deltagarantal och dokumentation över vad som har sagts och inte själva innehållet. I intervjun med Ånge kommun uttrycks en känsla av maktlöshet och obalans i relation till Trafikverket:

”Sen är ju avvecklingsprojektet mycket en ”annan del av Köping” där vi där vi känner oss överkörda tänkte jag säga. Men ja... Det gör vi nog. Ja, den har varit väldigt svår för oss att hantera.” – Ånge kommun

Citatet bidrar med en skildring av en låst upplevelse, där Ånge i form av en liten kommun behöver lägga mycket resurser på att påverka en process där risken är stor att utfallet blir en försämring. Nordberg (2020) poängterar risken för en underminering av den lokala tilliten och en minskad förmåga att delta i framtida processer som resultat av en upplevelse av deltagande utan riktigt inflytande i denna typ av processer. Enligt denna förståelse är det möjligt att kommunen men

även lokala invånare drar tillbaka sitt deltagande i samrådsprocesser som en konsekvens av ett lågt inflytande över planeringen. Detta kan tolkas som en förlust i kapacitet för kommunen när mindre resurser investeras i Trafikverkets processer, vilket kan innebära att perifera områden såsom Erikslund får sämre förutsättningar i att hävda sina intressen och därmed påverka utvecklingen av sitt närområde.

4.3.3 Makt och expertkunskap

Ur det empiriska materialet framträder en bild av Trafikverket som den dominerande aktören när det kommer till ansvar, problemformulering, planering och genomförande av projekten. I intervjun med Trafikverkets markförhandlare framträder en bild av rollfördelningen inom projekten:

”Vi står ju för det allmänna intresset, transport och det... Och sen så får kommunen och Länsstyrelsen också få ju bevaka de andra delarna ... Det är så jag tänker i alla fall. Så spänningar finns det ju vad man vad man än gör. Det är ju liksom den där gyllene lösningen som man vill ... Och som kan accepteras då, som blir det bästa resultatet av det här.” – Trafikverket

Citatet visar på en genuin ambition från Trafikverket att hitta lösningar som kan accepteras av flera parter. På samma gång skildrar citatet hur det allmänna intresset definieras och avgränsas institutionellt, det vill säga att Trafikverket positioneras som en representant för det allmänna intresset inom järnvägstransporter och kommunen såväl som länsstyrelsen tillskrivs andra delar. Genom denna beskrivning skapas en subjektiv rollfördelning vilket har ett inflytande över vilka problem som ses vara betydelsefulla och vilken kunskap som får tolkningsföreträde. Detta gör att vissa aspekter av projektet håller en större tyngd inom ramen för planeringen och andra värden, såsom vardagsfunktion och platsattraktivitet, får ett sekundärt pris vilket andra aktörer behöver bevaka. Utifrån Nordbergs (2020) positionering om kapabilitet som en förutsättning för att omvandla deltagande till påverkan innebär det att denna ansvarsfördelning kan begränsa den lokala möjligheten att omsätta platsbaserad kunskap till en verklig påverkan när det ställs mot andra typer av kunskap som har ett tolkningsföreträde, till exempel teknisk eller ekonomisk. Ur detta perspektiv utövas inte makt inte endast utifrån beslut inom planeringen utan även genom hur problem definieras tillhöra andra nivåer och fördelas till andra aktörer. Genom att fördela ansvar för hanteringen av olika aspekter inom planeringen, såsom platskänslighet, centraliseras beslutsfattandet till nationella och regionala institutioner till skillnad från om dessa aspekter integreras i planeringen av den aktör som formulerar ändamålet. Detta riskerar att reducera de lokala perspektiven till synpunkter i stället för rationella ändamål i samma utsträckning som den tekniska och ekonomiska logiken.

I detta sammanhang fungerar expertkunskap som en drivande maktresurs. Ett exempel på detta kommer från intervjun med hembygdsföreningen där en beskrivning lämnas för hur förslag till alternativa lösningar för linjedragningen inte får genomslag utan hanteras som irrelevanta åsikter:

”På plats där så redovisar vi förslag om hur man skulle kunna bygga järnvägen på ett annat sätt för att ha kvar den här möjligheten att kliva av. Jag har en station att kliva på och av på. Men man lyssnade inte på den biten, man var inte intresserad, utan man fick kvasisvar. Nej, det gick inte, för växeln skulle hamna i en kurva" och sånt där som inte var riktigt relevanta.” – Borgsjö hembygdsförening

Ur citatet från intervjun framgår en beskrivning som kan uppfattas till en kunskapshierarki där lokala och platsbaserade argument får avslag eftersom de inte passar in i den tekniska rationaliteten för projektet. Detta korresponderar med hur Madanipour et al. (2022) förklarar att en planering som följer en procedurorienterad planering reproducerar rumsliga ojämlikheter när en viss typ av kunskap får ett tolkningsföreträde. I fallet Erikslund innebär detta att den tekniska och samhällsekonomiskt orienterade expertisen hos Trafikverket får tolkningsföreträde framför den platsbaserade. Den lokala kunskapen om platsen såväl som den tekniska riskerar att reduceras till åsikter i stället för att betraktas som verklig kompetens och användbar information för projektet.

Detta avsnitt visar hur lokalt deltagande och inflytande inom en planeringsprocess står i relation till olika nivåer. Inom vissa nivåer framstår beslut som logiska och legitima utifrån hur de motiveras. Det empiriska materialet visar på hur samhällsekonomiska mått blir legitimitetsgrundande argument för att uppnå ett allmänt intresse inom transportpolitiska mål. På en lokal nivå upplevs dessa beslut till att diktera vardagslivet när olika typer av kunskaper får företräde och de platsbundna perspektiven får en begränsad makt. Trots ett formellt deltagande upplevs det lokala inflytandet i planeringen som begränsat vilket blir en viktig del i förståelsen om en skillnad i rättvisan av den rumsliga fördelningen som studien identifierar.

4.4 Infrastrukturens styrande effekter

Det sista avsnittet i detta kapitel innefattar hur beslut inom planering för infrastruktur får långtgående normskapande effekter på det framtida handlandet och uppfattningen av den lokala platsens möjligheter. I fallet Erikslund framträder dessa effekter på ett tydligt sätt då avvecklingen av tågstoppet och resandeutbytet sker i en kontext av ett mindre spelrum för de lokala möjligheterna till utveckling. Detta avsnitt fokuserar på hur beslut inom planering för infrastruktur är en bidragande faktor i utformningen av platsen och individens framtida handlingsutrymme.

4.4.1 Transportens normalisering

Ur intervjuerna framkom en regelbunden beskrivning av ovissheten med tågstoppets avveckling och hur det upplevs påverka platsens tillfällen för transporter. Representanten för hembygdsföreningen beskriver en självstärkande effekt när transportutbudet minskar:

”Om man tar bilen till en annan järnvägsstation och åker därifrån då åker man bil hela vägen. Punkt.” – Borgsjö hembygdsförening

Ur citatet framstår bilresandet till att inte vara ett komplett alternativ till järnvägen. Borttagandet av stoppet för resandeutbyte innebär en förflyttning av resandet till bilen och det ses inte som ett rimligt alternativ att ta bilen till en närliggande station för att sedan byta färdmedel från bilen till tåg. Däremot riskerar vardagliga resandet att förflyttas till bilen i sin helhet. Enligt Mahon et al. (2023) innefattar en minskning i tillgången till resealternativ en horisontell dimension av rumslig rättvisa vilken bidrar till att uppmärksamma utbud av resurser, exempelvis infrastruktur och service. Detta kan tolkas till en normskapande effekt där beslut som bidrar till en avsaknad av infrastruktur får effekten att vissa val av transport är mer rationella än andra. Individens uppfattning av rörelsemönstret formas av vad som är möjligt i vardagslivet och att göra byten mellan transportalternativ anses inte vara en rimlig lösning. En förändring i resandeutbytet bidrar till att skapa en norm där logiken för bilresandet tar över hela kedjan i transporten. Detta innebär också en fråga om fördelning eftersom det kan tolkas gynna de som har en bil och marginaliserar individer vilka saknar de förutsättningar som krävs för bilåkande, såsom ekonomi, körkort och fysisk förmåga att framföra ett fordon.

4.4.2 Planeringens normalisering

I intervjun med Ånge kommun skildras en beskrivning hur de normskapande effekterna från beslut på infrastruktur inte endast innebär en påverkan på resmönstret. Det uppfattas även innebära effekter för den kommunala planeringen:

”Det vi bygger är också det människor kommer att göra. [...] Vi kämpar för något som kommer bli sämre. Vi kämpar inte för något som kommer bli bättre. [...] Säg att det är 5 gymnasieungdomar som kliver på tåget ... varje dag ... för oss att ge möjligheten till de här fem familjerna att bo i Erikslund är ju enligt våra mått mätta många.” – Ånge kommun

Citatet skildrar tydligt en upplevelse hos kommunen där infrastrukturplanering inte endast innefattar frågor om transportalternativ och resandeutbyte utan att det också innebär normskapande effekter för den lokala planeringen. Det återger en beskrivning av en normativ planeringslogik vilken påverkar hur individer förväntas att resa i framtiden och vilken typ av resor som till huvudsak ens är möjliga att genomföra. Det innefattar till exempel var individer pendlar och på vilket sätt de tar sig dit. I detta avseende innebär avvecklingen av tågstoppet en påverkan på uppfattningen av platsen för vilken Ånge kommun och individer gör val efter exempelvis såsom om det är rimligt att bo eller arbeta på platsen.

Mahon et al. (2023) menar att regional utveckling ofta baseras utefter aggregerade mått vilket gör att platsbaserade behov riskerar att få mindre inflytande. Detta ligger nära den kommunala beskrivningen där den sammanlagda nyttan investeringen förväntas att ha på det regionala resandet leder till en förändring i kommunens planeringsperspektiv, från en planering som är

utvecklingsinriktad till att behöva hantera frågor som handlar om att förhindra avveckling. I detta fall påverkas kommunen av normskapande effekter när det kommer till att utveckla platsen och göra den attraktiv. Genom att infrastrukturen omstruktureras innebär det en påverkan för vilken utveckling som är rimlig på platsen. För Erikslund innebär det att tillgängligheten blir försvagad vilket har en effekt på kommunens arbete med platsen som arbets- och hemort. Detta gör det möjligt för en tolkning där förändringar i infrastruktur påverkar framtidsföreställningarna som finns för en viss plats.

I intervjun med ordförande för hembygdsföreningen skildras en bild av hur den närliggande järnvägsinfrastrukturen upplevs påverka en plats som Erikslund:

”Järnväg det skapar ju och föder ju bygd, det vet man. [...] Att lägga ner och ta bort möjligheter att resa med järnväg, det är ingen hållbar samhällsutveckling. Det är ingen utveckling av något landskap. Det är nedmontering.” – Borgsjö hembygdsförening

Ur citatet framgår en skildring där infrastruktur framstår i egenskap av en normskapande roll genom att definiera vad som är utveckling respektive avveckling i ett landsbygdssammanhang. Enligt Mahon et al. (2023) förstås perifera områden ofta ur föreställningar från ett urbant perspektiv om utveckling. Enligt denna förståelse är det möjligt att göra en tolkning av situationen där investeringar inom infrastruktur blir styrande och normsättande i betydelsen för vad som anses vara av- och utveckling. Stoppet i Erikslund tillskrivs en teknisk detalj i planeringen men får en betydande konsekvens för platsens demografiska struktur och hur det är rimligt att investera i platsen, vilket framgår ur intervjun med hembygdsföreningen:

”Jättetråkig utveckling, det står alltså fullt bevarat beboeliga hus som fungerar några veckor på sommaren, blir sommarstugor. Eller så köps de av holländare, det blir också bara sommarstugor. Eller så har man kvar dem, så ska barnen som bor i Uppsala som du gör komma och titta till. Det blir ingenting för de har inte tid, råd och lust. Det blir ett förfall, så det skapar en öde bygd i stället för att föda bygd.” – Borgsjö hembygdsförening

Ur citatet framträder en beskrivning om hur platsen inte uppfattas vara en del av en geografisk utveckling och hur järnvägsinfrastruktur framstår som en aktiv producent av framtida utvecklingsbanor. En rumslig orättvishet framstår när beslut påverkar det lokala handlingsutrymmet och förstärker relationen mellan centrum och det perifera samhället. Markförhandlaren på Trafikverket återger i intervjun för en beskrivning av hur planeringsprocesser riskerar att skapa ett vakuum i det lokala handlingsutrymmet:

”Det smygs ju på nästan lite inläsningseffekt av att det pratas om det. Då blir det svårt att sälja fastigheter.” – Trafikverket

I det ovanstående citatet illustreras hur planeringsprocessen för projektet kan få normskapande effekter innan några fysiska förändringar har genomförts på platsen. Det uppstår en form av osäkerhet i den framtida markanvändningen vilken till exempel sätter en prägel på möjligheterna att sälja fastigheter i området. Mahon et al. (2023) menar att det finns horisontell förståelse för rumslig rättvisa

som innefattar hur tillgång till service och infrastruktur är fördelat mellan platsen men även en vertikal rörande hur aktörer och lokal kunskap tillåts hålla inflytande över vilka former av tillgänglighet som anses vara legitima. Förståelsen om den vertikala dimensionen blir i detta sammanhang viktig för att tolka fenomenet. När en plats utsätts för en minskning i tillgänglighet riskerar den alltså att hamna i en negativ trend där en reducering i resandeutbytet och försämrade incitament till investeringar blir argument för uteblivna satsningar i framtiden. Ur detta är det möjligt för en förståelse över hur planering inom infrastruktur motiverade ur termer av effektivitet på ett systematiskt sätt har en inneboende potential att systematiskt missgynna vissa platser.

Sammanfattningsvis visar detta avsnitt på hur infrastruktur kan ha långtgående effekter utöver den fysiska förflyttningen i rummet. Investeringar på infrastruktur håller en inverkan på den förmåga vilket individer besitter för att planera och utföra vardagslivet. Det har även en påverkan på den lokala utvecklingen i form av den kommunala planeringen och risken för minskade investeringar på platsen. I fallet för Erikslund betyder avvecklingen av tågstoppet till att göra lokalsamhället mer beroende av bilburet resande och agerar som en begränsande faktor för den framtida utvecklingen av platsen.

5. Diskussion

Diskussionen tar sin utgångspunkt i studiens frågeställningar och visar på hur empirin står i relation till tidigare forskning om tillgänglighet och planeringsprocesser i landsbygdssammanhang för att synliggöra hur studien kan bidra till forskning på sambandet mellan transporter, infrastruktur och landsbygdsutveckling.

5.1 Studiens frågeställningar

Avsikten med studien innefattar att undersöka hur investeringar på järnvägsinfrastruktur påverkar samhället med avseende på tillgänglighet och rumslig rättvisa, samt hur olika aktörer i såväl civilsamhälle som offentlig sektor uppfattar jämlik tillgänglighet till samhället. Mot denna bakgrund diskuteras resultat och analys med utgångspunkt i studiens tre frågeställningar:

- i. Hur tolkas och prioriteras jämlik tillgänglighet till samhället av aktörer i Trafikverkets järnvägsinvesteringar i perifera områden?
- ii. Hur motiverar och beskriver Trafikverket linjerätningen och brobytet i relation till de lokala behoven i Erikslund?
- iii. Hur påverkar Trafikverkets investeringar på Mittbanan resursfördelningen över det geografiska rummet?

I detta avsnitt efterföljer en sammanställning av empirin i relation till det teoretiska ramverket för att visa hur materialet svarar till frågorna.

5.1.1 Tolkning och prioritering av jämlik tillgänglighet i landsbygdsområden

Empirin visar att jämlik tillgänglighet tolkas och prioriteras på olika sätt i relation till aktör samt vilken samhällsnivå denna förhåller sig till. Detta innebär att jämlikhet innefattar frågor om vilken uppfattning som ges tolkningsföreträde i beslutsprocesser. I det empiriska materialet för de olika nivåerna tillskrivs tillgänglighetsbegreppet en varierande innebörd beroende på vilken nivå aktören förhåller sig till. I intervjuerna med region Västernorrland och Norrtåg syns hur tillgänglighet omsätts i praktiken genom mätbara förbättringar på en systemnivå, där framför allt ett fokus ligger på restider och turtäthet. Parallellt till detta synsätt som det i den lokala nivån främst förstås i termer av vardagliga förmågor, exempelvis möjligheten till pendlingsresande eller närhet till samhällsservice.

För att ytterligare förstå problemrymden behövdes begreppsdefinitioner undersökas, där ett sådant begrepp är tillgänglighet. På regional- och operatörnivå definieras tillgänglighet med avseende på stråket i sin helhet och inte genom enstaka platser för resandeutbyte. Farrington och Farrington (2005) framställer en särskiljning av mobilitet och kapacitet där den förstnämnda avser flöden och det

sistnämnda delaktighet i samhället. Detta synsätt kan skapa en förståelse för hur olika aktörer uppfattar tillgänglighet och att aktörens perspektiv är rationellt utifrån den egna logiken, vilket riskerar att göra andra uppfattningar av tillgänglighet som illegitima. Dilemmat tar avstamp ifrån att regionen och Norrtåg verkar utifrån ett eget perspektiv av tillgänglighet vilket skiljer sig från de kommunala och lokala uppfattningarna. Detta är en effekt av den geografiska och institutionella nivån vilket aktörerna verkar inom. Detta visar på hur planeringen brister när det kommer till samverkan mellan olika aktörer verksamma inom olika nivåer, där det regionala och kommunala kan integreras för att inte riskera att ett perspektiv får tolkningsföreträde. När tillgänglighet uppfattas och omsätts i praktiken på olika sätt utan att lokal funktion integreras med regional systemnytta riskerar mobilitet och vardagsfunktion att särskiljas och hanteras som separata enheter. I ett landsbygdssammanhang kan det innebära att till synes små förändringar i systemet, till exempel borttagandet av ett tågstopp som i Erikslund får märkbara konsekvenser för en jämlik tillgänglighet till samhället. Detta som en effekt av hur jämlik tillgänglighet i landsbygdsområden tolkas och därmed dess prioritering inom planeringen av infrastrukturprojekt.

5.1.2 Hur motiveras linjerätningen och brobytet i relation till platsens behov?

Ur det empiriska materialet framträder hur Trafikverket motiverar linjerätningen och brobytet ur argument kopplade till kapacitet och hastighet, säkerhet och ett perspektiv på systemets övergripande funktion. Genom intervjuer, en observation och en undersökning av planbeskrivningen för investeringen framträder ett perspektiv av projektet från Trafikverket, region Västernorrland och Norrtåg där åtgärderna uppfattas som nödvändiga för möjligheten att bland annat höja hastigheten och öka sträckans kapacitet för det regionala resandet. Eftersom Mittbanan består av ett enkelspår anses behovet vara stort för att utöka möjligheten för tåg att mötas för att möjliggöra kortare restider. I detta avseende får det lokala behovet för tågstoppet och den platsbundna möjligheten för ett resandeutbyte en underordnad position till fördel för en problembild som tar behoven för systemet som helhet i större beaktning. Jämfört med perspektivet på systemet som en enhet åskådliggörs en återkommande bild av de lokala behoven och de konsekvenser som blir till påföljd av projektet. Trafikverket uppmärksammar effekterna som uppstår i den lokala kontexten men framställer dom till att vara balanserade mot ett allmänt intresse inom järnvägsinfrastrukturen.

Farrington och Farrington (2005) menar att en förbättring i transportinfrastruktur i många fall blir likställt med en förbättring i tillgänglighet men att det riskerar att lösningar i transporter blir en tillfällig åtgärd om det inte blir integrerat med andra områden för politik i ett tillgänglighetsarbete. Denna argumentation stärks av studien då en utvecklad järnvägsinfrastruktur inte nödvändigtvis framstår som en faktor för att göra tillgängligheten till samhället mer jämlikt. Det ger genererar däremot en motsatt effekt genom att det riskerar att öka klyftor i resandet. Resultaten visar till exempel på att platskänsliga behov av samhällsfunktioner spelar en viktig roll och stämmer väl överens med Farringtons

resonemang. Att likställa förbättringar i järnvägsinfrastruktur med ökad tillgänglighet kan tolkas som problematiskt eftersom tillgänglighet innefattar möjligheten till att omsätta resandet till en faktisk användning. När tillgänglighet reduceras till faktorer om mobilitet inom ett system finns det risk för att viktiga aspekter av tillgänglighet missas, såsom möjligheten att delta i samhället genom järnvägstransporter. Genom detta är det möjligt att bygga en förståelse av en ökad tillgänglighet som innefattar fler perspektiv och där delarna av stråket i termer av det som ett system får en mer central roll. Det lokala behovet av resandeutbyte påverkas i synnerhet när det kommer till unga och bilfria grupper som riskerar att förlora möjligheten till ett självständigt resande.

Även den kommunala planeringen i Erikslund uppfattas erfara konsekvenserna av projekten i form av en stabil och närvarande kollektivtrafik för att möjliggöra vardaglig tillgänglighet till platsen. Detta påverkar i sin tur potentialen för den långsiktiga utvecklingen av Erikslund när service- och utvecklingsstrategier blir påverkade och får begränsat inflytande över projektens ledande planer om regionalt resande. I Trafikverkets motiveringar för projektet får de samhällsekonomiska beräkningarna en inflytelserik legitimitetsgrund när vinster i restider och förutsädda resandevolymer värderas efter ekonomiska rationaliteter. Marcuse (2010) menar att det finns risker när effektivitets- och lönsamhetsrationaliteter håller företräde i att beskriva och framställa beslut. Det innebär att dessa logiker får en tydlig roll i bestämmandet av vilka nyttor som kan framträda och därmed rimliga att utföra. Detta medför en obalans i bevisbördan av effekter för tillgängligheten när platsbundna värden blir svårare att mäta efter ekonomiska mått och därmed riskerar att uppfattas som externa effekter. Argumentationen för de lokala värdena riskerar att reduceras till beskrivande och får genom detta en lägre ställning i fördelningen då det inte på ett enkelt sätt översätts till en samhällsekonomisk logik.

5.1.3 Hur påverkas resursfördelningen över det geografiska rummet?

Analysen av empirin visar på hur Trafikverkets projekt på Mittbanan producerar en omfördelning av resurser över rummet. Vinster i tid och kapacitet blir fokuserade till stråket med en inriktning på regionala noder. På samma gång sker en försämring i den vardagliga tillgängligheten i form av möjligheten till arbets- och utbildningspendling, tillgång till samhället och service i en perifer kontext, närmare bestämt i Erikslund med omnejd. Vinster genom effektivisering centraliseras till stråket som helhet och de orter vilka fortsatt är införlivade med järnvägsinfrastrukturen. Detta innebär att användningen inte endast gynnar större och regionala noder såsom Sundsvall och Östersund, utan även främjar mindre orter där järnvägsstoppet för resandeutbyte förblir. Dessa orter kan få en ökad tillgänglighet genom möjligheten till en tätare trafik och kortare restider, vilket i sin tur kan bidra till en ökad tillgänglighet till samhället genom starkare förbindelse till den regionala kollektivtrafiken. Denna förbättring i tillgängligheten för mindre orter längsmed stråket är på samma gång inte självklar över tid, eftersom den förutsätter att platsen fortsatt fyller sin funktion inom järnvägssystemet.

Enligt Sojas (2010) mening innefattar resursfördelningen inte endast omfattningen av investeringen utan även hur tillgång till samhällsresurser, såsom arbete och utbildning förändras när på- och avstigningsmöjligheter tas bort. Denna förståelse bidrar till en diskussion om hur en investering i rummet kan skapa vinnare och förlorare samtidigt. Produktionen av vinnare och förlorare är därmed en direkt och inbyggd konsekvens när nyttor ställs mot varandra. Ur ett perspektiv av jämlikhet blir detta problematiskt eftersom den potentiella nyttan av systemvinsterna fördelas brett över ett stort antal resenärer och den samlade effekten blir minimal för den enskilde individen. Däremot blir effekterna för förlusten i ett perifert sammanhang disproportionerlig och påverkar hur det överhuvudtaget är möjligt att resa och nå samhället. Den lokala funktionen för platsen riskerar att få en annan betydelse när resursfördelningen påverkar landskapet.

Den rumsliga resursfördelningen påverkas även över tid när planeringen för infrastruktur får effekter som skapar normer, till exempel genom att en möjlighet till resandeutbyte tas bort. Nordberg (2020) menar att det perifera sammanhanget ofta är kopplat till få valmöjligheter och särskilt utsatta förhållanden. Detta visar sig genom hur bilberoendet förväntas att öka genom en reduktion i transporttillfällen, förändrade framtidsutsikter och reducerade incitament till att investera i det perifera sammanhanget för Erikslund. Den lokala nyttan riskerar att i praktiken reduceras till att innefatta små konsekvenser när den vägs mot stråkets samlade vinster i effektivitet. Denna anknytning innebär att de platsbundna förlusterna riskerar att normaliseras och indirekt definieras till termer av någonting acceptabelt snarare än att det problematiseras. Analysen av resultatet väcker därmed en fråga om ifall logiker för effektivisering inom transportsystemet riskerar att osynliggöra politiska prioriteringar som orsakar lokala förluster. På samma gång som tillgängligheten och framtidsutsikter försämras i termer av rationella val blir utrymmet mindre att ifrågasätta vilka grupper i samhället som får bära de största kostnaderna för järnvägsinfrastrukturens förbättring.

5.2 Syntes

Studien svarar på frågeställningarna genom att visa hur tillgänglighet tolkas och prioriteras genom olika nivåer av samhället. I ett lokalt sammanhang håller den vardagliga funktionen och platskänsliga aspekter en stor del. På samma gång håller restider och effektiv resursanvändning en central tyngd ur regionalt och operativt perspektiv. Detta innebär att jämlik tillgänglighet till samhället därmed står i relation till vilka mått som används. Projekten på Mittbanan motiveras av en effektivitet i systemet och en nytta som är mätbar, vilket leder till att de lokala behoven i Erikslund med omnejd erkänns men står i en lägre position i relation till de övergripande målen. De beräknade vinsterna för projekten sprids ut i systemet och medför till en rumslig omfördelning av resurser på samma gång som kostnaderna riskerar att centraliseras till perifera noder och utsatta grupper.

Winslott et al. (2020) menar att det finns en risk för att de rumsliga skillnaderna växer om styrmedel inom infrastrukturplanering- och investering lägger en för stor vikt vid samhällsekonomiska kalkyler och mer effektiva stråk.

Detta väcker en diskussion om tillgänglighet vilken bör tolkas ur perspektiv om jämlik tillgänglighet i en striktare mening av lika för alla eller om det innefattar tillgänglighet i termer av platskänslighet i relation till de lokala förutsättningarna. Detta kan förstås som en självuppfyllande rationalitet när optimering av systemet leder till ökade volymer i form av resande och avgångar vilket i sin tur rättfärdigar reduceringen av nödvändiga stopp som leder till att det lokala resandet minskar. Effekten av detta blir en bekräftelse av det lokala stoppet som olönsamt vilket kan innebära en risk för att samhällsekonomiska beräkningar på samma gång motiverar och producerar resmönster som beräkningen själv bygger på.

I sin forskning använder Hult (2023) transportutsatthet för att beskriva sociala grupper, till exempel unga eller äldre, vilka blir begränsade i sin förmåga att resa. Denna studie bidrar till detta resonemang genom att visa hur landsbygden kan förstås utifrån ett territoriellt eller rumsligt perspektiv av transportutsatthet där platsens strukturella förutsättningar blir en begränsade faktor likt de Hult redogör för på en individ- eller gruppnivå. Ur detta perspektiv delar platsens invånare villkor vilka inte är kopplade till individuella förmågor utan som i stället är kopplade till olika rum och logiker i relation till planering av transportinfrastruktur.

6. Slutsats

Denna studie har haft som intention att åskådliggöra hur tillgänglighet och rumslig rättvisa påverkas genom investeringar på järnvägsinfrastruktur. Studien har tagit sin utgångspunkt i projekten på Mittbanan med koppling till Erikslund där ett tågstopp avvecklas i samband med en linjerätning samt kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder. Sammantaget synliggör studien hur den huvudsakliga konflikten inte består av ett motsatsförhållande i termer av ett stöd eller motstånd för utvecklingen av järnvägsinfrastruktur, utan en ömsesidig förståelse för behovet av en förbättring av transportsystemet. De involverade aktörerna håller däremot olika uppfattningar av projektets effekter när det kommer till hur tillgängligheten i form av resande kommer att påverkas i olika nivåer av samhället. Det som framstår som en effektivisering ur ett regionalt och operativt perspektiv upplevs på samma gång som nedgång i det vardagliga handlingsutrymmet ur ett lokalt och kommunalt perspektiv. Det uppstår alltså en målkonflikt mellan att effektivisera den befintliga järnvägsinfrastrukturen för att möjliggöra en utökad trafik och den vardagliga funktionen detta system fyller i ett landsbygdssammanhang av Erikslund med omnejd.

Studiens resultat och analys visar att begreppet tillgänglighet är komplext, nivåberoende och präglad av värderingar. Lokala aktörer knyter an den vardagliga förmågan till begreppet med möjligheter till att nå arbete, utbildning och service frikopplat från ett beroende av transportmedel vilka förutsätter individuella förmågor såsom ekonomi, fysisk förmåga och sociala sammanhang för att användas. De regionala och operativa aktörerna tillskriver i högre grad tillgänglighet ett perspektiv av mätbarhet i termer av kortare restider och högre kapacitet inom systemet.

Vidare visar studien hur föreställningar om den allmänna nyttan och samhällsekonomiska vinster fungerar i form dominerande logiker vilka omfördelar nyttor såväl som nackdelar i ett rumsligt perspektiv av rättvisa. Mindre vinster i varje avgång i form av kortare restid förväntas ha ett stort värde och samlas till stora vinster i systemet som påverkar möjligheten till att köra fler fordon, höja kapaciteten och förkorta omloppstider. Parallellt centraliseras kostnaderna till en specifik nod i form av Erikslund och grupper vilka saknar rimliga alternativ till transporter. Detta skapar en obalans mellan de regionala vinsterna och de lokala förlusterna. Långtgående lokala förluster i form av ett ökat bilberoende och en minskad platsattraktivitet är svårare att identifiera och anpassa till mallen för samhällsekonomiska kalkyler. Detta innebär en risk för att de platskänsliga behoven blir förbisedda och därmed bidrar till att förstärka den fysiska och upplevda distansen mellan stad och land.

Studien visar hur en rumslig rättvisa och fördelning av samhällsresurser inte enkom innefattar utfall om fördelningen av samhällsnyttor, utan även om deltagande. Samråd framstår till att utgöra ett formellt tillfälle att delta i planeringsprocesser men upplevs ur ett lokalt perspektiv som att vara en enkelriktad kanal för delgivning av information snarare än en process för diskussion där ett lokalt inflyttande och den platsbaserade kunskapen får en större roll i planeringen. Deltagandet innebär inte ett delinflyttande och andra typer av

expertkunskap ges större legitimitet, vilket i sin tur har en inverkan på den lokala uppfattningen av investeringen som någonting påtvingat.

Slutligen visar studien därmed att investeringar på järnvägsinfrastruktur kan öka tillgängligheten till samhället för de grupper och platser som har möjlighet att ta del av de förväntade vinsterna i det utvecklade transportsystemet. Samtidigt kommer samma investeringar att ha en betydande inverkan på tillgängligheten för de vilka påverkas negativt av de markanspråk projekten förväntas ha. Men även genom att den lokala kopplingen till att dra nytta av järnvägen som transportmedel försvinner. Vidare kan en fortsatt studie bidra till ämnet om tillgänglighet till samhället och transportinfrastruktur med att jämföra perifera noder längsmed stråk för järnvägsinfrastruktur för att kombinera kvalitativa och kvantitativa perspektiv. Detta för att undersöka hur deltagande i samhället och effektivisering av transportsystem kan ställas mot varandra på ett mer nyanserat sätt.

Referenser

- Alasuutari, P., Bickman, L., Brannen, J. & Mabry, L. (2008). Case Study in Social Research. I: *The SAGE Handbook of Social Research Methods*. SAGE Publications Ltd. 214–227. <https://doi.org/10.4135/9781446212165>
- Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*. 67 (1), 9–26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4)
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods*. Oxford University Press.
- Creswell, J.W. (2018). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Fifth edition. SAGE.
- Farrington, J. & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of transport geography*. 13 (1), 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002>
- FN (u.å.). *Globala målen för hållbar utveckling*. <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/> [2026-02-09]
- Hidayati, I., Tan, W. & Yamu, C. (2021). Conceptualizing Mobility Inequality: Mobility and Accessibility for the Marginalized. *Journal of Planning Literature*. 36 (4), 492–507. <https://doi.org/10.1177/08854122211012898>
- Hult, Å. (2023). Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Madanipour, A., Shucksmith, M. & Brooks, E. (2022). The concept of spatial justice and the European Union's territorial cohesion. *European planning studies*. 30 (5), 807–824. <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1928040>
- Mahon, M., Woods, M., Farrell, M., Jones, R. & Goodwin-Hawkins, B. (2023). A spatial justice perspective on EU rural sustainability as territorial cohesion. *Sociologia ruralis*. 63 (3), 683–702. <https://doi.org/10.1111/soru.12444>
- Marcuse, P. (2010). Spatial justice: Derivative but Causal of Social Justice. *Presses universitaires de Paris Nanterre*. 76–92. <https://doi.org/10.4000/books.pupo.420>
- Mittstråket (2026a). *Mittstråket*. <https://www.mittstraket.se/> [2026-02-26]
- Mittstråket (2026b). *Projekt Mittstråket 2.0*. <https://www.mittstraket.se/projekt-mittstraket-2-0/> [2026-02-12]
- Nordberg, K. (2020). Spatial Justice and local capability in rural areas. *Journal of Rural Studies*. 78, 47–58. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.06.008>
- Nussbaum, M.C. (2013). *Creating Capabilities : The Human Development Approach*. Harvard University Press. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=3300953>

- Regeringskansliet (2016a). *17 globala mål för hållbar utveckling*.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/17-globala-mal-for-hallbar-utveckling/> [2026-03-09]
- Regeringskansliet, R. och (2016b). *Om Agenda 2030 för hållbar utveckling*.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-for-hallbar-utveckling/> [2026-02-09]
- Regeringskansliet (2017). *Mål för transportpolitiken*.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2026-05-06]
- Ritchie, H., Samborska, V. & Roser, M. (2024). *Urbanization*.
<https://ourworldindata.org/urbanization> [2026-05-06]
- Robson, C. (2016). *Real world research: a resource for users of social research methods in applied settings*. Fourth Edition. Wiley.
- SCB (2024). Statistiska småorter 2023, befolkning, landareal, befolkningstäthet per småort - 2024-11-28 (xlsx) <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/boende-bebyggelse-och-mark/bebyggelseomraden/tatorter-och-smaorter/pong/tabell-och-diagram/smaorter/statistiska-smaorter-2023-befolkning-landareal-befolkningstathet-per-smaort/> [2026-05-22]
- SKR (2026a). *Hållbar utveckling och miljö*.
<https://skr.se/miljoklimatochenergi/hallbarutvecklingochmiljo.7716.html> [2026-03-05]
- SKR (2026b). *Sammanhållnings-politik EU*.
<https://skr.se/euochinternationellt/sammanhallningspolitikeu.8086.html> [2026-02-27]
- Soja, E.W. (2010). The City and Spatial Justice. *Presses universitaires de Paris Nanterre*. 56–72. <https://doi.org/10.4000/books.pupo.415>
- Svensk ordbok (u.å.a). *Spatial*.
<https://svenska.se/?activeTab=so&q=spatial> [2026-03-03]
- Svensk ordbok (u.å.b). *Spatium*.
<https://svenska.se/?activeTab=so&q=spatial> [2026-03-03]
- Tillväxtverket (2025). *Tillstånd och trender*. (0510). Tillväxtverket.
- Trafikverket (2026a). *Mittbanan Sundsvall-Storlien*.
<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/alla-strak/mittbanan-sundsvall-storlien/> [2026-02-26]
- Trafikverket (2025a). *Planbeskrivning: Mittbanan Erikslund linjerätning, brobyte*.
 Trafikverket.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/816999236c4b4d92aade340be0ba92f4/granskning-av-jarnvagsplan-13-maj-15-juni-2026/planbeskrivning.pdf>
- Trafikverket (2025b). *Samrådsredogörelse: Mittbanan Erikslund linjerätning och brobyte*. Trafikverket.

- Trafikverket (2026b). Vår verksamhet, vision och uppdrag. Trafikverket.
<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet-vision-och-uppdrag/> [2026-05-06]
- Winslott Hiselius, L., Khan, J., Smidfelt Rosqvist, L., Lund, E., Nilsson, L., & Nilsson, M. (2020). En rättvis omställning av transportsystemet: - En analys av de sociala effekterna av styrmedel för minskade klimatutsläpp. *Trafik och väg*. 318. Lunds Tekniska Högskola.
- World Commission on Environment and Development (1987). Our common future. *Oxford University Press*.
- Ånge kommun (u.å.). *Borgsjö socken*. <https://www.ange.se/flytta-hit/undersidor/bo-bra/boendegraden/borgsjo-socken> [2026-05-22]

Tabellförteckning

Tabell 1. Tabellen visar en sammanställning av informanter för studiens intervjuer. 11

Populärvetenskaplig sammanfattning

Den här uppsatsen är skriven inom agronomprogrammet med en inriktning på landsbygdsutveckling. Uppsatsen är en fallstudie baserad på Trafikverkets investeringar på järnvägssträckan Mittbanan vid Erikslund i Ånge kommun och handlar om hur investeringar på järnvägsinfrastruktur påverkar möjligheten för människor i mindre orter att ta sig till samhället. Materialet för studien är kvalitativt insamlat genom intervjuer med personer vilka på olika sätt har varit involverade i projektet och innefattar representanter från myndigheter såväl som privata aktörer och civilsamhället. Material har även samlats in genom en observation vid en lantmäteriförrättning mellan sakägare såsom Trafikverket och markägare. Resultatet visar hur olika personer och aktörer förstår tillgänglighet på skilda sätt beroende på var de befinner sig och vilken roll de har, där till exempel lokala aktörer menar att tågresandet har en viktig del för möjligheten att delta i samhällets aktiviteter, såsom arbete och utbildning. Det studerade fenomenet har varit viktigt att undersöka för att skapa en förståelse för hur olika grupper förstår betydelsen av tillgänglighet. Det har även varit viktigt att undersöka hur projekt inom järnvägsinfrastruktur motiveras utifrån lokala behov och hur dessa satsningar påverkar hur resurser fördelas över olika områden samt vilka konsekvenser det får för lokalsamhällen. Uppsatsen bidrar till forskning inom landsbygdsutveckling och transporter genom att visa hur investeringar på järnvägsinfrastruktur kan underlätta tillgängligheten till samhället, genom att förbättra resande mellan vissa platser och underlätta användningen av samhällets resurser. På samma gång kan samma satsning försämra villkoren för andra när mark tas i anspråk och den lokala användningen för järnvägen försvinner.

Bilaga 1

Intervjuguide

- 1) Kan du beskriva din roll?
- 2) Hur har du/ni varit involverade i processen kring järnvägsinvesteringarna på Mittbanan/Erikslund?
- 3) Hur definierar du tillgänglighet?
 - a. Vad innebär det i praktiken för mindre orter som Erikslund?
- 4) Hur påverkar investeringen-
 - a. Att bo i mindre orter?
 - b. Att leva i mindre orter?
 - c. Att arbeta i mindre orter?
- 5) Behöver tillgänglighet se likadant ut överallt?
 - a. Om inte, varför?
- 6) Hur vägs olika intressen från orter in i investeringar?
- 7) Finns det spänningar mot lokala mål och lokala behov?
- 8) Hur avvägs beslut om vilka orter som ska ha tågstopp?
- 9) Hur har dialogen sett ut med Trafikverket/andra aktörer?
- 10) Har ni haft möjlighet att påverka utformningen eller prioriteringarna?
- 11) Hur fungerar samarbetet med andra intressenter? Kommun/region
- 12) Vilka konsekvenser upplever ni av investeringarna?
 - a. Påverkas grupper olika?
 - b. Påverkas platser olika?
- 13) Hur hanteras intressekonflikter?
- 14) Hur motiveras förändringar för berörda?
- 15) Finns det någon aspekt som riskerar att få mindre uppmärksamhet i den här typen av projekt?
- 16) Finns det något annat som du/ni anser är viktigt att förstå om hur prioriteringar görs?

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

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

JA, jag, Viktor Klasén har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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