

Energimyndighetens titel på projektet – svenska Landsbygd till landsbygd. Nya hållbara vanor för rural mobilitet.	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska From countryside to countryside: New and sustainable habits for rural mobility	
Universitet/högskola/företag Fyrbodals kommunalförbund	Avdelning/institution [Klicka här och skriv]
Adress Box 305, 451 18 Uddevalla	
Namn på projektledare Vera Telemo	
Namn på ev övriga projektdeltagare Karin Stenlund	
Nyckelord: 5-7 st Hållbar mobilitet, landsbygder, mindre tätorter, ekosystem av mobilitetstjänster, grannskapskontor	

Förord

Projektet *Tur&Retur – hållbara resor mellan land och stad* hade inte varit möjligt att genomföra utan ekonomiskt stöd från Energimyndigheten och det arbete som lagts ner av projektpartners och andra aktörer.

Tack till alla som lagt ner tid, arbete och engagemang under projektets gång.

Arbetsgrupp

Vera Telemo, *projektledare Fyrbodals kommunalförbund*

Lena Hesselroth, *Västra Götalandsregionen*

Ronny Svensson, *Orust kommun*

Karin Stenlund, *Fyrbodals kommunalförbund*

Daniel Hårdfelt, *Dalslands miljö- och energiförbund*

Styrgrupp:

Thomas Boström, *Skaraborgs kommunalförbund*

Karin Ryberg, *Västra Götalandsregionen*

Börje Olsson, *Orust kommun*

Dan Gunnardo, *Dalslands miljö- och energiförbund*

Helen Tisell, *Fyrbodals kommunalförbund*

Övriga aktörer:

Michael Koucky, Alex Spielhaupter och Jacob Thåqvist, *Koucky & Partners*

Ann Haraldsson, *Södra Bohuslän Turism AB*

David Thylén, *LOBikes*

Roger Karlsson och Barbro Erlandsson Bratt, *Dals Långeds utvecklingsråd*

Robert Curran, *Cykla Gul*

Funny Livdotter och Anders Lindgren, *Mötesplats Steneby*

Alice Huldtin, *Studio Växt*
 Elisabet Staf, Thomas Ivarsson, Lars Karlsson och Helena Lilliecreutz, *Orust kretsloppsakademi*
 Kristin Krylberg och Caroline Hertin, *Hogia Performance Management AB*
 Beata Berg Malmborg, *miljökonsult*
 Fredrik Holm Information AB, *miljö- och mobilitetkonsult*
 Lotta Åberg och Camilla Olsson, *Cooperation Fyrbodol*

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Innehållsförteckning.....	3
Sammanfattning	5
Inledning	7
Definition av landsbygder	10
Projektets geografiska område	10
Läsinstruktioner för rapporten.....	11
Genomförande.....	11
Datainsamling.....	11
Målgrupper	11
Pendlare Orust kommun.....	12
Turister och delårsboende Orust kommun	12
Boende och verksamma i Dals Långed med omnejd	13
Kontakt med lokala grupper	15
Enkätundersökning.....	15
Metodbeskrivning GIS-analys.....	15
Idégenerering.....	16
Expert-WS	16
Workshop med invånare i Dals Långed	17
Pendlare och turister Orust.....	17
Test och undersökningar av mobilitetlösningar	18
Uppföljningsintervjuer Orustpendlare:	19
Kommunikation av projektresultaten	19
Resultat	19
Målgrupp 1 – Boende och verksamma i Dals Långed med omnejd	19
Problem och möjligheter i Dals Långed med omnejd.....	19
Enkätundersökning.....	20
Hur reser respondenterna?.....	20
Hur reser studenter kontra icke-studenter?.....	21
Hur upplevs kommunikationerna i Dals Långed med omnejd?	23
Mobilitetstjänster.....	25
GIS-analys.....	26

Test av mobilitetlösningar Dals Långed med omnejd.....	30
Cykelpool med digitalt skåp, Dals Långed	30
Linjelagd samåkning, Dals Långed	31
Peer-2-peer bildelning	33
Målgrupp 2 - Pendlare till och från Orust kommun.....	35
Enkätundersökning	35
Hur upplever respondenterna sin pendlingsituation?	35
Påståenden om respondenternas pendlingsresa.....	36
Pendlarnas egna reflektioner	38
Pendling under Coronapandemin	39
GIS-analys	39
Test av mobilitetstjänster för pendlare till och från Orust.....	40
Elcykling, pendlare Orust.....	41
Digitala möten, pendlare Orust	42
Grannskapskontor, pendlare i hela området	43
Attraktiv pendelparkering/mobilitetshubb	44
Målgrupp 3 – Turister och delårsboende Orust kommun	46
Expert-workshop	46
Idégenerering invånare Orust kommun.....	46
Mobil cykelverkstad	47
Diskussion	50
Enkätundersökningar, potentialstudier och mobilitetstest.....	51
Att arbeta med potentialen för hållbart resande	51
Enkätundersökning och mobilitetstest, Dals Långed med omnejd	52
Test och undersökningar, pendlare till och från Orust kommun.....	53
Test av mobilitetslösning - turister och delårsboende Orust kommun...	53
Energi och klimateffekter	54
Slutsats.....	55
Resultatrapport 1 – Enkätundersökning boende och verksamma i Dals Långed med omnejd56	
Resultatrapport 2 – Enkätundersökning pendlare Orust kommun	75
Resultatrapport 3 ”Cykelpool +”	93
Resultatrapport 4 ”Samåkning med digital tjänst”	107
Resultatrapport 5 ”Prova på elcykel”	131
Resultatrapport 6 ”Mötesträning digitala mötesverktyg”	143
Resultatrapport 7 ”Grannskapskontor – Dags att GÅ till jobbet ”	152
Resultatrapport 8 Pendelparkeringar och mobilitetshubbar i landsbygder	185
Pendelparkeringar & mobilitetshubbar i landsbygder	185
Resultatrapport 9 Mobil cykelverkstad	202
Resultatrapport 10 Pendling i coronans tid	219
Referenser	226
Bilagor	229
Bilaga 1 – Metoder för kartläggning av resvanor genom GIS	229

Sammanfattning

Hur ska boende, besökare och arbetspendlare bättre kunna nyttja kollektiva kommunikationer och andra alternativ till bilen och vilka är de nya, ännu inte demonstrerade lösningarna för hållbar mobilitet på landsbygder? Få satsningar har gjorts där mindre tätorter och landsbygders potential för mer hållbart resande demonstrerats. Projektet *Tur & Retur – hållbara resor mellan land och stad* har undersökt resvanor på landsbygd och genomfört tester av mobilitetslösningar i två kommuner i Fyrbodalsregionen – Orust och Bengtsfors.

Att arbeta med hållbar mobilitet i landsbygder är viktigt ur flera olika perspektiv. Det behövs för att skapa en rättvis tillgänglighet till transportsystemet för alla, för företags utveckling och etablering på landsbygder samt för att minska utsläppen av växthusgaser. Inom projektet har det genomförts ett antal tester och undersökningar kring hur lösningar för en hållbar mobilitet i landsbygder kan se ut. Delprojekten har riktat sig till olika delar av transportsystemet. Genom satsningar på cykelpool, elcykling och en mobil cykelverkstad har vi kunnat visa att det går att få människor att ställa bilen till förmån för cykel och genom digital mötesträning har omställningen till distansarbete under 2020 underlättats. Vidare har möjligheten till etablering av distansarbetsplatser, eller Grannskapskontor som vi valt att kalla det, undersökts. I dessa undersökningar visar det sig att många förväntar sig att distansarbetet kommer vara stort även efter Coronapandemin. Etablering av grannskapskontor i landsbygder kan inte bara leda till minskade pendlings-resor utan också bidra positivt till den lokala handeln och servicen, vilket i sin tur kan minska behovet av att resa ännu mer. Slutligen har projektet testat samåkning med digital tjänst och undersökt pendelparkeringars roll i det hållbara resandet på landsbygder. Projektet har också visat på betydelsen av kunskaper om resvanor på landsbygder och har vidareutvecklat etablerade metoder för att analysera landsbygders förutsättningar för hållbart resande. Tillsammans bidrar projektets tester och undersökningar till en bättre förståelse för utmaningarna och möjligheterna för att arbeta mot en hållbar mobilitet i glesare geografier.

Projektet Tur&Retur är dock bara en början och flertalet av satsningarna inom projektet kommer leva vidare och utvecklats framåt. Genom att skapa samarbeten mellan företag, ideella organisationer och offentlig sektor har mobilitetslösningar som svarar mot olika aktörers behov skapats vilka ingendera part ensam hade kunnat etablera. Sammantaget visar projektet på potentialen att som ett komplement till kollektivtrafik etablera alternativa mobilitetslösningar som mikromobilitet (ex. cykel och elcykel), delningsekonomi (ex. samåkning, cykelpool) samt ökad tillgänglighet för att slippa resa (ex. Grannskapskontor och digital kunskap). Dessa kan senare

kombineras till ett ekosystem av mobilitetstjänster som tillsammans skapar en hållbar mobilitet.

Summary

How should residents, visitors and commuters be able to make better use of public transport and other alternatives to the car, and what are the new, not yet demonstrated solutions for sustainable mobility in rural areas? Few projects have been made where rural areas' potential for more sustainable travel have been demonstrated. The project Tur & Retur – hållbara resor mellan land och stad has investigated travel habits in rural areas and carried out tests of mobility solutions in two municipalities in the Fyrbodal region - Orust and Bengtsfors.

Working with sustainable mobility in rural areas is important from several different perspectives. It is needed to create a fair access to the transport system for all, for business development and establishment in rural areas and to reduce greenhouse gas emissions. Within the project, several tests and studies have been carried out to find new solutions for sustainable mobility in rural areas. The sub-projects have targeted different parts of the transport system.

Through testing a bicycle pool, electric cycling and a mobile bicycle workshop, we have shown that it is possible to get people to park the car in favor of bicycles and through digital meeting training, the transition to teleworking in 2020 has been facilitated. Furthermore, the possibility of establishing co-working spaces in rural areas has been investigated. According to surveys sent out within the project people expect that remote work will be more extensive than before even after the Corona pandemic. Establishing coworking spaces in rural areas can not only lead to reduced commuting but also make a positive contribution to local trade and services, which in turn can reduce the need to travel even more. Finally, the project has tested car sharing with digital service and investigated the role of commuter parking in sustainable travel in rural areas. The project has also shown the importance of knowledge about travel habits in rural areas and has further developed established methods for analyzing rural areas' conditions for sustainable travel. Together, these tests and surveys contribute to a better understanding of the challenges and opportunities to work towards sustainable mobility in sparser geographies.

The Tur & Retur project is only a start and most of the mobility solutions tested in the project will live on and develop in the future. By creating collaborations between companies, non-profit organizations and the public sector, mobility solutions that meet the needs of different actors have been created which neither party alone could have established. Overall, the project

shows the potential to establish alternative mobility solutions as a complement to public transport such as micro-mobility (e.g. bicycle and electric bicycle), sharing economy (e.g. carpooling, bicycle pool) and increased accessibility to avoid travel (e.g. neighborhood offices and digital knowledge). These can later be combined into an ecosystem of mobility services that together create a sustainable mobility.

Inledning

Hållbar mobilitet i landsbygder och mindre tätorter ett sparsamt utforskat enligt Trafikuskottets forskningsöversikt från 2019 (2019/20:RFR10). Att få studier gjorts inom området är dock inte ett tecken på att det saknas behov av nya lösningar. I takt med att serviceutbudet i landsbygder sjunker ökar också behovet av att förflytta sig. Samtidigt är kollektivtrafiken ofta nedprioriterad på grund av höga kostnader och lågt kundunderlag vilket innebär att det finns få alternativ till den egna bilen i dessa geografier (Jelica och Sarasini, 2018; Lindgren och Berg, 2017).

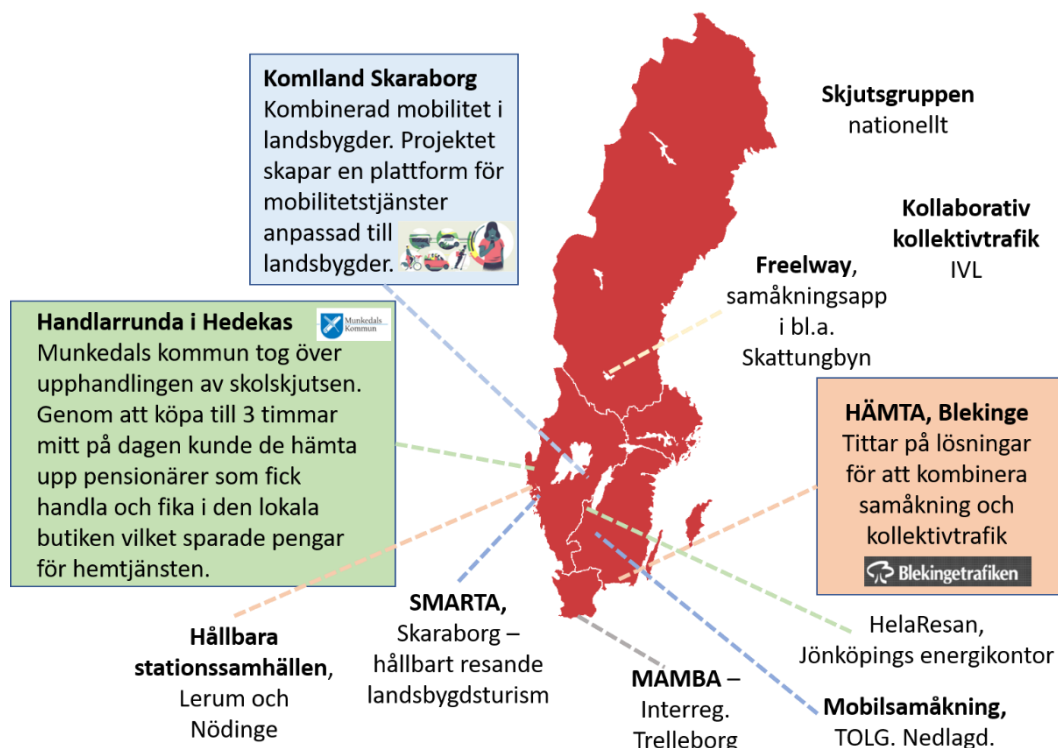
Stor skillnad mellan landsbygd och storstad.



Figur 1. En mycket stor andel av de som bor på landsbygden anser att de inte klarar sig utan bil enligt Västtrafiks attitydundersökning från 2018. Landsbygd definieras här som tätorter under 5000 invånare.

För att Sverige ska nå sina klimatpolitiska mål behövs nya lösningar även för landsbygder och mindre tätorter. Detta blir särskilt viktigt om vi samtidigt ska uppnå FN:s hållbarhets mål 11.2 om ett transportsystem som är inkluderande och tillgängligt för alla (Globala målen, 2019). Baserat på det stora behovet och den stora bristen på lösningar skapades projektet *Tur&Retur – hållbara resor mellan land och stad* med syfte att undersöka vilka mobilitetsbehov som finns bland invånare i landsbygder och mindre tätorter samt testa och utvärdera några mobilitetslösningar i en typisk landsbygdscontext.

Under senare år har kollektivtrafiken i många regioner börjat organiseras allt mer utifrån ett ”starka-stråk”- perspektiv. Syftet med de starka stråken är att göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig mot bilen i de mest trafikerade kollektivtrafikstråken (VGR, 2016). Då många landsbygder och mindre tätorter ligger utanför de starka stråken finns därför ett behov av att skapa transportmöjligheter till och från kollektivtrafiksnoder, så kallade first- eller last-mile lösningar (2019/20:RFR10). Detta kan exempelvis göras genom satsningar på mikromobilitet (t.ex. cykel och elcykel), samordning av transporter bland lokalbefolkningen (ex. samåkning) eller genom offentliga transporter (linjelagda eller anropsstyrda). Men det finns i nuläget få svenska forskningsstudier på hur hållbar mobilitet i landsbygder ska skapas enligt Berg och Thoressons forskningsöversikt från 2017. Det finns dock ett antal pågående och nyligen avslutade projektet som syftar till att hitta nya lösningar för utmaningar i glesare geografier. Projekten har bland annat testat samåkning, smart utnyttjande av skolskjuts samt att samla flera mobilitetstjänster i en och samma digitala tjänst (se figur 1).



Figur 2. Pågående och nyligen avslutade projekt som syftar till att skapa en mer hållbar mobilitet i landsbygder. Figuren visar ett axplock av projekt och är inte uttömmande.

Det som är gemensamt för alla nya lösningar som lyfts fram är att de kräver någon form av beteendeförändring. En viktig sådan förändring som nämns i många studier är benägenheten att delta i delningsekonomi (Dymén, Bösch

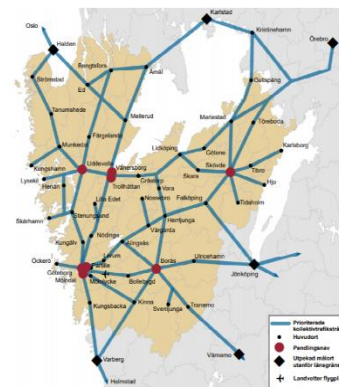
och Slotte, 2016). Inom delningsekonomi är det vanligt att tala om ”transport som tjänst”. Transport som tjänst innebär att man inte äger sitt eget fordon utan lånar/hyr det vid behov, exempelvis genom cykelpooler, bilpooler osv. Inom delningsekonomi kan landsbygder ha en fördel då det ofta finns ett högre socialt kapital och en högre tillit mellan människor på mindre orter (Jelica och Sarasini, 2018).

Förutom ökad vilja att delta i delningsekonomin är en annan viktig beteendeförändring att övergå till olika former av mikromobilitet (ex. cykel, elcykel, elsparkcykel). Enligt Trafikutskottets forskningsöversikt från 2019 finns det få studier också inom mikromobilitet i landsbygder. Landsbygdsvägar har främst varit avsedda för motortrafik och det har varit svårt att argumentera för satsningar på cykelinfrastruktur då användandet varit lågt. Detta leder till en moment 22 situation då många avstår att cykla på grund av dålig infrastruktur. Trots detta har elcykling visat sig vara populärt i landsbygdskommuner och mindre tätorter och landsbygdskommuner har faktiskt det högsta utnyttjande av elcykelpremien per 1000 invånare (2019/20:RFR10)

Ytterligare en strategi som kan vara effektiv i landsbygder och mindre tätorter är att skapa tillgänglighet för människor utan att de behöver förflytta sig. En lokal dagligvarubutik kan exempelvis minska behovet av att resa samt skapa en mer inkluderande tillgång till service. Här är även digitaliseringen en viktig pusselbit (2019/20:RFR10). I nuläget har digitalisering i landsbygder främst skett genom utbyggnad av bredband men studier visar att det krävs ett ökat fokus på att skapa vana och förståelse för den digitala tekniken om den ska bli användbar (2019/20:RFR10).

Hållbara affärsmodeller för nya mobilitetstjänster lyfts upp som avgörande för att nya lösningar ska fungera i längden. Att skapa en hållbar affärsmodell för mobilitetstjänster är svårt även i större städer där kundunderlaget är högre (2019/20:RFR10). En av slutsatserna i landsbygdsmobilitetsprojektet KomiLand är att mobilitetstjänster i landsbygder kommer behöva offentligt stöd då den glesa geografien kommer göra det svårt att skapa en marknadsmässig lönsamhet (Berg m.fl. 2018).

För att undersöka hur nya typer av lösningar kan skapa tillgänglighet för de som saknar bil och öka möjligheterna till alternativa sätt att resa bland de som har bil har Fyrbodals kommunalförbund drivit projektet *Tur&Retur* – *hållbara resor mellan land och stad* i samarbete med Orust kommun,



Stråken på kartan illustrerar funktion – inte hur tåglinjer, vägar eller busslinjer går. Kungsbacka kommun ingår i Västtrafiks trafikeringsområde, men är inte en del av Västra Götaland.

Figur 3. Starka kollektivtrafikstråk i Västra Götalandsregionen (VGR, 2016)

Dalslands miljö- och energiförbund samt Västra Götalandsregionen. Syftet med projektet har varit att undersöka vilka mobilitetsbehov människor i landsbygder har samt testa och utvärdera potentialen i ett antal mobilitetslösningar. Projektet har pågått under 2019/2020 och är finansierat av energimyndigheten.

Definition av landsbygder

Genomgående i projektrapporten definierar vi landsbygder enligt landsbygdsprogrammets definition som ”[...] som områden utanför tätorter med mer än 3 000 invånare”. Enligt denna definition bor cirka 25 % av Sveriges befolkning på landsbygden (Hela Sverige ska leva, 2018).

Projektets geografiska område

Projektets geografiska utsträckning är kommunerna Orust, Bengtsfors, Mellerud, Färgelanda och Dals Ed.

Kommunerna Bengtsfors, Mellerud, Färgelanda och Dals-Ed

Bengtsfors, Mellerud, Färgelanda och Dals-Eds kommuner ligger alla i landskapet Dalsland i Västsverige. Landskapet präglas av jordbruk i söder och skogsbruk i norr. Historiskt har bruksindustrin varit stor i Dalsland. Flertalet av bruken har nu lagt ner men landskapet inrymmer också flera aktiva bruk bland annat i Billingsfors och Dals Långed. Kommunerna är alla små med invånarantal mellan 4700 och 9700 och består av landsbygder och mindre tätorter.

Kunskapen om människors resvanor och mobilitetsbehov i dessa kommuner, liksom i de flesta landsbygdskommuner, är låg. Enbart i Melleruds kommun har befolkningens resvanor undersökts tidigare. Där stack kommunen ut med ovanligt lågt bilanvändande för kommuntypen vilket tros bero på de goda tågförbindelserna (Östborn, 2018). Då stora delar av de andra kommunerna i detta område ligger utanför de starka kollektivtrafikstråken är det troligt att de uppvisar en annan bild än den från Mellerud.

Orust kommun

Orust är en ö-kommun med en skärgård där du hittar du välkända platser som Mollösund, Kåringön, Gullholmen, Hermanö, Flatö och Malö. Själva Orust är västkustens största ö. Orust är ca 2,8 mil i väst-östlig riktning och ca 2,5 mil i nord-sydlig riktning.

Orust ligger sex mil norr om Göteborg och tre mil sydväst om Uddevalla. Fasta broförbindelser finns åt båda hållen. Dessutom finns det två färjelinjer som förbinder Orust med fastlandet. Det bor drygt 15 000 invånare i kommunen och Orust är en typisk landsbygdskommun där omkring 60 procent av befolkningen bor utanför tätort. Kommunen har flera små tätorter

och ett pärlband av mindre samhällen längs kusten – framförallt i väster. Kommunens centralort, Henån, är största tätort med omkring 2 000 invånare. Näringslivet på Orust kännetecknas av småskalighet och entreprenörskap. Företagsamheten är hög och vi har många kvinnliga företagare och unga företagare. Traditionellt har båtbyggeri, jordbruk och fiske varit stora näringar. Idag är det över 2000 aktiva företag inom många olika branscher även om båten och havet fortfarande har en stor betydelse. Dessutom har besöksnäringen vuxit mycket. Orust har över 5 000 sommarhushåll vilket är näst mest i Bohuslän.

År 2017 utfördes en resvaneundersökning på Orust inom Västsvenska paketet. Där uppvisade Orustborna ett stort bilberoende och 87 % av invånarnas resor skedde med bil (Resvaneundersökning, 2017). År 2018 genomförde Hållbart resande väst en potentialstudie för cykel där det undersöktes hur stor del av befolkningen som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. Relativt andra kommuner i Västra Götalandsregionen så har Orust en låg cykelpotential då mindre än 20 % kan nå sin arbetsplats på under 30 min cykling. Cykelpotentialen är dock högre än det faktiska cyklandet i kommunen (HRV, 2018).

Läsinstruktioner för rapporten

Rapporten innehåller en sammanfattning av de projektövergripande slutsatserna samt de viktigaste resultaten från delprojekten/mobilitetstesten. Alla delprojekt finns utförligt rapporterade i resultatrapporterna som ligger efter diskussionen.

Genomförande

Datainsamling

För att skapa en förståelse för vilka mobilitetslösningar som finns att applicera i glesare kontexter och var kunskapsgapen finns gjordes först en litteraturöversikt. Litteraturen bestod av vetenskapliga artiklar, projektrapporter och statistiköversikter. Litteraturöversikten fördjupades genom ett antal intervjuer/samtal med olika typer av experter inom området så som forskare inom hållbar mobilitet, projektledare för andra landsbygds mobilitetsprojekt, infrastrukturansvariga på både kommuner och Västra Götalandsregionen.

Målgrupper

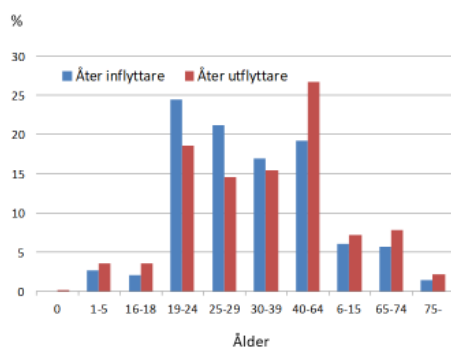
För att undersöka vilka lösningar som kan fungera som komplement till kollektivtrafiken i glesare geografier har projektet undersökt resvanor och

testat mobilitetslösningar för tre målgrupper. Dessa är: Pendlare Orust kommun, turister och delårsboende i Orust kommun samt boende och verksamma i Dals Långed med omnejd. Målgrupperna valdes ut genom workshops med arbetsgruppen där lämplighetskriterier listades för olika målgrupper.

Pendlare Orust kommun

Orust är en pendlingskommun med många in- och utpendlare (1200 respektive 3300 personer) och majoriteten av dessa pendlar med bil. Den största utpendlingen från Orust kommun sker söderut över broarna till Stenungsund, Göteborg och Tjörn men en betydande pendling sker även norrut till Uddevalla. Den södergående pendlingen från Orust på väg 160 bidrar kraftigt till trafiken över de hårt belastade Tjörnbroarna. Det är populärt att flytta till Orust men enligt kommunens flyttdata är det emellertid vanligt att personer som flyttat till kommunen flyttar ut igen inom fem år (se figur 4). Hypotesen är att detta har med pendlingstiden att göra. Utflyttningen, klimatbelastningen samt de negativa sociala aspekterna av pendlingen från Orust gör det till en angelägen fråga att arbeta med.

Andel, % personer efter ålder som flyttar tillbaka till Orust (blå) och antal tidigare inflyttare som flyttar ut igen (röd)
total för åren 2014-2016



Figur 4. Andel personer som flyttar tillbaka till Orust och andel inflyttare som flyttar ut igen.

Turister och delårsboende Orust kommun

Antalet turister på Orust är stort och även om dessa bidrar, förutom de många positiva effekterna, till trängselpproblem över broarna men även på vissa mindre vägar. Befolkningen ökar med många procent under sommaren och antalet dagsturister mäts i 10 000-tals. Kommunen har också högst antal fritidshus av kommunerna i Bohuslän, 5 500 hushåll. Kommunen är med i flertalet satsningar fokuserat på hållbar turism med syftet att möjliggöra ett hållbart resande både till/från samt inom Orust kommun.



Bild 1. Orust kommun är en populär sommardestination och har många delårsboende.

Boende och verksamma i Dals Långed med omnejd

Dals Långed (DL) är en ort i Bengtsfors kommun med 1200 invånare. De största arbetsgivarna på orten är Stenebyskolan och HDK Valand Steneby som erbjuder universitets- och yrkesutbildningar inom konst, hantverk och design samt Mustadfors bruk som tillverkar hästkoremor. Orten med omgivande landsbygd valdes som fallstudie för projektet för att den ligger 6 kilometer utanför ett starkt stråk och kan därför antas ha stora mobilitetsbehov som inte uppfylls. Utöver detta har Dals Långed en stor mängd högskolestudenter som antas ha lägre tillgång till bil och ett större behov av nya lösningar. Dals Långed är också centralort för omgivande landsbygd där invånare är i behov att komma in till orten för att handla och delta i aktiviteter.



Bild 2. Den gemensamma bastun i Dals Långed.

Dals Långed passar också in på många av de kriterier som enligt projektet KomIland gör en ort lämplig för test av kombinerad mobilitet (se tabell 1). De lärdomar som dras av projektet i Dals Långed har förutsättningar att kunna appliceras på andra små orter och landsbygder i Fyrbodalen samt resten av Sverige.

Tabell 1. Kriterier som gör orter lämpliga för mobilitetsprojekt hämtade från projektet KomIland.

Kvantitativa kriterier	Kvalitativa kriterier
Livsmedelsaffär	Lokalt engagemang
Skola	Kapacitet för lokal utveckling (sju resurser bl.a. socialt kapital)
Pendlingskvot (tillräckliga volymer pendlare) och lokala arbetsplatser	
Ekonomisk aktivitet	
Tillgänglighet till viss branschbredd inom viss pendlingstid	
Tillgänglighet till starka stråk	
Täthet (viktigt om kommersiella aktörer och marknadslösningar ska fungera)	

Demografi (tillräckligt många som arbets- eller skolpendlar så att en viss volym uppnås)	
--	--

Kontakt med lokala grupper

För att bättre förstå målgruppernas kontext intervjuades personer med olika typer av lokalkunskap. På Orust intervjuades representanter för lokala miljöorganisationer och cykelsällskap samt forskare som arbetat specifikt med Orust inom turism och godstransporter. Dessa inledande samtal fortsatte sedan i samarbeten under projektets gång.

I Dals Långed intervjuades det lokala utvecklingsrådet, representanter från kommunen och Mötesplats Steneby, en organisation som arbetar med Stenebyskolans koppling till lokalsamhället. Samarbeten inleddes även här med de lokala grupperna för att ta fram och implementera mobilitetslösningar.

Enkätundersökning

Resvanor undersöktes genom enkätundersökningar hos två av målgrupperna; in- och utpendlare, Orust kommun samt boende och verksamma i Dals Långed med omnejd. Enkäten marknadsfördes i lokala tidningar, via Facebook-annonser samt med affischer och flygblad.

650 personer påbörjade pendlingsenkäten på Orust. I resultatdelen redovisas svarsfrekvens för respektive fråga separat.

300 personer påbörjade enkäten i Dals Långed med omnejd. I resultatdelen redovisas svarsfrekvens för respektive fråga separat.

Metodbeskrivning GIS-analyser

För att komplettera enkätdata har ett flertal GIS-analyser avseende pendlingsmönster och potential för samåkning och cykling skett inom projektet. Det handlar i huvudsak om nätverksanalyser där avstånd mellan bostad och arbete mäts på befintligt vägnät. Resultaten har gett kompletterande kunskap om målgruppernas resmönster. De analyser som genomförts är:

1. Arbetsplatskluster med hjälp av heat maps/intensitetskartor
2. Pendelavstånd mellan bostad och arbetsplats
3. Större arbetsplatser på längre än 50 kilometersavstånd

4. Arbetspendlingskommuner för personer bosatta i Fyrbodals kommunalförbund
5. Pendlingsmönster för pendelparkeringen Varekil
6. Cykelavstånd i Dals Långed

För detaljerad beskrivning av metoderna för GIS-analyserna se bilaga 1.

Idégenerering

För att förstå vilka mobilitetstest som var möjliga att genomföra hölls ett antal idégenererings-workshops. En workshop genomfördes med experter inom området mobilitet och landsbygdsutveckling, två workshops hölls med lokalbefolkning på Orust och en workshop anordnades med lokalbefolkning i Dals Långed.

Expert-WS

Under expertworkshopen samlades nio experter plus arbetsgruppen under en förmiddag för att arbeta fram möjliga och bäst lämpade mobilitetstest för de tre målgrupperna. Workshopen följde en idéutvecklingsprocess där deltagarna först fick ta del av en kort kunskapsöversikt om varje case och sedan fick jobba fram lösningar för det specifika fallet.



Bild 3. Experterna sitter och funderar över vilka mobilitetslösningar som ska testas i Dals Långed.

Workshop med invånare i Dals Långed

Under workshopen i Dals Långed samlades nästan 30 personer för att diskutera vilka åtgärder projektet borde testa. Under workshopen fick deltagarna först kartlägga vilka mobilitetsproblem de upplevde. Sedan presenterades förslag på mobilitetslösningar från arbetsgruppen, baserade på experternas idéer. Deltagarna fick sedan göra en SWOT-analys på samtliga av dessa idéer. De hade också möjlighet att hitta på egna mobilitetslösningar som de ansåg att projektet skulle satsa på. Slutligen fick deltagarna ange vilken av de framtagna lösningarna som de ansåg hade bäst potential att lyckas.



Bild 4. Invånare i Dals Långed med omnejd funderar på hur samåkning kan utvecklas i bygden.

Pendlare och turister Orust

Under Orust energi- och klimatismässa hölls en workshop 2018 och en 2019 där deltagarna fick komma med förslag på mobilitetslösningar som kunde utvecklas på Orust. År 2018 var det cirka 30 personer som deltog och år 2019 var det cirka 20 deltagare på workshopen. Under båda workshoparna fick deltagarna diskutera vilka problem som fanns för pendlare och turister på Orust samt komma med förslag på åtgärder.

Test och undersökningar av mobilitetslösningar

Inom projektet testades ett antal lösningar. För mer detaljerad beskrivning av metod för varje test se resultatrapporterna 3 till 9. Gemensamt för metodiken i alla test är att de bygger på samverkan mellan olika aktörer. På grund av den Coronapandemin som startade under våren 2020 var flera av testen tvungna att ställas om eller ställas in. Samtliga test/undersökningar har utöver de nedan nämna organisationerna genomförts i samarbete mellan Fyrbodals kommunalförbund, Orust kommun, Västra Götalandsregionen samt Dalslands miljö- och energikontor.

Tabell 2. Test och undersökningar av mobilitetslösningar samt medverkande organisationer och företag.

Test/undersökning av mobilitetslösning samt målgrupp	Medverkande organisationer/företag (utöver projektgruppen)
<i>Cykelpool administrerad med digitalt skåp, Dals Långed</i>	Mötesplats Steneby Cykla Gul Dals Långeds utvecklingsråd Kocky & partners
<i>Linjelagd samåkning, Dals Långed</i>	Studio Växt, Dals Långed Dals Långeds utvecklingsråd Bengtsfors kommun Freelway Kocky & partners
<i>Peer-2-peer biluthyrning i Dals Långed</i>	Koucky & partners
<i>Attraktiva pendelparkeringar och mobilitetshubbar i landsbygder</i>	Koucky & partners
<i>Elcykling, pendlare Orust</i>	Orust kretsloppsakademi Hållbart resande väst, VGR Team Sportia, Stenungsund
<i>Digitala möten, pendlare Orust och tjänstepersoner i kommun, region och kommunalförbund i Västra Götalandsregionen.</i>	Hållbart resande väst växer Projektet REDI Digitaliseringssamordnare, Fyrbodals kommunalförbund
<i>Grannskapskontor, pendlare i hela området</i>	Coompanion Fyrbodal Fredrik Holm, mobilitets- och miljökonsult Kocky & partners
<i>Mobil cykelverkstad, turister och delårsboende Orust</i>	Södra Bohuslän Turism LOBikes, Ljungskile

Uppföljningsintervjuer Orustpendlare:

Enkäten riktad till Orustpendlare följdes upp med 14 stycken semistrukturerade intervjuer för att undersöka förändringar i resmönster på grund av Coronapandemin samt hur pendlarna ställer sig till distansarbete och pendelparkeringars roll i hållbart resande på landsbygden. För fullständig rapport om uppföljningsintervjuerna se resultatrapport 10.

Kommunikation av projektresultaten

Projektresultaten har kommunicerats via seminarier och nätverksträffar samt nyhetsbrev. Inom projektet har också fyra filmer producerats för att informera om vad som gjorts inom projektet och inspirera andra att arbeta med dessa frågor. För ett antal av delprojekten har även handböcker skapats som syftar till att det ska vara lätt att skapa liknande koncept på andra platser.

Resultat**Målgrupp 1 – Boende och verksamma i Dals Långed med omnejd**

I detta resultatkapitel behandlas alla delar av projektet som rör Dals Långed med omnejd. Först presenteras bilden av problematiken i Dals Långed beskriven av de lokala experterna, efter det följer en sammanfattning av enkätresultaten följt av, GIS-analyserna samt de en sammanfattning av resultaten från mobilitetstesterna. För mer utförlig information om mobilitetstesten samt enkätundersökningarna se resultatrapport 1, 3 och 4.

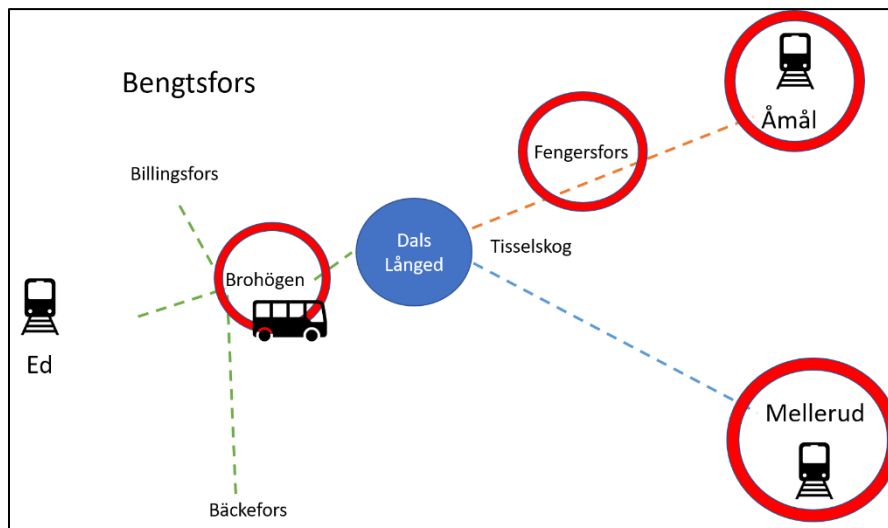
Problem och möjligheter i Dals Långed med omnejd

I samtal med kommunala tjänstepersoner och lokala utvecklingsgrupper beskrivs Bengtsfors kommun som bilburen. Intrycket är att kollektivtrafiken inte är särskilt väl utnyttjad och inte heller svarar mot de behov som lokalbefolkningen har. Gällande annan typ av mobilitet så finns ett stort intresse för cykling i kommunen och det anordnas bland annat flera cykellopp i området. Kommunen arbetar också aktivt med att ansluta cykelstråk i kommunen till Unionsleden som går mellan Sverige och Norge.

I det specifika fallet Dals Långed beskrivs mobilitetsbehovet som stort. Bilden är att det framförallt är studenterna på universitet som upplever en brist på alternativ till den egna bilen. Ett behov är att ta sig den sex kilometer långa sträckan mellan Dals Långed och busstoppet i Brohögen. Brohögen ligger vid ett så kallat starkt kollektivtrafikstråk där bussar går till centralorten Bengtsfors men också till Bäckefors sjukhus samt vidare till Uddevalla där

det finns förbindelser till Göteborg. I nuläget går det inga bussar från och till Brohögen mellan 16.30 och 22.00 från orten. Andra behov är att ta sig till tågstationen i Mellerud för vidare transport till Göteborg samt att åka till tätorter i närliggande kommuner så som Fengersfors i Åmåls kommun där många av studenterna i Dals Långed får sitt första jobb.

Sammanfattningsvis finns det i Dals Långed ett stort behov av vad man på engelska kallar "first och last mile"- lösningar. Engelskans mile är som bekant 1,6 km, i Dals Långed passar då svenskans första och sista milen- lösningar bättre.



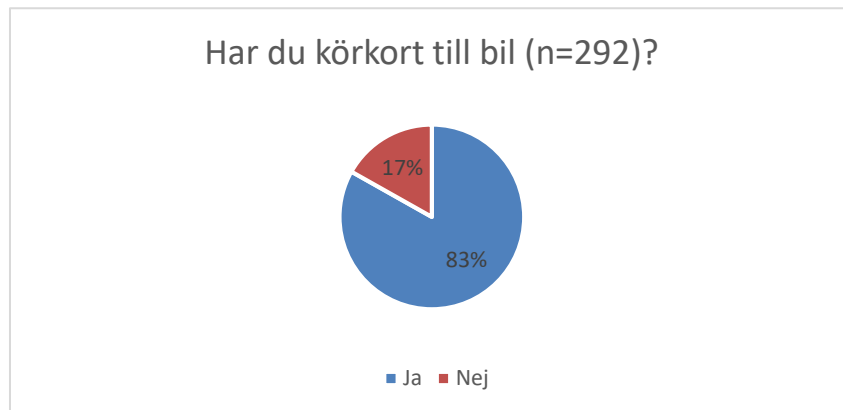
Figur 5. Viktiga punkter för Dals Långedsbor att resa till och från. De röda cirkelarna markerar de platser som det är extra problematiskt att ta sig till utan egen bil.

Enkätundersökning

Bilden av mobilitetsbehoven och bristerna i den allmänna kollektivtrafiken som målades upp av de lokala experterna stämmer väl överens med den bild som framkom genom enkätundersökningen. I följande avsnitt kommer en kort sammanfattning av enkätsvaren. För mer utförlig redovisning se **resultatrapport 1**.

Hur reser respondenterna?

Bland respondenterna är det absolut vanligaste färdmedlet bil. "Egen" eller "annans" bil används som färdmedel av 86 % av respondenterna. Av dessa använder 94 % bilen regelbundet (1–7 dagar i veckan).



Figur 6. Andel av respondenterna som har/inte har körkort.

83 % av respondenterna har körkort och 71 % har alltid tillgång till bil.

Kollektivtrafik

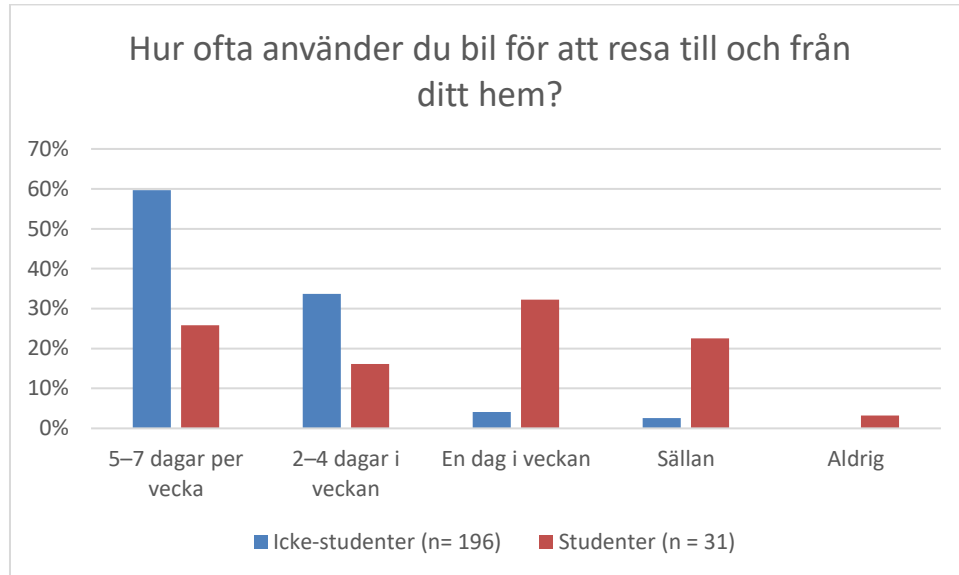
Kollektivtrafikresandet är inte speciellt utbrett och även om 67 % av respondenterna anger att de då och då använder kollektivtrafiken gör en majoritet av dessa det sällan. Bland de som använder kollektivtrafiken är 6 % nöjda och resterande 94 % inte nöjda med utbudet. Det som saknas är framförallt fler avgångar på kvällar och helger samt i rusningstid.

Cykel

Cykel används sällan eller aldrig av en majoritet av respondenterna. Endast 12 % använder cykel som färdmedel regelbundet (1–7 dagar i veckan). De vanligaste typerna av cykelresorna är fritids-, motions- samt inköpsresor. Att cykla för arbetsresor är mindre utbrett. För mer utförlig beskrivning av hur respondenterna upplever de olika färdmedlen se *resultatrapport 1*.

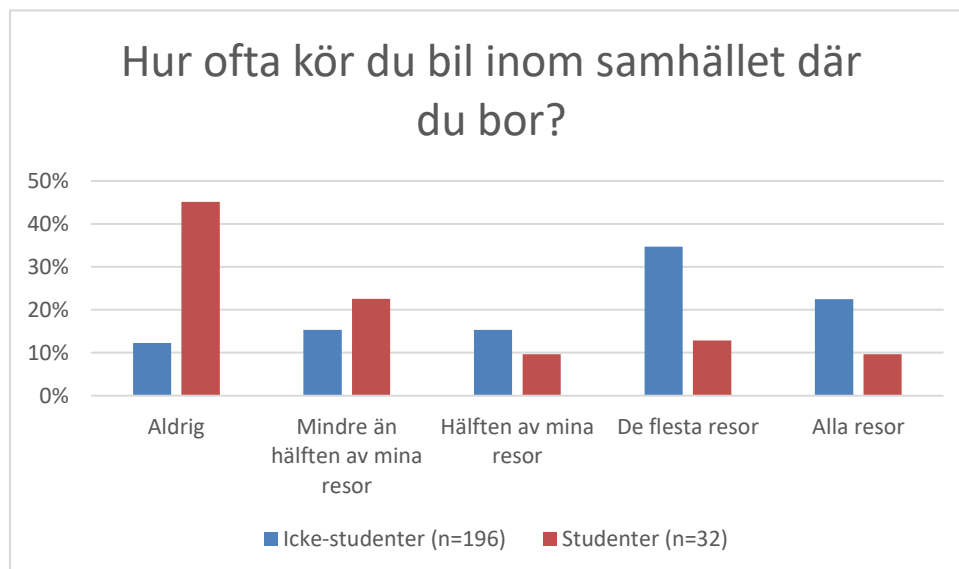
Hur reser studenter kontra icke-studenter?

I projektet fanns en hypotes att studenter är i större behov av nya mobilitetslösningar än övriga befolkningen. Här presenteras ett utdrag från *resultatrapport 1* där resvanor är uppdelat på studenter och icke-studenter.



Figur 7. Hur ofta använder du bil för att resa till och från ditt hem? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Studenter använder bil mer sällan för att resa till och från sitt hem vilket kan förklaras av att de generellt har lägre tillgång till bil.



Figur 8. Hur ofta kör du bil inom samhället där du bor? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Denna fråga ställdes enbart till de respondenter som använder bil. Bland de som inte studerar anger 57 % att de använder bil för att resa "alla" (22 %) eller "de flesta" (35 %) av sina resor inom samhället där de bor. Motsvarande siffra för de studenter som använder bil är 23 %. Bland de studenter som använder bil svarar 45 % att de aldrig kör bil inom samhället, bland icke-

studerande är motsvarande siffra 12 %. Denna skillnad består även om man sorterar ut de studenter som sällan eller enstaka gånger i veckan har tillgång till bil.

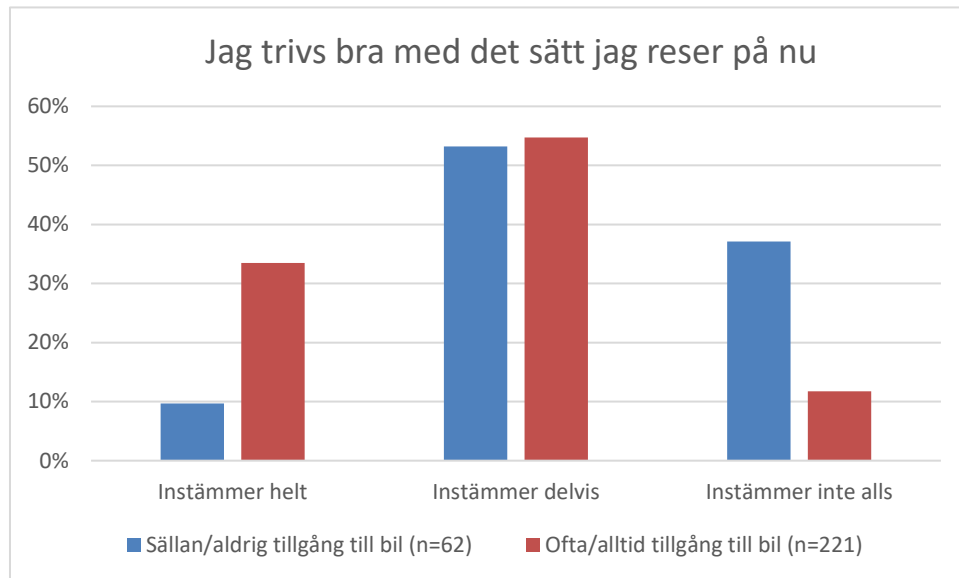
Studenterna använder kollektivtrafik oftare än de som är icke-studenter. Endast 11 % av studenterna använder aldrig kollektivtrafik jämfört med 38 % av icke-studenterna.

När det gäller cykelresor är det ingen större skillnad mellan studenter och icke-studenter. Något större andel av studenterna använder cykel varje dag (8 jämfört med 2 %) men det är också en större andel av studenterna som aldrig använder cykel (48 jämfört med 44 %).

Hur upplevs kommunikationerna i Dals Långed med omnejd?

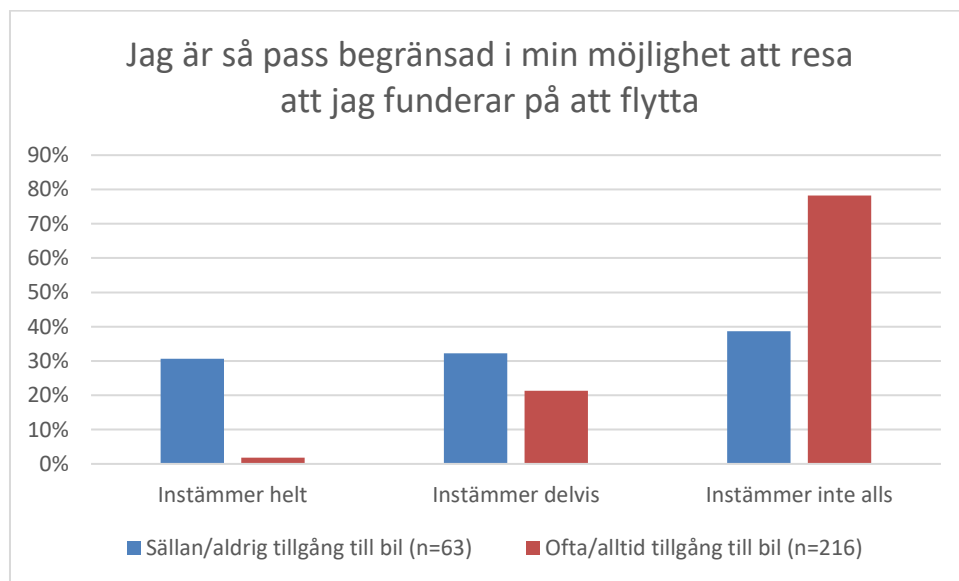
I enkäten ställdes ett antal påståenden angående upplevelsen av kommunikationerna i Dals Långed med omnejd. Diagrammen visar svaren på påståendena uppdelat mellan personer som har tillgång till bil flera eller alla dagar i veckan och de som har tillgång till bil en dag i veckan eller mindre. Bland de som har låg tillgång till bil är 59 % studenter och 65 % saknar körkort. Bland de som har tillgång till bil yrkesarbetar 60 %, 24 % är pensionärer och 9 % är studenter, i denna grupp har 97 % körkort. För redovisning av samtliga påståenden se *resultatrapport 1*.

Generellt känner sig respondenterna som har låg tillgång till bil mer begränsade i sin möjlighet att resa, de funderar också i högre grad på att flytta från området. Det är dock ingen skillnad på hur svårt de båda grupperna tycker det är att få ihop sin familjesituation med dagens kommunikationer. De som inte har bil är mer nöjda med kostnaden och miljöpåverkan från sina resor. Gemensamt för alla respondenter är att en övervägande majoritet tycker att de bristande kommunikationerna hindrar utvecklingen av Dals Långed med omnejd.



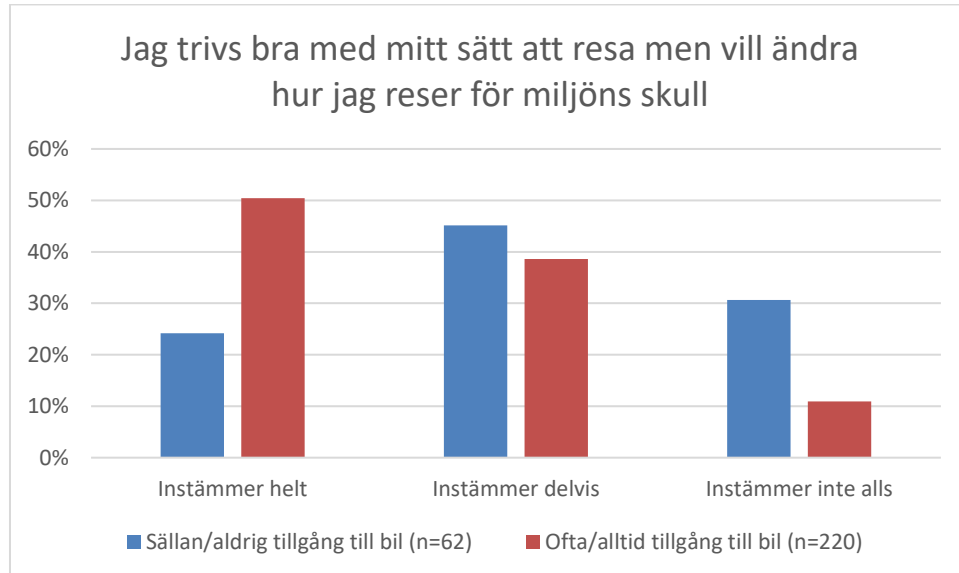
Figur 9. "Jag trivs bra med det sätt jag reser nu"

De som har tillgång till bil trivs generellt bättre med sitt sätt att resa.



Figur 10. Jag är så pass begränsad i min möjlighet att resa att jag funderar på att flytta.

Här sticker de utan tillgång till bil ut då nästan en tredjedel instämmer helt på påståendet. Detta kan delvis förklaras med den höga mängden studenter i denna grupp som kanske inte har samma anknytning till platsen.

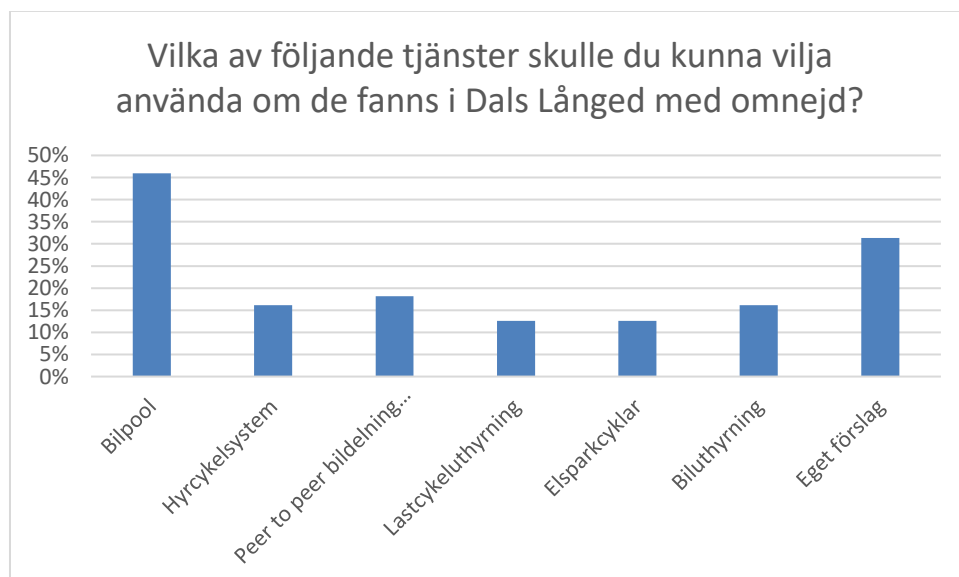


Figur 11. Jag trivs bra med mitt sätt att resa men vill ändra hur jag reser för miljöns skull.

De som inte har tillgång till bil är mer nöjda med hur de reser ur miljösynpunkt. Så mycket som hälften av alla som har tillgång till bil vill ändra hur de reser av miljöhänsyn. Detta är 15 % fler än de som vill sänka sina kostnader.

Mobilitetstjänster

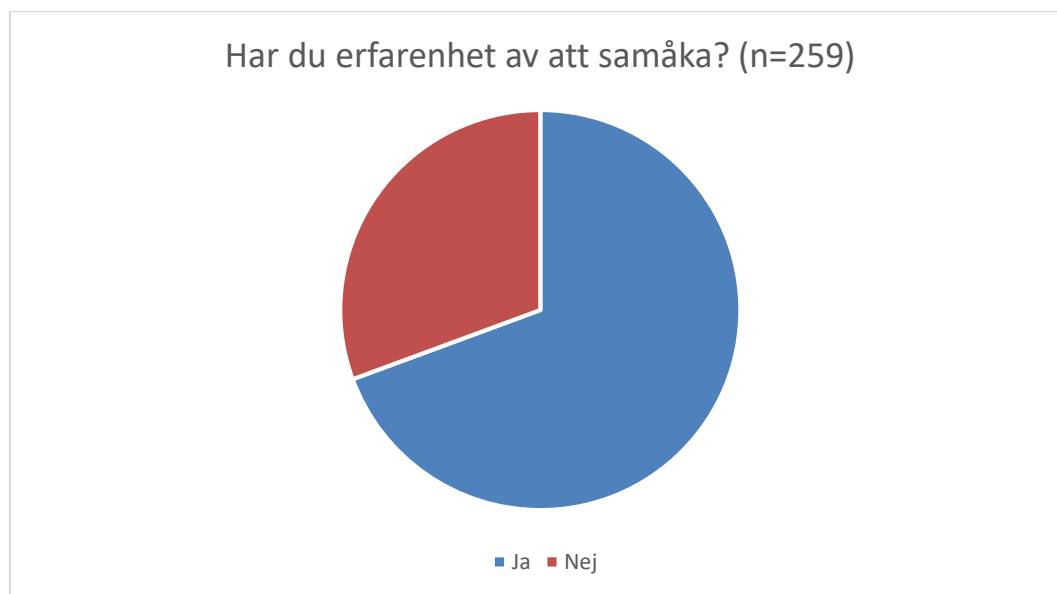
För att undersöka hur de boende och verksamma i Dals Långed med omnejd ställer sig till resor med alternativa mobilitetstjänster ställdes ett antal frågor om detta. Med alternativa mobilitetstjänster menas tjänster utöver egen bil, kollektivtrafik och egen cykel.



Figur 12. Vilka av följande tjänster skulle du vilja använda om de fanns i Dals Långed med omnejd?

De mobilitetstjänster som flest av respondenterna var intresserade av var olika former av bildelning så som bilpool, privat biluthyrning samt konventionell biluthyrning. Bland kommentarerna under ”eget förslag på tjänst du vill använda” handlade de flesta om varför inte buss stod som alternativ. Ett flertal nämnde också elcykel som ett alternativ, även samåkning med någon form av tjänst lyftes fram. Små anropsstyrda bussar var också en populär idé. Det finns vidare en vilja att tågtrafiken mellan Bengtsfors och Mellerud ska återupptas även vintertid. Notera att samåkning inte fanns med som alternativ utan behandlades i en separat fråga.

Samåkning



Figur 13. Har du erfarenhet av att samåka?

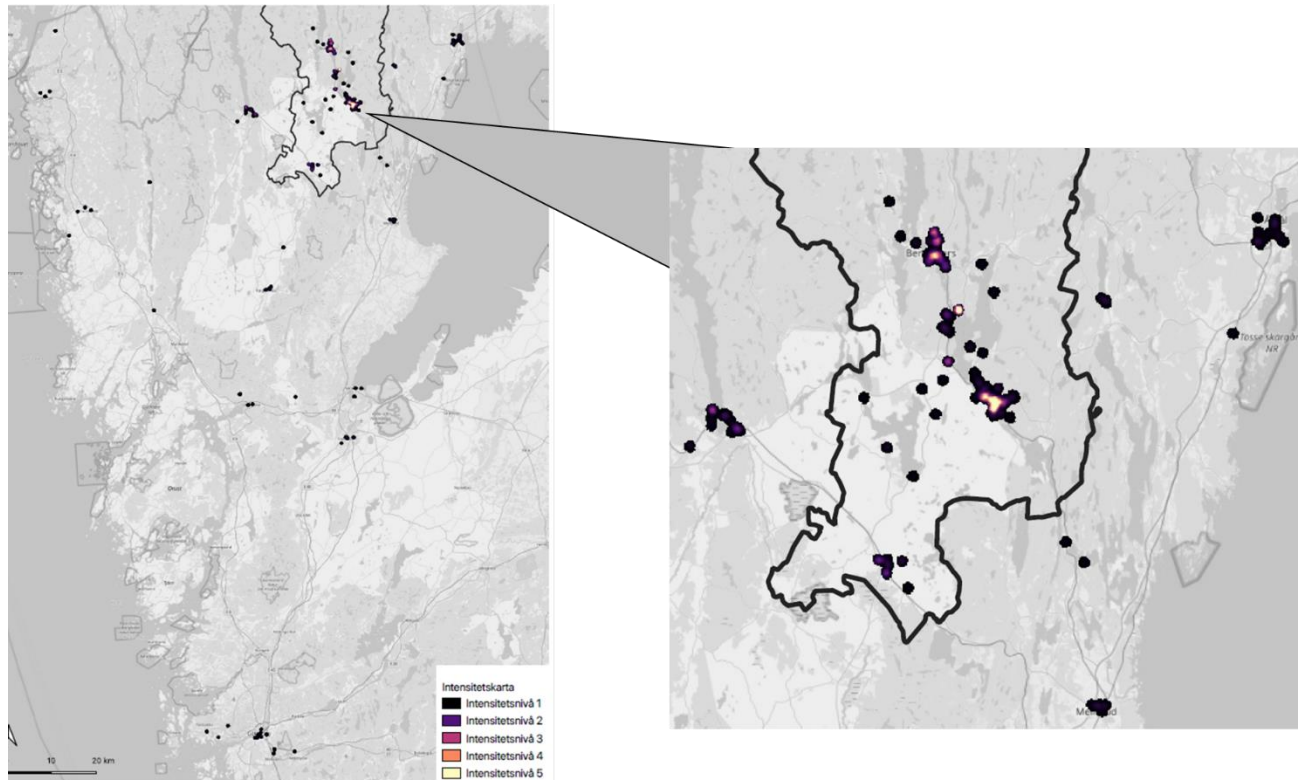
Majoriteten av respondenterna har erfarenhet av att samåka. De flesta av dessa samåker dock sällan men cirka 20 % samåker regelbundet (1–7 dagar/vecka).

För mer detaljerad beskrivning av hur respondenterna samåker och upplever att samåka se resultatrapport 4.

GIS-analyser

Ett antal GIS-analyser genomfördes inom projektet för att ta reda på samåknings- respektive cykelpotentialen för de boende i Dals Långed.

Samåkningspotential

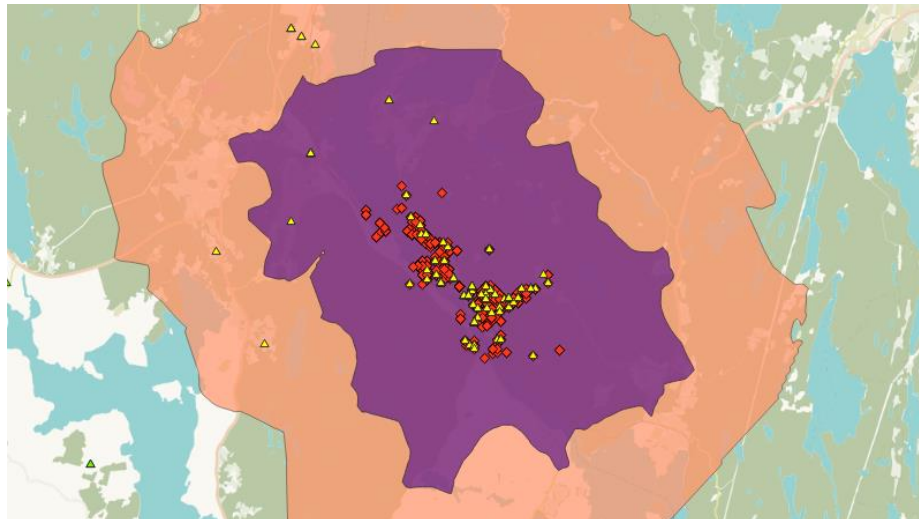


Figur 14. Heat map. Var jobbar de boende i Dals Långed?

Många av de viktiga målpunkterna har en pendling till sig även om en betydande del av Dals Långedsborna jobbar nära sitt hem.

Cykelpotential

Det finns väldigt stor cykelpotential för arbetsresor i Dals Långed då 46 procent kan cykla till sin arbetsplats på under 30 minuter och 37 procent på under 15 minuter.



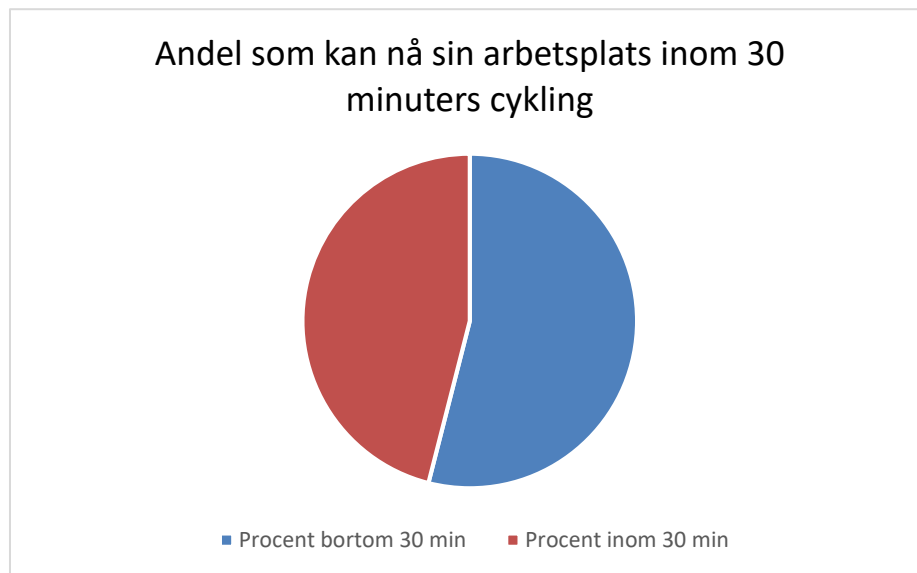
Figur 15. Hur många av de boende i Dals Långed kan nå sin arbetsplats inom 30 minuter respektive 15 minuters cykling? Röda rutor = bostäder; gula trianglar = arbetsplatser.

Det lila området i kartan indikerar hur långt man kommer på 15 minuters cykling. Det orangea är inom 30 minuters cykling. De röda trianglarna är bostäder och de gula är arbetsplatser.



Figur 16. Andel som kan nå sin arbetsplats inom 15 minuter cykling.

Enligt ovanstående kartanalys kan 37 % nå sin arbetsplats inom 15 minuters cykling.



Figur 17. Andel som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling.

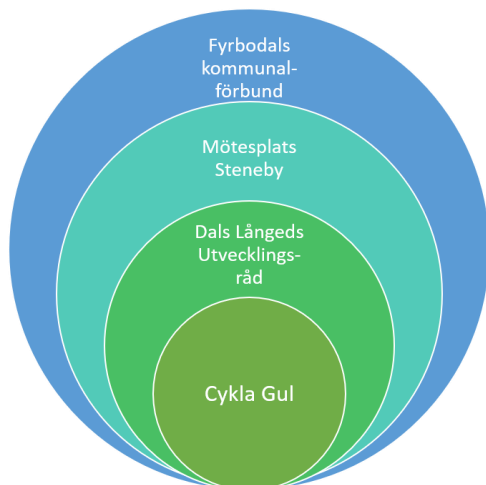
När området förstoras till 30 minuters cykling kan så många som 46 % nå sin arbetsplats.

Test av mobilitetslösningar Dals Långed med omnejd

Temat som valdes för de mobilitetslösningar som testades i Dals Långed var delningsekonomi. Valet av test baserades på resultaten från expert-workshopen, workshoppen med invånare samt praktiska avväganden. För att ta del av samtliga resultat och detaljerad information om hur testen utfördes se resultatrapporterna tre och fyra.

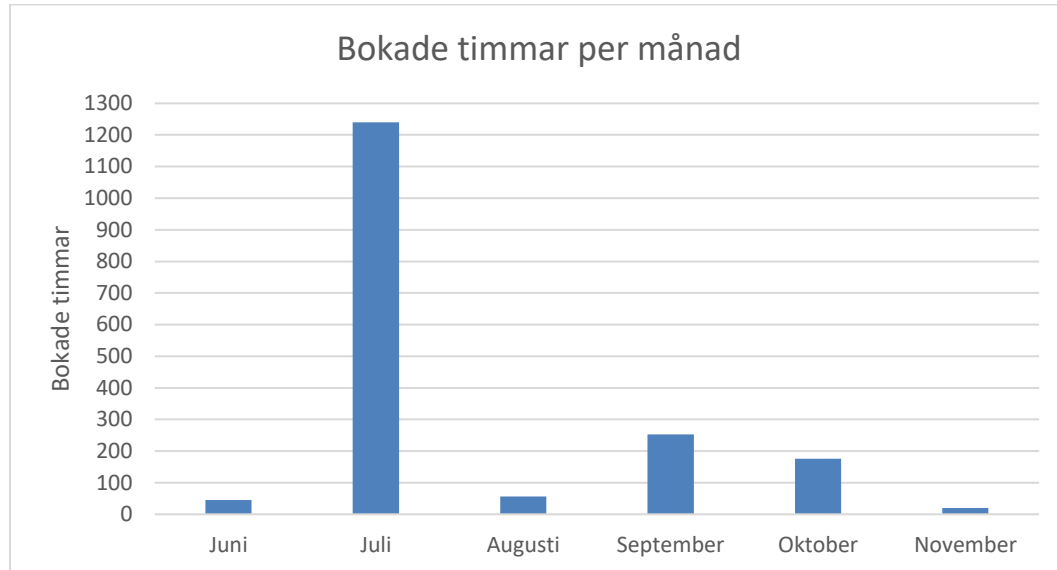
Cykelpool med digitalt skåp, Dals Långed

Cykelpoolen Cykla Gul har funnits i Dals Långed i ett antal år. Tjänsten har varit populär men på grund av bristande system för att administrera poolen har den inte fungerat optimalt. Systemet för att lämna ut nycklar, rapportera fel på cyklarna samt ha koll på att cykeln lämnades tillbaka i tid var icke-



Figur 18. Samverkanspartner i cykelpoolsprojektet.

fungerande och ledde allt som oftast till att människor använde pool-cyklarna närmast som privata cyklar. I samverkan med föreningen Cykla Gul, Dals Långeds utvecklingsråd samt Mötesplats Steneby finansierades ett digitalt nyckelskåp med tillhörande bokningsapp. Tack vare den nya tjänsten skapades en fungerande cykelpool och användaravtalet ökade. I dagsläget har tjänsten 33 användare, av dessa har mellan 5 och 10 varit aktiva varje månad – med större aktivitet under de varmare månaderna än de kallare.



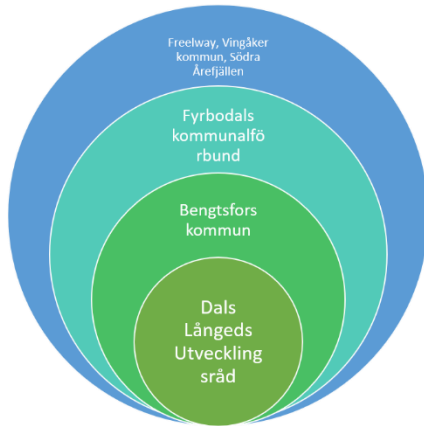
Figur 19. Antal bokade timmar per månad. Juli sticker ut väldigt mycket då cyklarna bokades av samma personer under en längre tid.

Enligt den enkätundersökning som gick ut till användarna tycker samtliga att systemet fungerar bra och att det digitala nyckelskåpet gör poolen mer användarvänlig. Tillgången till cykelpoolen har i dagsläget främst bytt ut gångresor eller skapat en möjlighet för en resa som annars inte gjorts. Det digitala nyckelskåpet öppnar även upp för nya möjligheter till andra typer av delningsekonomi och planer finns på att utnyttja skåpet för att dela nycklar till ett lokalt co-working-kontor.

För utförlig beskrivning av cykelpoolen se resultatrapport 3.

Linjelagd samåkning, Dals Långed

I Dals Långed med omnejd undersöktes om det går att förbättra möjligheterna till samåkning genom en digital samåkningstjänst. Efter kartläggning av existerande samåkningstjänster valdes den digitala tjänsten Freelway för testet. Syftet var att testa en ny funktion där möjlighet ges att lägga upp regelbundna resor i tjänsten med ett knapptryck. Utformning av projektet samt utveckling av tjänsten skapades i samverkan med Dals Långeds utvecklingsråd, Bengtsfors kommun och Freelway. Viss utveckling av tjänsten samfinansierades med två andra samåkningsprojekt i Södra Årefjällen och Vingåker kommun.

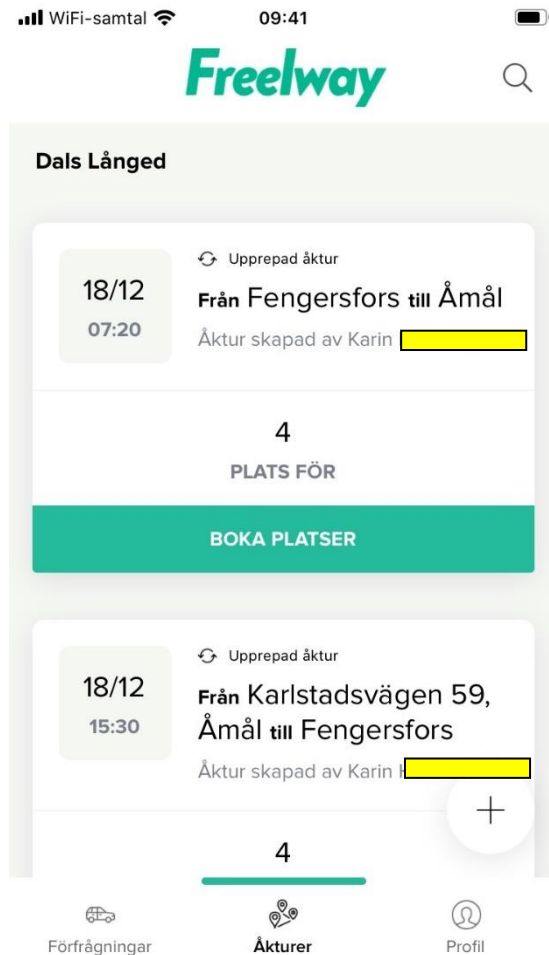


Figur 20. Samverkanspartners i samåkningsprojektet, från lokalt till nationellt.

På grund av den rådande pandemin skedde testet av samåkningstjänsten i begränsad utsträckning. Istället för att marknadsföra tjänsten till en bred publik rekryterades en grupp på 9 personer som fick testa tjänsten och sedan intervjuades i fokusgruppsformat. Testgruppen var generellt positiv till tjänsten och upplevde den som användarvänlig och att funktionen regelbundna resor hade potential att skapa en enklare användning.

Under sensommar tidig höst när smittan var lägre skedde en begränsad marknadsföring av tjänsten och idag har den över 60 användare. En enkätundersökning som skickades ut till användarna visar att det ännu inte skett någon matchning mellan passagerare och chaufförer. I samma enkät svarar en tredjedel att de har lagt upp resor i tjänsten och ytterligare en tredjedel att de kommer att göra det. Cirka 80 % svarade att Coronapandemin påverkar deras vilja att samåka just nu. Samtliga respondenter menade att appen ökar möjligheter till att samåka i Dals Långed med omnejd.

För detaljerad beskrivning av samåkningstestet se resultatrapport 4.

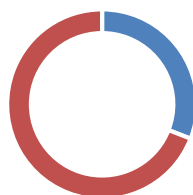


Figur 21. Regelbundna resor upplagda i tjänsten Freelway i Dals Långed.

Peer-2-peer bildelning

Privat biluthyrning var en av de åtgärder som föreslogs under expertworkshopen.

Skulle du kunna tänka dig att hyra ut din bil genom en privat biluthyrningstjänst som står för försäkring?
(n=246)

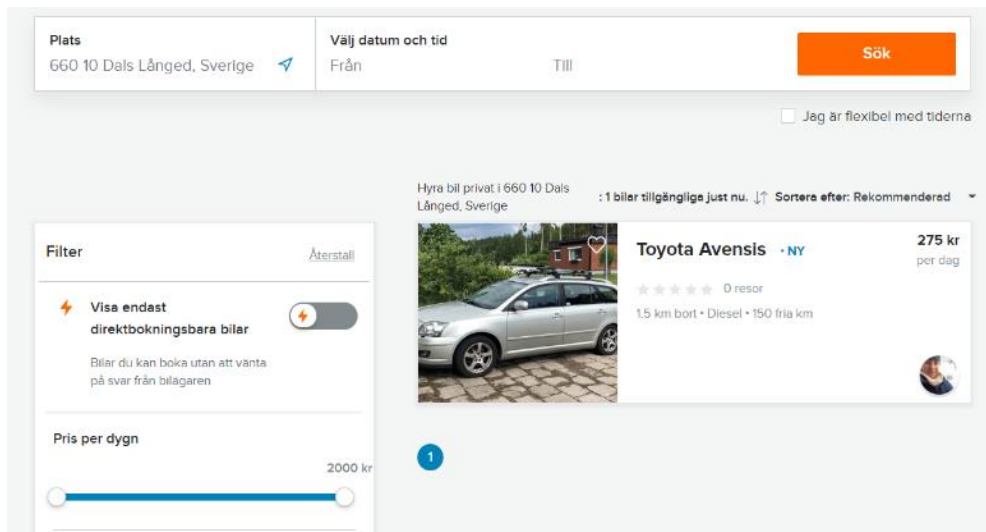


■ Ja ■ Nej

Figur 22. Skulle du kunna tänka dig att hyra ut din bil genom en privat biluthyrningstjänst som står för försäkring?

I den enkät som riktade sig till boende och verksamma i Dals Långed med omnejd framkom att en relativt stor andel kan tänka sig att hyra ut sin privata bil. 50 personer lämnade kommentarer på frågan. Enligt kommentarerna finns två vanliga problem med att hyra ut sin egen privata bil. Det ena är att man själv är för renlig av sig och inte vill att andra ska skita ner/förstöra ens bil. Det andra problemet är att bilen upplevs som för gammal och sliten samt att man inte tar hand om den tillräckligt för att känna sig bekväm med att någon annan kör den. Utöver dessa dominerande åsikter finns kommentarer kring att man behöver bilen för mycket för att hyra ut den.

Inom projektet gavs information till de som i enkäten uppgett att de kan tänka sig att hyra ut sin bil via en privat biluthyrningstjänst. En person har efter marknadsföringen lagt upp sin bil för uthyrning. I en intervju med ägaren uppges att den ännu inte hyrts ut men hon tycker idén är god och vill fortsätta att hyra ut hushållets ”andra-bil” då de inte använder den särskilt mycket.



Plats
660 10 Dals Långed, Sverige

Välj datum och tid
Från Till

Sök

Jag är flexibel med tiderna

Hyra bil privat i 660 10 Dals Långed, Sverige : 1 bilar tillgängliga just nu. Sortera efter: Rekommenderad

Filter Återställ

Visa endast direktbokningsbara bilar

Bilar du kan boka utan att vänta på svar från bilägaren

Pris per dygn 2000 kr

Toyota Avensis · NY 275 kr per dag

0 resor

1,5 km bort · Diesel · 150 fria km

Figur 23. Det finns nu en privatbil att hyra i Dals Långed.

Målgrupp 2 - Pendlare till och från Orust kommun

I detta resultatkapitel behandlas de delar av projektet som rör Orustpendlarna. Först presenteras ett utdrag ur enkätresultaten, följt av GIS-analyserna samt en sammanfattning av resultaten från mobilitetstesten. *För mer utförlig beskrivning av mobilitetstesten samt enkätresultaten se resultatrapporterna 2, 5, 6, 7 och 8.*

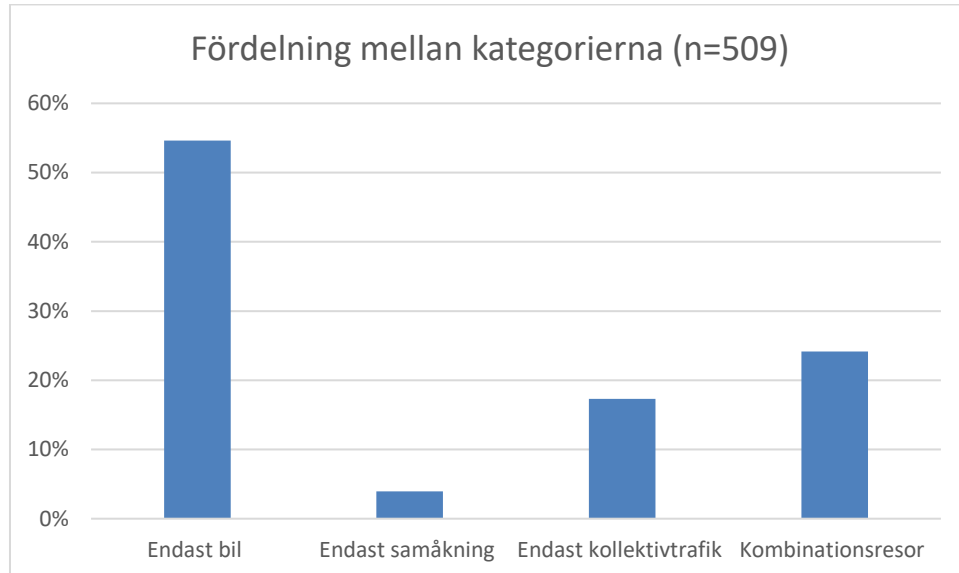
Enkätundersökning

Bil är det vanligaste färdmedlet bland respondenterna i pendlingsenkäten. Bilen används antingen för att ansluta till kollektivtrafik (55 %) eller för att köra hela vägen (24%). Nästan alla respondenter (93 %) har körkort och en stor majoritet har tillgång till bil alltid eller flera gånger i veckan (90 %). Endast 6 % av respondenterna har aldrig tillgång till bil. Bland respondenterna är Göteborg är den vanligaste arbetsorten följt av Stenungssund och Uddevalla. Majoriteten av de svarande pendlar från Orust kommun medan ett mindre antal pendlar till kommunen.

Hur upplever respondenterna sin pendlingssituation?

I enkäten ställdes ett antal påståenden kring respondenternas upplevelse av sin pendlingssituation. Nedan analyseras svaren uppdelat på vilket färd sätt respondenten använder sig av. *För resultat från samtliga påståenden se resultatrapport 2.* De färd sätt som presenteras är:

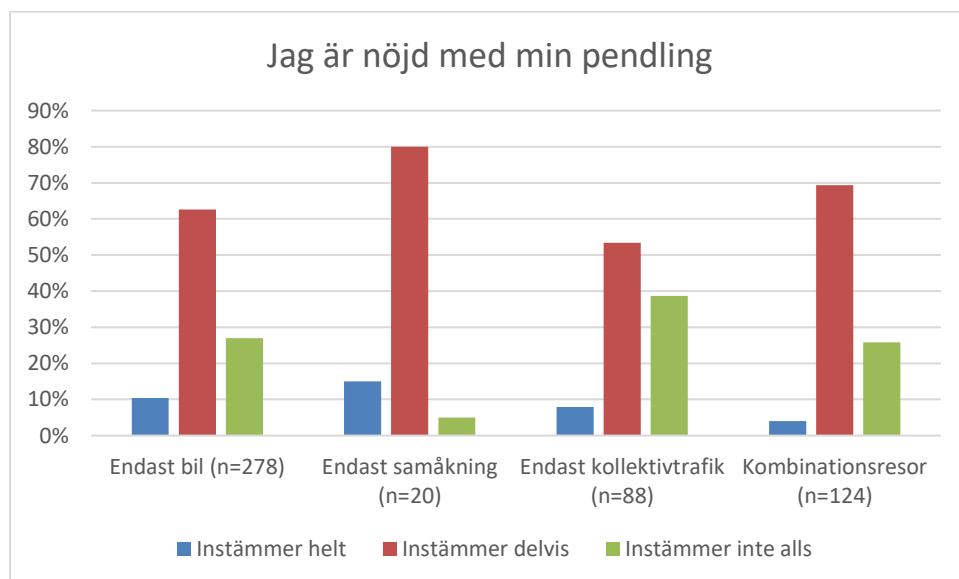
- 1) **De som endast kör bil.** Här redovisas de respondenter som uppger att de endast kör ensam i egen bil, samt de som ibland kör själv och ibland åker med andra.
- 2) **De som endast samåker.** Denna kategori innefattar de respondenter som bara samåker alltså uppger att de aldrig åker ensam i egen bil.
- 3) **De som endast åker kollektivtrafik.** I denna grupp ingår de resenärer som inte använder bil som del av sin resa. Åtta av dessa respondenter anger att de alternerar mellan gång och cykel till hållplatsen.
- 4) **De som kombinerar sitt resande.** I denna grupp faller de som kombinerar bil och kollektiva färdmedel. Fem av respondenterna anger att de även använder cykel för att ta sig till kollektivtrafik men alternerar mellan denna och bilen.



Figur 24. Andel respondenter i varje färdsäts-kategori.

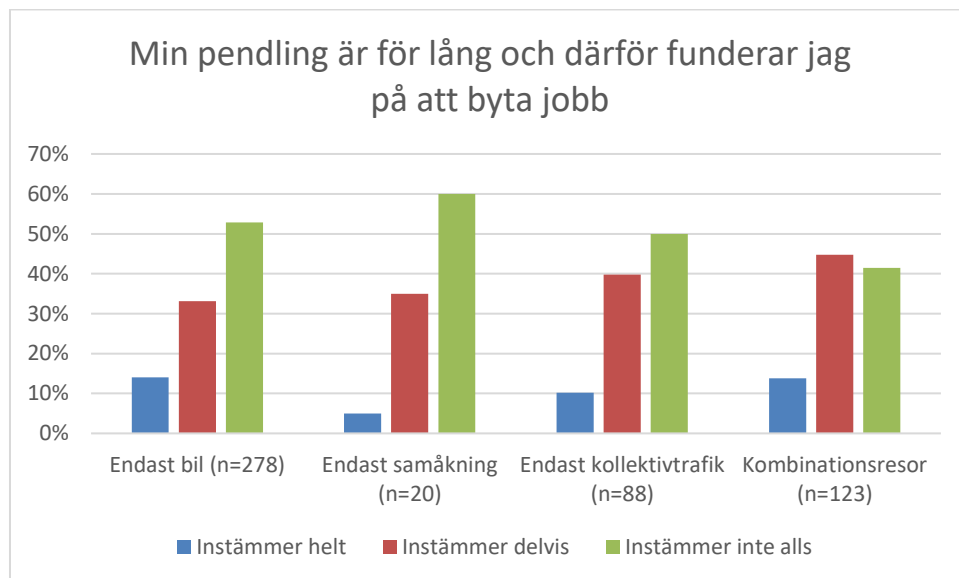
En övervägande majoritet av respondenterna använder endast bil som färdmedel. Slår man ihop de som kombinerar kollektivtrafik och bil med de som enbart åker kollektivt blir denna andel 41 % jämfört med de 55 % som åker själva i egen bil.

Påståenden om respondenternas pendlingsresa



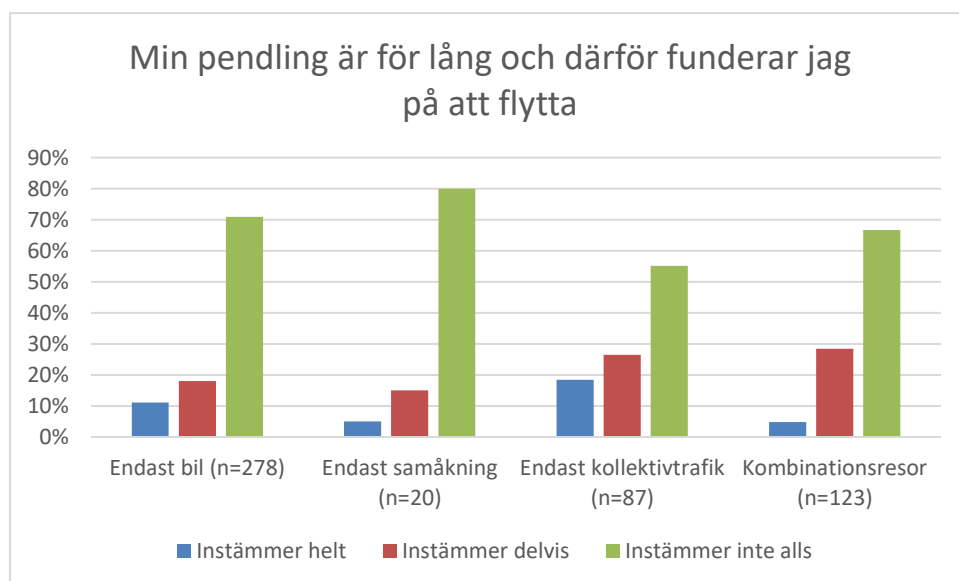
Figur 25. Jag är nöjd med min pendling.

Hur nöjda respondenterna är skiljer sig något mellan de olika färdssätten. Allra nöjdast är samåkarna, följt av de som endast åker bil och de som kombinerar sitt resande. Minst tillfredsställda är de som åker kollektivt hela vägen.



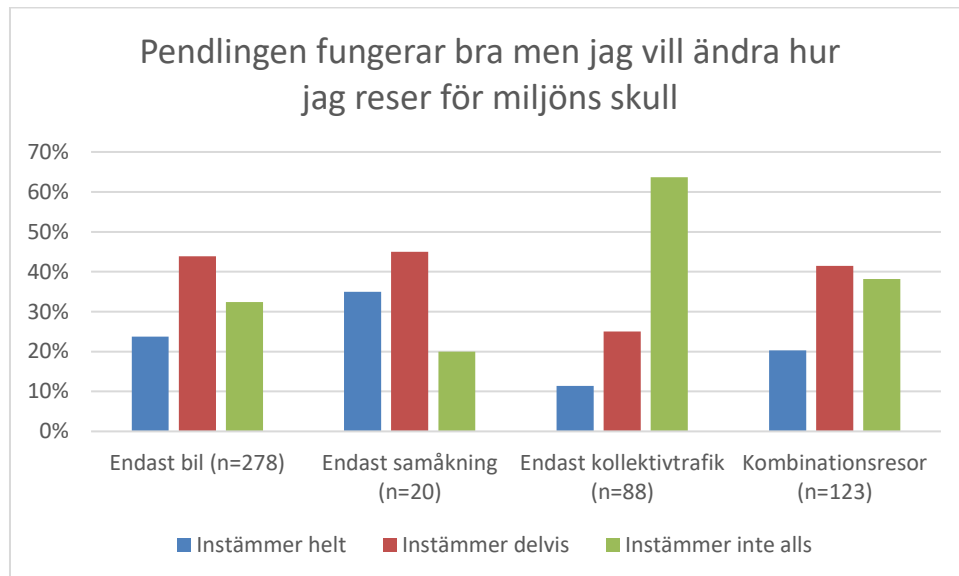
Figur 26. "Min pendling är för lång och därför funderar jag på att byta jobb"

Hur många som instämmer helt med påståendet att pendlingen är för lång så de funderar på att byta jobb varierar mellan samåkarnas 5 % till 14 % för de som åker enbart kollektivt eller enbart med bil.



Figur 27. "Min pendling är för lång och därför funderar jag på att flytta"

Generellt är det färre personer som funderar på att flytta än att byta jobb. Detta stämmer dock inte för de som endast åker kollektivt. Där instämmer hela 18 % helt på detta påstående.



Figur 28. Pendlingen fungerar bra men jag vill ändra hur jag reser för miljöns skull.

De som samåker är mest intresserade av att ändra sin pendling av miljöskäl, följt av de som kör bil hela vägen och de som kombinerar kollektivtrafik med bil. Mest nöjda ur miljösynpunkt är de som åker kollektivt hela vägen.

Pendlarnas egna reflektioner

Efter att ha svarat på påståenden om sin pendling fanns det möjlighet för respondenterna att lämna kommentarer om hur man upplever sin pendling. 163 personer valde att lämna en kommentar.

Den generella bilden som lyfts fram i kommentarerna är att det går för få bussar och att det tar för lång tid att resa med buss. Klagomålen riktas framförallt mot trafik på Orust då de flesta upplever att trafiken söder om ön fungerar bra. Det är många som vill se fler direktbussar mot Göteborg från Varekil/Henån, då de flesta vill ha möjlighet att sova/jobba på bussen är en buss utan byte att föredra.

”Bytet med matarbuss till Kolhättan gör att det är i det närmaste ohållbart att pendla med buss till Göteborg om man behöver byta en gång i Göteborg också. Den extra väntetiden, som av någon anledning oftast är längre när man skall hem, gör att det är svårt att motivera pendling med kollektivtrafik.”

En del pendlare har gått så långt att de skaffat lägenhet i Göteborg. Möten på distans eller funderingar på att flytta/byta jobb på grund av pendlingen förekommer också i kommentarerna. Många upplever en brist på kvälls- och helgturer samt brist på parkeringsplatser på pendelparkeringen. Ett fåtal nämner bristen på cykelbanor som ett problem för deras pendling.

Pendling under Coronapandemin

Enkätundersökningen följdes upp av fjorton teams-intervjuer. Resmönstren för de flesta av dessa Orustpendlare har ändrats rejält och ett flertal jobbar nästa uteslutande på distans. För många långpendlare har detta inneburit många timmars sparad tid per vecka, vilket upplevts som en positiv effekt. Ingen av respondenterna uppger att de vill gå tillbaka till att vara på kontoret lika mycket som innan pandemin.

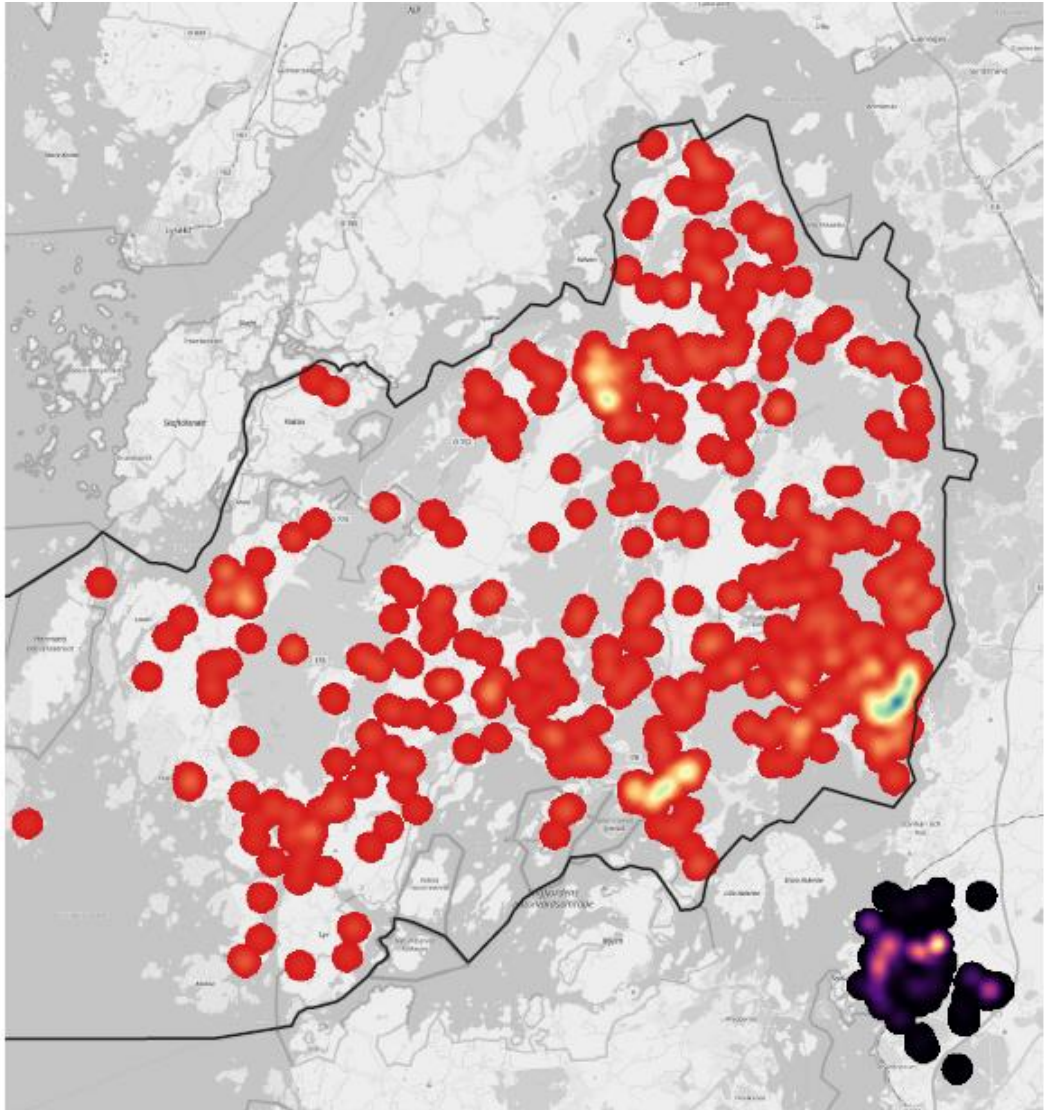
[Intervjuare] ”Du sa att du brukade åka sex timmar per dag och nu gör du inte det alls – hur upplever du den förändringen?”

[Respondent]: *Helt plötsligt har jag fått fritid haha.* ”

Vissa uppger dock att de tycker att det börjar bli lite långtråkigt och saknar det sociala sammanhang som arbetsplatsen erbjuder. För utförlig beskrivning av uppföljningsintervjuerna se resultatrapport 10.

GIS-analys

Ett antal GIS-analyser genomfördes för målgruppen in och utpendlare Orust kommun. Bland annat för att undersöka var pendlarna bor, var de jobbar samt var de som parkerar på pendelparkeringen i Varekil bor.



Figur 29. Var i Orust kommun bor de som jobbar i Stenungsund? De röda prickarna är bostäder och de svart är arbetsplatser.

I ovanstående figur syns en karta över var i kommunen de Orustbor som jobbar i Stenungsund bor. De röda prickarna är där folk bor, ju ljusare desto större koncentration. Det svart/lila prickarna är arbetsplatser i Stenungsund, ju ljusare desto större koncentration arbetsplatser. Från bilden får vi en tydlig bild av Orust som en tätbebyggd landsbygd. Det går vidare att utläsa vilken geografisk potential som finns för samåkning mellan Orust kommun och Stenungsund.

Test av mobilitetstjänster för pendlare till och från Orust

I ett initialt skede valdes mobilitetstesten för in- och utpendlare ut baserat på expertworkshopen och användarworkshoparna. Testen av mobilitetslösningarna blev dock påverkade av pandemin. Ett större

samåkningsprojekt tillsammans med ett Stenungsunds företag Hogia blev inställt och ersatt av ett elcykelprojekt. Inget fysiskt test genomfördes i mobilitetshubbsprojektet utan det blev istället en undersökning, utöver detta hölls digital mötesträning och möjligheten att etablera distansarbetsplatser i landsbygder och mindre tätorter undersöktes.

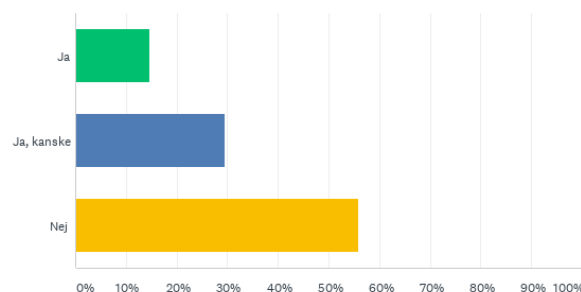
Elcykling, pendlare Orust

Genom ett samarbete med Västra Götalandsregionens projektplattform ”Hållbart resande väst” lånades 50 elcyklar ut från november till sista januari. Erbjudandet om att testa elcykel gick ut till de pendlare på Orust som svarat på pendlingsenkäten samt till anställda på Stenungsunds företag Hogia som innan Coronapandemin skulle varit med i ett samåkningsprojekt.

De som lånade elcyklarna fick använda cykeln till vilka resor de ville. En enkät skickades ut innan testet började och följdes upp med en enkät i testets slutskede. Att låna elcykel var väldigt populärt trots den bistra årstiden (november-januari). De som lånade elcykel använde bil till den allra största delen av sina resor i dagsläget.

Resultatet från testen visar att en övervägande majoritet varit mycket positiv till att testa elcykel. Att det är roligt är något som syns i många kommentarer. De resor som byts ut mot elcykling är till största del bilresor. Nästan hälften tror att elcykel kan vara ett sätt att slippa ha två bilar i hushållet. Sju personer svarar att de absolut kommer köpa en elcykel efter testet, ytterligare 22 personer svarar att de kanske kommer det. Endast 5 personer svarar definitivt nej på frågan.

F7 Tror du tillgång till elcykel kan vara ett sätt för ditt hushåll att göra sig av med en eller flera bilar?



Figur 30. Tror du tillgången till elcykel kan vara ett sätt för ditt hushåll att göra sig av med en eller flera bilar?

För fullständig rapport om elcykeltestet se resultatrapport 5.

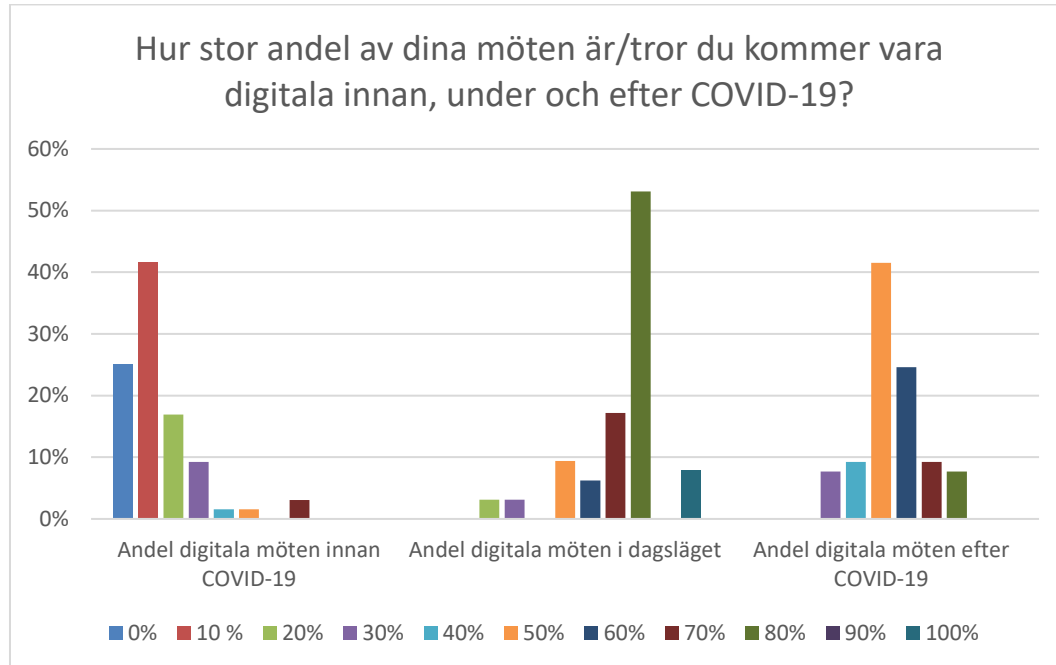
Digitala möten, pendlare Orust

Erbjudande om digital mötesträning gick i första hand ut till företagare på Orust samt de Orustpendlare som svarat på pendlingsenkäten. I nästa skede breddades den genom samarbete med projektet Hållbart resande väst växer, till tjänstepersoner i Fyrbodals 14 medlemskommuner och senare till tjänstepersoner i hela Västra Götalandsregionen.

Kurstillfället bestod av ett entimmes pass där kursledarna gick igenom grundläggande funktioner i programmen Teams och Zoom ett fåtal tillfällen i programmet Google Meets erbjöds också. En enkät kring värdet av kursen skickades ut direkt efter kurstillfället. Ytterligare en enkät skickades ut några månader efter kurstillfället med syftet att undersöka om tillfället gett ett bestående värde samt hur deltagarna tror att deras resmönster kommer förändras efter COVID-19.

I rapporten presenteras resultaten från alla deltagare som bor i landsbygder och mindre tätorter. Enligt enkätresultaten har övningstillfället varit ett effektivt sätt för att få människor att känna sig mer bekväma i att använda digitala mötesverktyg. 98 % av respondenterna upplevde att den träningen hjälpt dem att bli mer bekväma i att hålla och delta i digitala möten. För nästan hälften av respondenterna har träningstillfället också bidragit till att de sökt upp mer information om hur man använder digitala mötesverktyg.

Majoriteten av respondenterna använder bil till så väl pendlings- som tjänsteresor. I och med Coronapandemin sker i dagsläget majoriteten av arbetet på distans. När pandemin är över tror de flesta att detta kommer fortsätta om än i mindre utsträckning. Huruvida träningstillfället kommer bidra till att fler väljer resfria möten även i framtiden är svårt att säga men det stora intresset vittnar om att träningarna fyllde en stor funktion i omställningen.



Figur 31. Hur stor andel av dina möten är/tror du kommer vara digitala innan, under och efter COVID-19?

För fullständig rapport om den digitala mötestrainingen se resultatrapport 6.

Grannskapskontor, pendlare i hela området

Med begreppet grannskapskontor menas små lokala kontor dit människor med olika arbetsgivare kan sitta och arbeta en eller flera dagar i veckan. Undersökningen av intresset och möjligheterna för att etablera grannskapskontor på landsbygder och mindre tätorter skapades i ljuset av de förändringar Coronapandemin fört med sig.

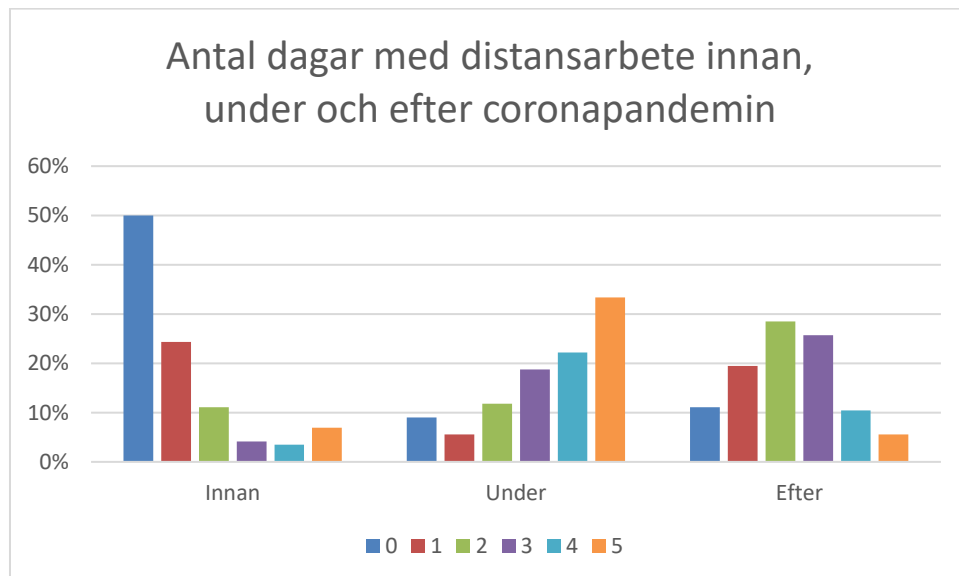
Inom projektet genomfördes en kartläggning av befintliga coworking-kontor samt lokaler lämpliga för distansarbete i Orust, Färgelanda, Mellerud, Bengtsfors och Dals Eds kommuner. Kartläggningen skedde genom rundringning och telefonintervjuer med kommuner och fastighetsägare (privata, offentliga och ideella). Ett tiotal större arbetsgivare har intervjuats om deras inställning till distansarbete. En enkät skickades ut till allmänheten för att undersöka intresse för distansarbetsplatser bland befolkningen. Genom GIS-analyser undersöktes potentialen för distansarbete i området.

Resultaten från studien visar att det finns ett stort intresse bland politiken, det lokala näringslivet samt ideella föreningar för etablering av grannskapskontor i kommunerna Orust, Bengtsfors, Färgelanda, Mellerud och Dals Ed. I enkätsvaren står det klart att om det är upp till arbetstagarna är distansarbetet

är här för att stanna, om än inte lika utbrett som idag. Detta tyder på ett möjlighetsfönster för den här typen av satsningar i pandemins kölvatten.

Den stora vinsten med grannskapskontor görs framförallt för den som lågpendlar – det är de som gör det stora transportarbetet i dagsläget. Det är också dessa personer som har mest tid och pengar att spara på att slippa pendla varje dag, det är därför klokt att rikta sig mot dessa personer för start av eventuellt projekt.

För fullständig rapport om undersökningen kring etablering av grannskapskontor se resultatrapport 7.



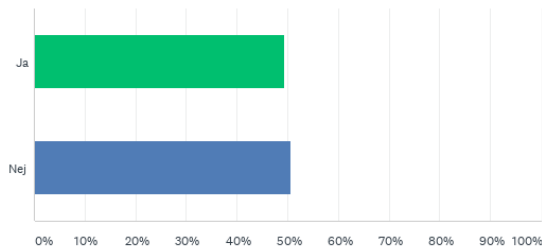
Figur 32. Antal dagar med distansarbete innan, under och efter coronarestriktionerna.

Attraktiv pendelparkering/mobilitetshubb

Ett tidigt fokus i projektet var att undersöka och eventuellt testa konceptet mobilitetshubb/attraktiv pendelparkering i landsbygder. Detta spår resulterade inte i ett fysiskt test utan i en undersökning. Undersökningen bygger på enkätundersökningarna till pendlare till och från Orust kommun samt boende och verksamma i Dals Långed, uppföljningsintervjuer med 14 stycken Orustpendlare samt GIS-analyser av de som använder pendelparkeringarna.

Många av de pendlare som svarat på enkäten kombinerar bil och kollektivtrafik för sin pendlingsresa. Cirka hälften (n=170) av de som uppger att de använder kollektivtrafik för hela eller delar av sin resa anger att de använder sig av pendelparkeringar.

F52 Använder du dig av en pendelparkering när du arbets-/studiependlar ?



Figur 33. Andel av Orustpendlarna som använder sig av pendelparkering som del av sin resa.

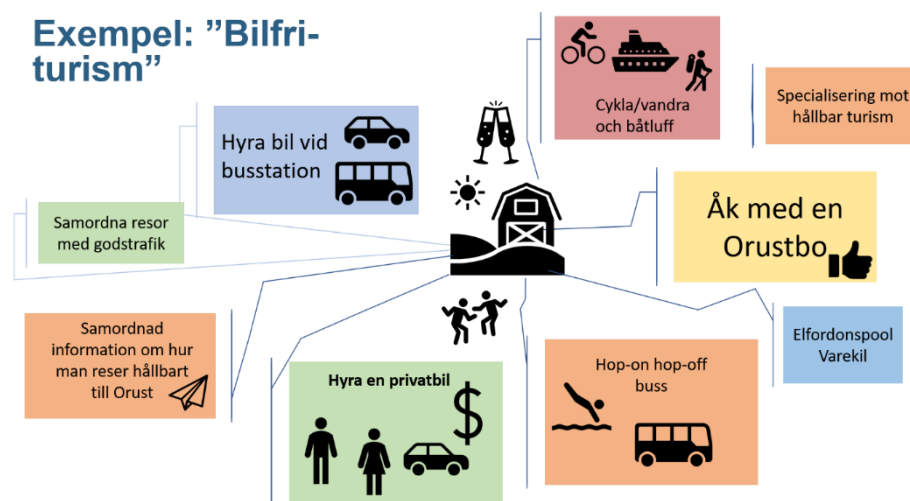
Pendelparkeringar är i dagsläget således avgörande i strategin för att skapa en högre andel kollektivt resande i landsbygder. Resultaten från undersökningen visar att de allra flesta åker bil till pendelparkeringen och det är ytterst få som cyklar. Det råder också brist på parkeringsplatser på de populära pendelparkeringarna medan vissa parkeringar gapar tomma bland annat då de anses som osäkra på grund av det öde läget. På grund av bristen på parkeringsplatser så sker också en pendelparkeringsjakt då pendlare åker närmare och närmare sin slutdestination i jakten på p-plats.

För fullständig rapport om undersökningarna kring pendelparkeringar och mobilitetshubbar se resultatrapport 8.

Målgrupp 3 – Turister och delårsboende Orust kommun

I detta resultatkapitel behandlas alla delar av projektet som rör målgruppen turister och delårsboende i Orust kommun. Inom ramen för målgruppen turister och delårsboende gjordes ingen större enkätstudie då antalet turistsäsonger som projektet pågick under var begränsat. Först presenteras istället en sammanfattning av samtal med lokala experter följt av resultat från expert-workshopen, användar-workshopen, samt de viktigaste resultaten från mobilitetstestet.

Expert-workshop



Figur 34. Förslag från experterna på mobilitetsprojekt riktade till turister och delårsboende.

Förslagen från experterna var många. I ovanstående figur syns en sammanställning av de olika idéerna. En del förslag relaterar till att hyra bil vid busstation privat eller inte privat samt samåka. Det finns också förslag om att satsa på cykel, vandring och båtturism samt att samordna resor med godstrafik. Utöver de förslag som syns i bild föreslog experterna olika typer av cykelsatsningar, cykelpool, cykeluthyrning osv. Samtliga experter poängterade vikten av att det vi väljer att testa har en hållbar affärsmodell.

Idégenerering invånare Orust kommun

Genom workshopen med invånare i Orust kommun kom många förslag gällande förbättring av cykelmöjligheterna i kommunen samt att utnyttja vattenvägarna. Förslag på cykelåtgärder var bland annat att ordna så det går att ha med cykel på bussarna, identifiera speciellt farliga passager för cykel och åtgärda detta samt skapa knutpunkter för vandring, cykel, båt och buss. Förslag på ökade möjligheter att använda vattenvägarna var båtluff med elbåt,

snabbfärja Göteborg-Orust. Slutligen fanns ett förslag på ett turistbusskort som skulle gälla tre dagar till en vecka och som gäller även på färjorna – ett ”sommarkort”.

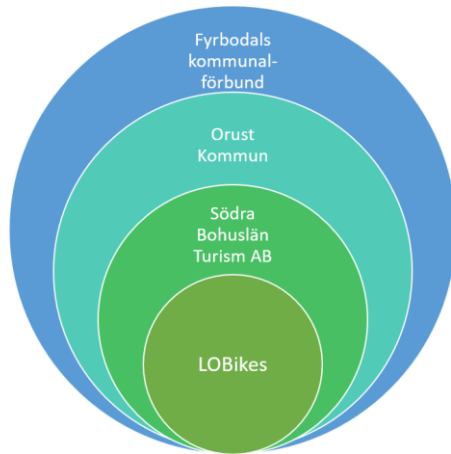
Mobil cykelverkstad

Alla ovanstående idéer diskuterades inom projektet. Den initiala tanken var att skapa en hop-on hop-off buss med liknande koncept för biljetter som föreslogs i workshopen – ett ”sommarkort”. Men till slut landade projektet i att satsa på cykelturism. Orust kommun saknar i dagsläget en cykelverkstad och hypotesen att många har cyklar stående hemma eller i sommarstugan som aldrig blir lagade skapades en mobil cykelverkstad. Den mobila cykelverkstaden utformades tillsammans med det lokala turistbolaget Södra Bohuslän AB samt LOBikes, en cykelbutik, verkstad och aktivitetshubb i Ljungskile.

Cykelverkstaden testades mellan 1 juni och 31 augusti 2020. Service erbjöds till ordinarie kostnad på pop-up verkstad eller i kundens hem till en fraktkostnad på 200 kronor. En enkät delades ut på plats till de som lagade cykeln, 47 personer svarade på enkäten. En uppföljningsenkät skickades ut till 17 personer under hösten för att följa upp effekten av verkstaden.

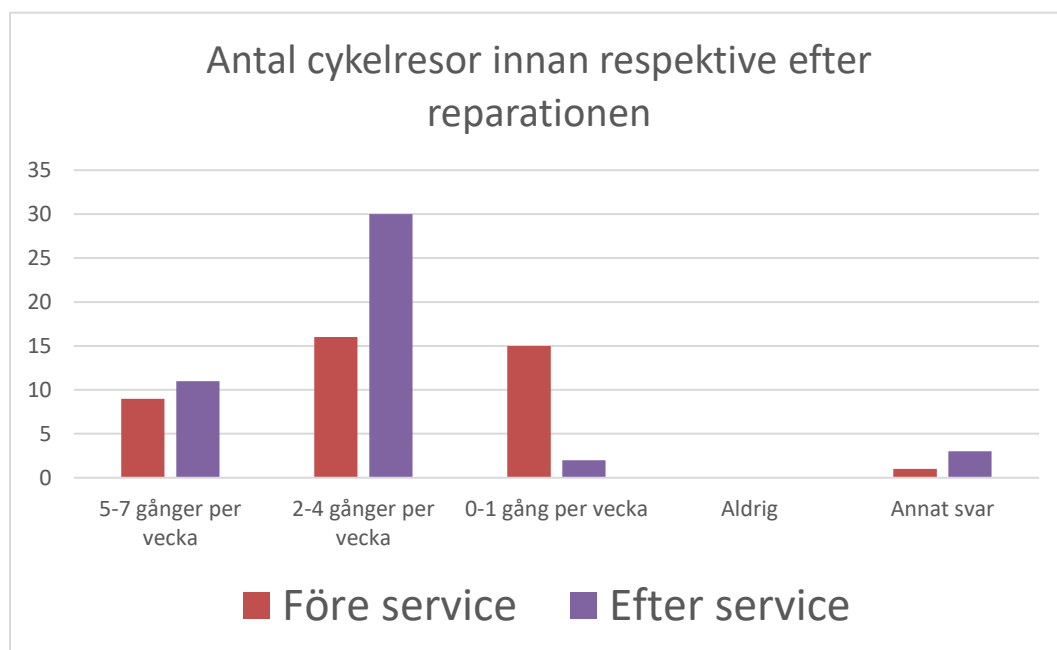


Bild 5. Invigning av den mobila cykelverkstaden i Henån, juni 2020.



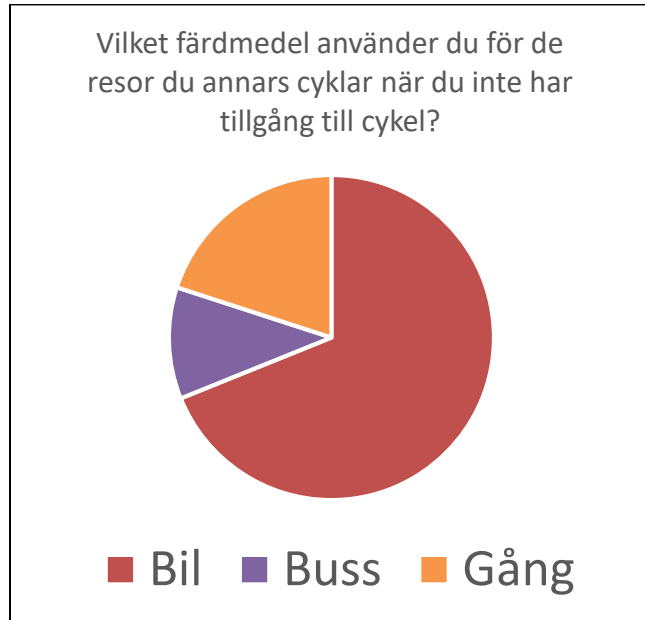
Figur 35. Samverkanspartners i projektet med den mobila cykelverkstaden.

Den mobila cykelverkstaden blev en stor succé. Över 250 cyklar lagades i perioden 1 juni till 31 augusti 2020. Utöver detta fick ytterligare många personer hjälp med gratis småjusteringar av sina cyklar. Enligt den enkätundersökning som gick ut till de som lagat sina cyklar på den mobila verkstaden uppger majoriteten att de kommer cykla mer efter att de lagat cykeln, de allra flesta anger också att cykeln de lagade varit trasig under en längre tid.



Figur 36. Självuppskattning av antal cykelresor innan och efter cykelservicen.

De resor som efter reparationen kan ske med cykel skedde tidigare i stor utsträckning med bil vilket indikerar att den mobila cykelverkstaden bidragit till att byta ut bilresor mot cykelresor.



Figur 37. Färdmedelsval när tillgång till cykel saknas

Från början skulle denna verkstad fungera som stomme i bagagetransport och liknande för vandringsturister. Denna utveckling av verkstaden gick dock inte att få till inom ramen för detta test men idéerna lever kvar och kan komma att ingå i ytterligare satsningar.

Den mobila cykelverkstaden visade sig vara ekonomiskt bärkraftig och kommer fortsätta efter projektets slut men med ett större geografiskt område än Orust kommun. Med hjälp av lärdomar från den mobila cykelverkstaden samt erfarenheterna av cykelpoolen i Dals Långed håller även en permanent cykelverkstad på att etableras i kommunen av föreningen Orust Återbruk.

För detaljerad beskrivning av projektet med den mobila cykelverkstaden se resultatrapport 9.

Diskussion

Hållbar mobilitet är en fråga som väcker stort intresse bland boende i landsbygder och mindre tätorter såväl som hos politiker, företagare och tjänstepersoner i kommuner. *Tur&Retur* är det första projekt som uttalat arbetat med hållbar mobilitet på landsbygder i Fyrbodalen och har således skapat ett välkommet utrymme för att diskutera dessa frågor och samlas kring problemställningar och förslag till lösningar. Att frågan väcker engagemang är föga förvånande då samordning av resor i landsbygder och mindre tätorter är en stor utmaning på grund av den glesa strukturen. Detta leder till svårigheter att skapa den tillgänglighet som behövs för att alla ska ha möjlighet att ta del av samhällets service och för att näringsliv och offentliga institutioner ska kunna utvecklas. Denna tillgänglighet ska dessutom uppnås samtidigt som utsläppen minskar och kostnaderna för de offentliga transporterna inte blir allt för höga.

God tillgång till offentligt finansierad kollektivtrafik på landsbygder är viktig då den skapar en ryggrad till vilken andra satsningar kan knytas. I detta projekt har vi visat att det finns goda möjligheter att jobba med olika alternativa mobilitetslösningar som kompletterar kollektivtrafiken så som mikromobilitet (ex. cykel och elcykel), delningsekonomi (ex. samåkning, cykelpool) samt ökad möjlighet att slippa resa (ex. grannskapskontor och digital kunskap). Dessa olika lösningar kan senare kombineras för att skapa ett ekosystem av mobilitetstjänster som tillsammans bidrar till en hållbar mobilitet.

Inom projektet har vi testat/undersökt sju olika mobilitetslösningar som kan passa för landsbygder och mindre tätorter. Två av projekten har fokuserat på möjligheten att slippa resa genom bättre kunskap i *digital mötesteknik* och framväxten av små lokala *grannskapskontor* för distansarbetare. Tre projekt har handlat om möjligheten att cykla i landsbygder genom en *cykelpool administrerad med ett digitalt nyckelskåp*, en *mobil cykelverkstad* samt ett *elcyklingsstest*. Utöver detta har *samåkning med en digitaltjänst* testats och en undersökning kring *pendelparkeringars* roll för hållbart resande i landsbygder genomförts.

Gemensamt för alla test/delprojekt är att de skapats genom samverkan mellan lokala och regionala aktörer samt mellan ideella organisationer, näringslivet och den offentliga sektorn. Ett viktigt resultat är att flertalet av delprojekten kommer få en fortsättning efter projektets slut. Anledningen till detta är bland annat att projektet skapat förutsättningar för andra aktörer som är intresserade att ta vid så som företag, kollektivtrafikmyndigheten, ideella föreningar och kommuner.

Enkätundersökningar, potentialstudier och mobilitetstest

I rapporten med tillhörande resultatrapporter syns ett axplock av de analyser och slutsatser som går att göra från enkätmaterialen. Under projektets gång har vi haft stor nytta av enkätsvaren som bakgrundsinformation om våra målgrupper. Detta har möjliggjort mängder av analyser för att se hur många som reser på olika sätt och var vi kan hitta framgång för våra åtgärder, så väl i detta projekt som i kommande satsningar. En oväntad och mycket lyckosam effekt av enkätundersökningar är att de blivit ett sätt att kommunicera med målgrupperna. Deltagarna till digital möteträning samt elcykeltestet rekryterades via enkäterna, likaså användare till samåkningstjänsten i Dals Långed. Vi använde även enkäterna för att väcka intresset för privat biluthyrning. I projektets kölvatten kommer enkätsvaren även användas för att matcha ihop potentiella hyresgäster med fastighetsägare som vill hyra ut sina lokaler för co-working. Genom denna dialog med invånarna har information och intresse för hållbar mobilitet skapats.

Att arbeta med potentialen för hållbart resande

Inom projektet har ett antal potentialstudier tagits fram baserade på Västra Götalandsregionens cykelpotentialstudie, vilken med hjälp av GIS-analyser undersökte hur stor andel av den arbetande befolkningen som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. Genom att arbeta med potentialer har vi fått en tydlig bild av vad som är möjligt att åstadkomma på de olika platserna. En förvånande bild som växt fram är den stora cykelpotentialen i mindre tätorter – framförallt i Dalsland. Möjligheten att arbetspendla med cykel är på många platser upp emot 50 % baserat på avstånd. En ökad cykling i mindre tätorter skulle inte bara vara en viktig utveckling för miljön men också ha positiva effekter på folkhälsan. Potentialstudierna var också ett bra sätt att se möjligheter för samåkning.

Potentialstudierna användes också för att se hur stor andel av befolkningen som, baserat på avstånd till arbetsplats, skulle kunna vara intresserade av distansarbetsplatser. Ett viktigt resultat från denna analys av relationen boende-arbetsplats är att en relativt liten grupp av långpendlare står för en majoritet av den sammanlagda pendlingssträckan och troligen även energianvändning och CO₂-utsläpp från arbetspendlingen. I Orust kommun står de 28% pendlare som reser över 30 km till arbetet för hela 92% av den totala reststräckan. Per person reste den gruppen 28 gånger längre än personerna i de resterande 72%. I tätorterna i Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommuner står 20% av pendlarna för 71% av pendlingssträckan. Per person reser gruppen långpendlare 10 gånger längre än de resterande 80%. Detta innebär att insatser som kan förändra resandet för gruppen långpendlare har störst effekt på utsläppsminskningar – exempelvis

ökat distansarbete, samåkning men även att öka attraktiviteten av kombinerad mobilitet och pendelparkeringar.

Enkätundersökning och mobilitetstest, Dals Långed med omnejd

Enkätundersökningen till boende och verksamma i Dals Långed med omnejd visar att bil är det vanligaste transportmedlet. De allra flesta använder bilen till majoriteten av sina resor, även inom samhället där de bor. Inom projektet fanns en hypotes att studenter är mer i behov av alternativ mobilitet än andra grupper, vilket verkar stämma. Hur bra respondenterna trivs med sitt sätt att resa varierar stort mellan de som har tillgång till bil och de som inte har det. Bland de som har låg tillgång till bil är det en betydligt större andel som anger att de funderar på att flytta på grund av de dåliga kommunikationerna. Detta pekar på flera viktiga aspekter. En av dem är svårigheten att etablera sig i mindre samhällen utan tillgång till körkort och bil. Den ekonomiska tröskel detta innebär kan vara ett problem för att skapa flöden mellan stad och land. På en plats som Dals Långed dit många yngre personer flyttar för att studera kan detta leda till att området tappar värdefull kompetens. Tillgång till alternativ till bilen är således viktigt för att möjliggöra framväxten och bibehållandet av rurala kunskapscenter.

I Berg och Thoressons forskningsöversikt från 2017 nämns det strukturella bilberoende som finns i många landsbygder och mindre tätorter. Detta strukturella bilberoende är närvarande i Dals Långed med omnejd då inte ens tätorten har tillgång till kollektivtrafik viktiga delar av dygnet (16.00-22.00). Men allt bilberoende är inte strukturellt. I Dals Långed finns till exempel en stor potential för arbetspendling med cykel. Trots detta är det väldigt få som använder cykel för att resa. Förbättringar i cykelinfrastruktur lyfts fram som en av anledningarna till det låga cykelanvändandet bland enkätrespondenterna, men brist på infrastruktur förklarar inte allt. Till exempel går det inte att förklara den höga bilanvändningen inom samhället som uppges av respondenterna. I trafikutskottets forskningsöversikt beskrivs ett moment 22 när det kommer till satsningar på infrastruktur för cykel i landsbygder och samma kan sägas om kollektivtrafiksatsningar. Det låga användandet skapar inte motivation för att utöka turtätheten och tvärt om. För att höja röster om fler satsningar på kollektivtrafik, cykel och andra mobilitetslösningar i landsbygder är det viktigt att skapa beteendeförändring där det är möjligt – exempelvis inom mindre samhällen. I Dals Långed har projektet hjälpt till att skapa en större synlighet för cykel genom satsningen på cykelpoolen Cykla Gul. Cyklarnas karakteristiska gula färg har gjort dem vida kända i området och frågor har kommit från flera håll om att sprida konceptet. I anknytning till det digitala nyckelskåpet finns numera också en karta där man ser hur långt man kan cykla på under 30 minuter samt verktyg som kan användas för att laga sin cykel. Men för att på allvar skapa en

cykelkultur på en plats som Dals Långed krävs förmodligen fler satsningar, exempelvis på elcykling eller lastcyklar.

Test och undersökningar, pendlare till och från Orust kommun

Majoriteten av de som pendlar till och från Orust gör det med bil och fler än hälften av alla som pendlar med kollektivtrafik använder bilen för att ansluta till den. De som kombinerar bil med kollektivtrafik är generellt nöjdare med sin pendling än de som åker kollektivt hela vägen. Att kombinera kollektivtrafik med bil innebär ofta att man använder sig av pendelparkeringar vilket gör dessa till en viktig del i Orust kommuns arbete med hållbar mobilitet. I undersökningen kring pendelparkeringar ser vi att brist på parkeringsplatser på de populära pendelparkeringarna är ett stort problem. Medan andra pendelparkeringar gapar tomma bland annat på grund av att de upplevs som osäkra. Det kan därför vara viktigt att satsa på att göra de mindre populära parkeringarna mer attraktiva genom trygghetshöjande åtgärder samtidigt som man arbetar för att fler ska ta sig till de populära pendelparkeringarna genom gång eller cykel. I pendlarenkäten såg vi att det absolut vanligaste sättet för Orustpendlarna att ta sig till pendelparkeringarna är med bil och att ytterst få använder cykel. Inom projektet har vi sett att möjligheten att prova på elcykel har varit effektivt för att stimulera cykling i Orust kommun. Framtida satsningar på elcykel i landsbygder skulle kunna rikta sig till de som parkerar sin bil på en full pendelparkering vilket skulle minska trängsel och skapa mer hållbara kombinationsresor.

Att pendla hela vägen med kollektivtrafik upplevs som mer problematiskt än att kombinera sitt resande med bil. Det finns en större missnöjdhet med pendlingssituationen bland de som åker kollektivt hela vägen och en större andel uppger att de funderar på att flytta på grund av bristande kommunikationer. Detta visar på vikten av att ha välfungerande första och sista milen lösningar för personer utan tillgång till bil. Cykelsatsningar som beskrivs ovan kan skapa bra alternativ för de som bor relativt nära hållplatsen men för de längre resorna krävs en välfungerande kollektivtrafik.

Test av mobilitetslösning - turister och delårsboende Orust kommun

Den mobila cykelverkstad som skapades inom ramen för målgruppen turister och delårsboende i Orust kommun var lika användbar även för helårsboende. Verkstadens popularitet visade på att det fanns ett stort och uppdämt behov av bättre tillgång på cykelverkstäder i kommunen. Att servicen kom nära kunden var mycket uppskattat, dock var det inte riktigt lika populärt att få servicen hela vägen till sitt hem. Detta kan bero på den korta marknadsföringstiden. Pop-up-verkstäderna marknadsförde "sig själva" och skapade uppmärksamhet på plats vilket gjorde att många passade på att laga sin cykel. Detta pekar på vikten av synlighet för cykel och cykelsatsningar på platser där cyklister ofta

lyser med sin frånvaro. Genom att skapa den mobila cykelverkstaden blev cykling ett tydligt inslag för besökare och boende i Orust kommun samtidigt som många cyklar som annars inte skulle blivit lagade blev det. Delvis som ett resultat av projektet kommer det även att skapas en permanent verkstad på Orust Återbruk där återbrukade cyklar rustas upp och säljs men där enklare reparationer även går att tillgå. Den mobila cykelverkstaden kommer även i sig själv leva vidare som ett affärskoncept.

Energi och climateffekter

Den största effekten på utsläppen från vårt resande under 2020 orsakades inte av några projekt utan av corona-pandemin och det minskade resande den gav upphov till. Genom snabb omställning kunde projektet bidra till att utnyttja detta möjlighetsfönster för förändrade resvanor. Genom att satsa på digital mötesträning kunde vi underlätta och understödja den omställning som behövde göras. Huruvida detta träningstillfälle kommer leda till att fler kan tänka sig digitala möten även efter pandemin är svårt att säga men kursen mötte ett stort behov under omställningstiden. Ett annat projekt som skapades i ljuset av pandemin var undersökningen kring distansarbetsplatser eller det vi valt att kalla Grannskapskontor. I samtliga enkätundersökningar samt intervjustudier som gjorts i projektet där frågan ställs hur människor tror att deras resmönster kommer se ut efter pandemin, tror en majoritet att de kommer fortsätta jobba mer på distans. Genomsnittsvärden för respondenterna i grannskapskontorsprojektet är att man innan pandemin arbetade 3,9 dagar per vecka på sin arbetsplats, men att den andelen sjönk till 1,6 dagar per vecka under pandemin. Gissningen om framtiden uppgick till 2,7 dagar per vecka på plats. Detta innebär en minskning på 59 % av den totala pendlade sträckan i dagsläget och en 31 procentig minskning av pendlingssträckan på sikt om respondenternas gissningar är rätt. Långpendlingen dominerar helt den sammanlagda resträckan, under antagandet att det är dessa pendlare som är mest intresserade av att arbeta på ett grannskapskontor innebär detta en god potential att minska utsläppen från arbetsresor förutsatt att den minskade pendlingen inte ökar resandet någon annanstans.

Två projekt som vi trodde skulle på ett effektivt sätt bidra till utsläppsminskningar var de två samåkningsprojekten; digital samåkningstjänst Dals Långed och Vanpool, Orustpendlare. Den digitala samåkningstjänsten i Dals Långed lanserades trots Coronapandemin men har varit inte varit möjlig att marknadsföra i någon större utsträckning och således går det inte att utvärdera utsläppseffekten från bättre samordning av samåkning. Det går dock att säga att potentialen för utsläppsminskningar

genom samåkning är stor. Projektet Vanpool ställdes in och ersattes med ett elcykeltest som visat sig framgångsrikt i att bidra till mer hållbara resvanor för deltagarna. I en uppföljningsenkät svarar 15% av deltagarna att tillgång till elcykel kan vara ett sätt att göra sig av med en bil och hela 30% svarar ja, kanske. Detta tyder på att elcykel har stor potential att öka det hållbara resandet i glesare geografier förutsatt att det finns tillgång till bra infrastruktur. Resultatet från studien visar också att det är i första hand bilresor som byts ut mot resor med elcykel (ca. 50%), i andra hand resor till fots eller med en vanlig cykel. Potentialen för att ersätta bilresor med elcyklar bedöms som högre i landsbygder och mindre tätorter där bilanvändandet även för kortare resor generellt är högre än i större städer. Att cykel ersätter bil är något som också syns i uppföljningen av den mobila cykelverkstaden. Där uppger respondenterna att tillgång till cykelservice kommer öka deras cykelanvändning och att de 70 % av de resor cykeln annars skulle gjorts med bil.

Slutsats

För att uppnå målet om ett hållbart och jämlikt transportsystem är det viktigt att jobba från flera olika håll. Det jämlika transportsystemet behöver en offentligt finansierad kollektivtrafik (anropsstyrd eller linjelagd) som är tillgänglig för alla. Denna service kan sedan kompletteras med alternativa mobilitetslösningar som skapar bättre tillgänglighet och ett mer hållbart resande.

I det här projektet har vi visat att det finns stora möjligheter att arbeta med alternativa mobilitetslösningar i mindre tätorter och landsbygder. Genom samarbeten mellan företag, ideella organisationer och offentlig sektor har mobilitetslösningar som svarar mot olika aktörers behov etablerats vilka ingendera part ensam hade kunnat skapa. Det finns vidare ett stort engagemang hos privatpersoner på landsbygd för mobilitetsfrågan och genom relativt enkla medel kan medskapande och dialog etableras.

Sammantaget visar projektet på potentialen att som ett komplement till kollektivtrafik etablera alternativa mobilitetslösningar som mikromobilitet (ex. cykel och elcykel), delningsekonomi (ex. samåkning, cykelpool) samt ökad tillgänglighet för att slippa resa (ex. grannskapskontor och digital kunskap). Dessa kan senare kombineras för att skapa ett ekosystem av mobilitetstjänster som tillsammans skapar en hållbar mobilitet.

Resultatrapport 1 – Enkätundersökning boende och verksamma i Dals Långed med omnejd

Enkätundersökning

Nedan följer en sammanställning av resultaten från enkäten. Först beskrivs respondenternas demografi. Efter det följer en beskrivning av respondenternas resvanor – först utan någon uppdelning och sedan uppdelat mellan studenter och icke-studenter, följt av en beskrivning av hur resor med de olika färdslagen upplevs samt respondenternas inställning till olika typer av alternativa mobilitetsjänster.

Slutligen redovidas ett antal påståenden kring hur kommunikationerna i Dals Långed med omnejd upplevs uppdelat mellan personer som ofta eller alltid har tillgång till bil och personer som sällan eller aldrig har tillgång till bil.

Om respondenterna

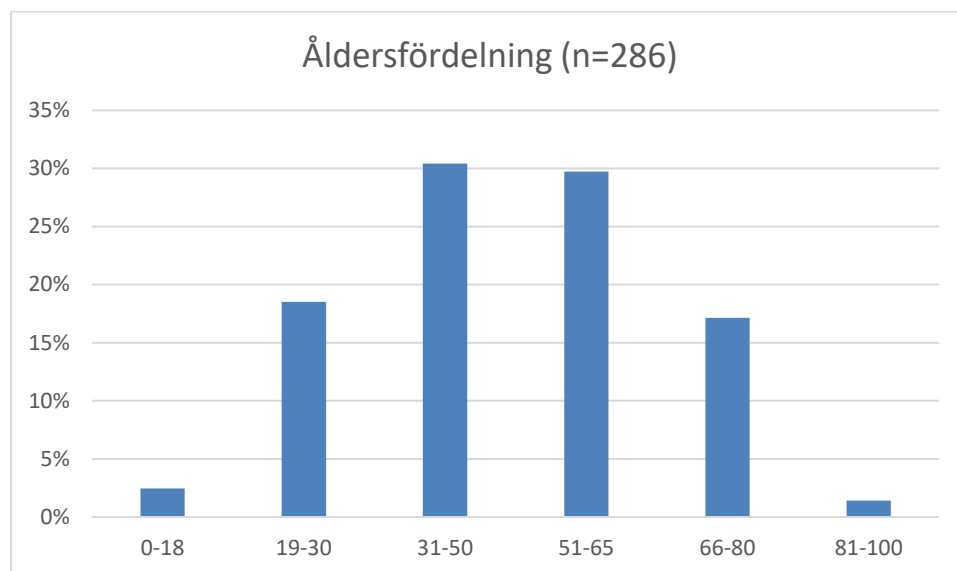
Målgruppen för enkäten var boende och verksamma i Dals Långed med omnejd. 56 % av respondenterna har Dals Långed som närmsta samhälle, 8 % har andra omgivande små byar som närmsta samhällen, 25 % svarade att de bor närmast andra samhällen i Dalsland.

Tabell 1. Demografi bland respondenterna.

DEMOGRAFI

- 70 % BOR INNE I ETT SAMHÄLLE
- 30 % BOR I LANDSBYGDER
- 68 % KVINNOR, 31 % MÄN, 1 % ANNAT/VILL EJ ANGE
- 58 % ARBETAR, 21 % ÄR PENSIONÄRER OCH 19 % ÄR STUDENTER.

En majoritet av respondenterna är kvinnor och de flesta bor inne i ett mindre samhälle. Arbete är den vanligaste sysselsättningen bland respondenterna följt av pension och studier.

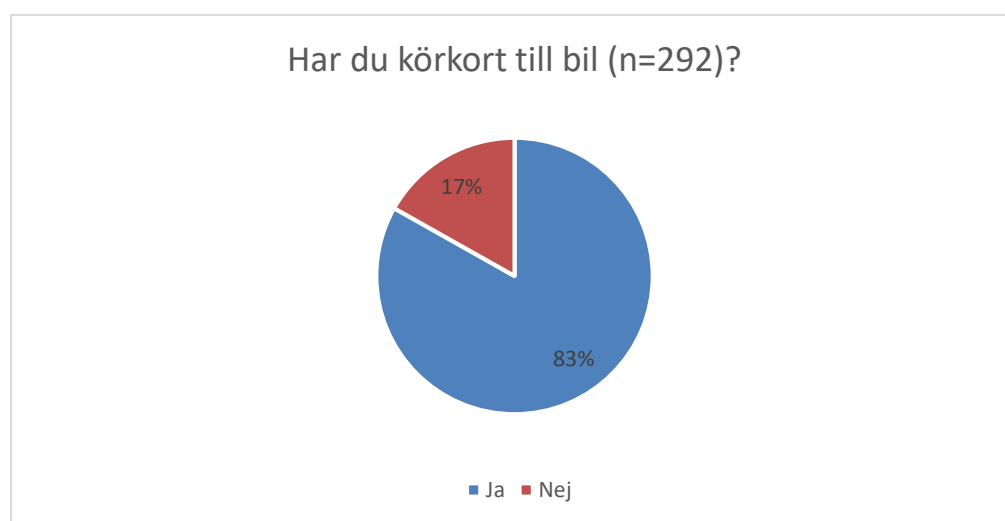


Figur 1. Åldersfördelning bland respondenterna.

I enkäten finns en stor bredd i åldrar bland respondenterna. Åldersgrupperna yngre personer och äldre äldre är något underrepresenterade.

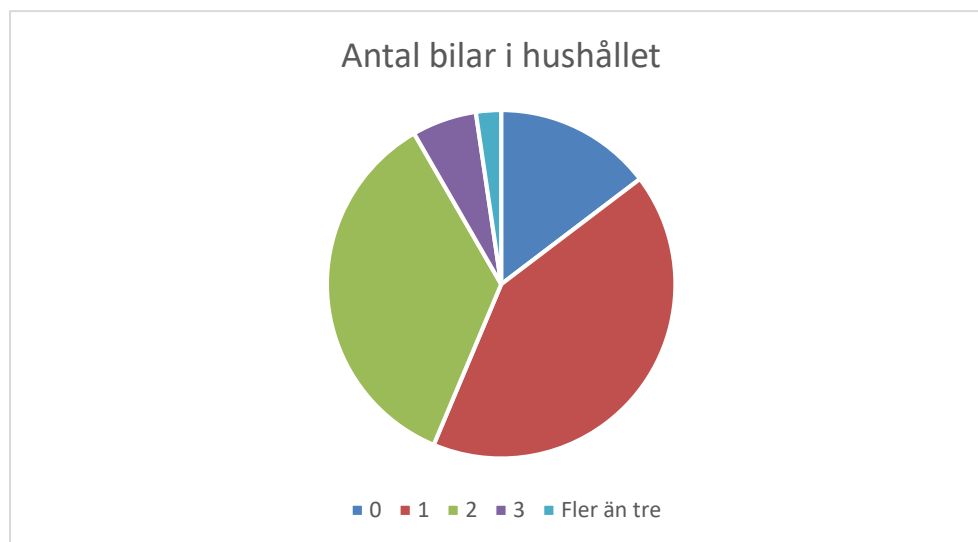
Resvanor hos boende och verksamma i Dals Långed med omnejd

Bland respondenterna är det absolut vanligaste färdmedlet bil. Egen eller annans bil används som färdmedel för 86 % av respondenterna. Av dessa använder 94 % bilen regelbundet (1–7 dagar i veckan).



Figur 2. Uppdelning körkort och inte körkort.

Av respondenterna har 83 % körkort och 71 % har alltid tillgång till bil.



Figur 3. Antal bilar per hushåll bland respondenterna.

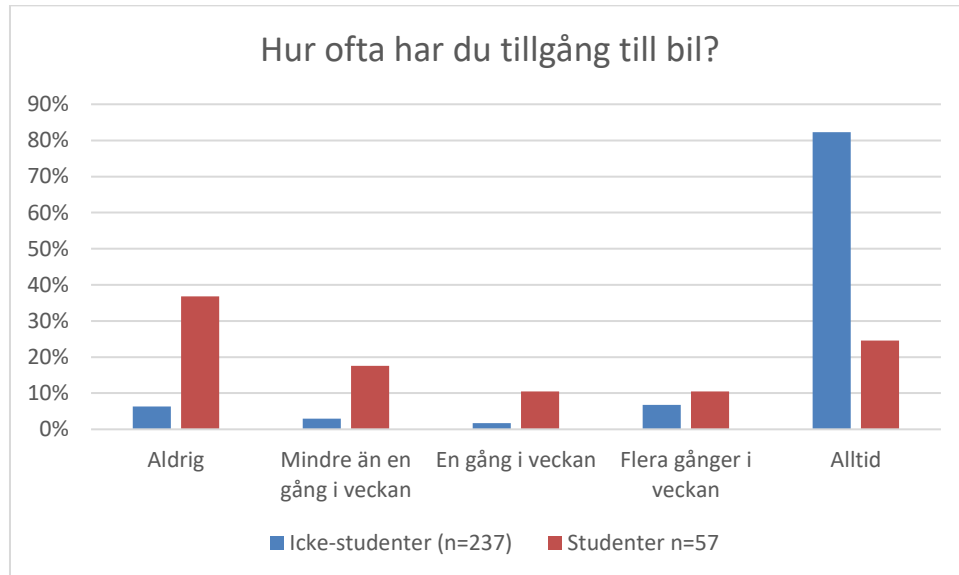
Det vanligaste är att ha en bil i hushållet följt av två bilar. 15 % av respondenternas hushåll har ingen bil.

Ungefär lika många som har tillgång till bil har tillgång till cykel och kollektivtrafikkort (för enkelresor eller periodkort). Endast 18 % av respondenterna använder kollektivtrafik regelbundet (1–7 dagar i veckan). Cykel används regelbundet (1–7 dagar i veckan) av 12 % av respondenterna.

Resvanor studenter kontra icke-studenter

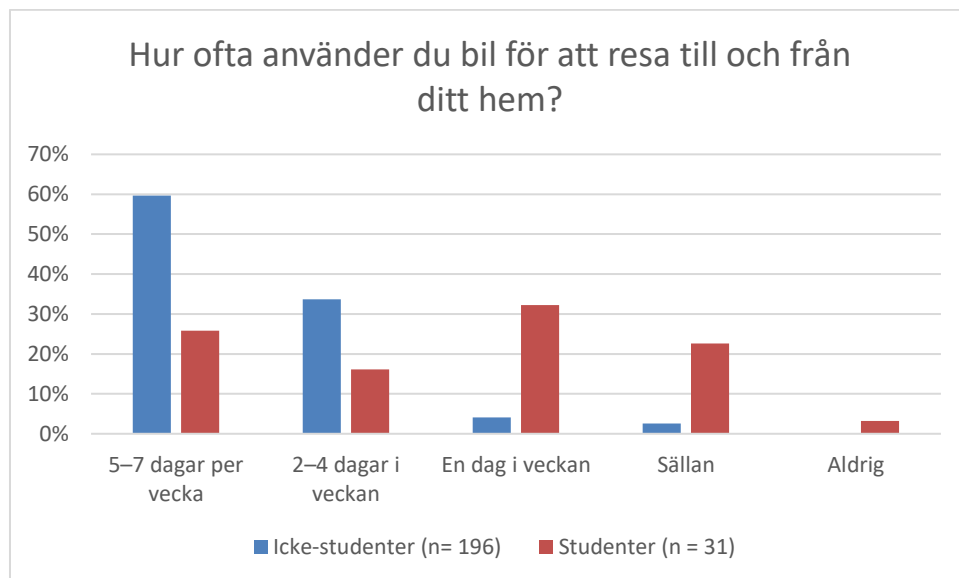
I projektet fanns en hypotes att studenter är i större behov av nya mobilitetslösningar än övriga befolkningen – därför presenteras här resvanor uppdelat på studenter och icke-studenter.

Resor med bil



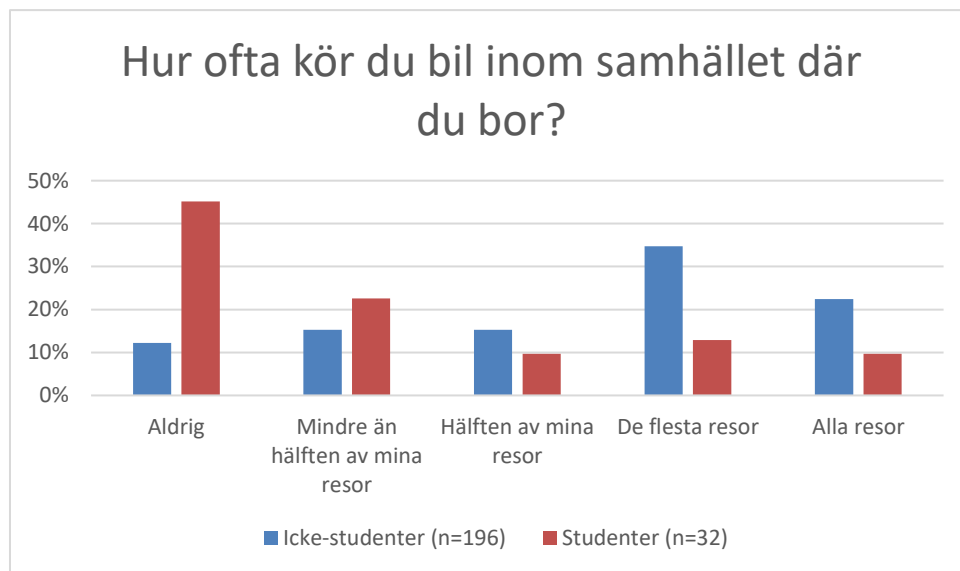
Figur 4. Hur ofta har du tillgång till bil? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Mer än hälften (56 %) av alla studenter har inte körkort, 10 % av dessa är under 18 år. Vidare har 50 % av studenterna aldrig eller sällan tillgång till bil och endast 23 % har alltid tillgång till bil. Motsvarande siffror för de som inte studerar är att 92 % har körkort och 82 % har alltid tillgång till bil. Endast 9 % i denna grupp har aldrig eller sällan tillgång till bil.



Figur 5. Hur ofta använder du bil för att resa till och från ditt hem? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Studenter använder bil mer sällan för att resa till och från sitt hem vilket kan förklaras av den låga tillgången på bil.

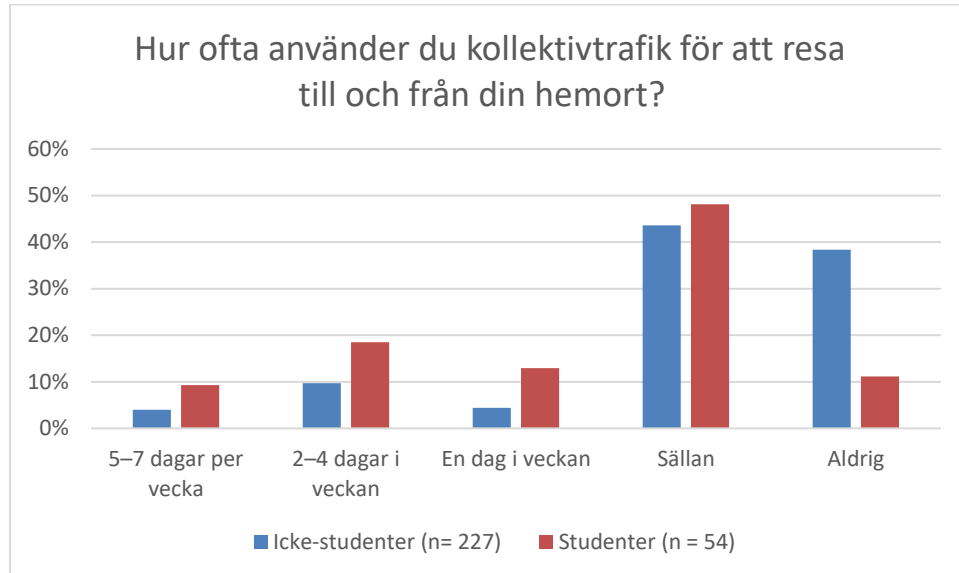


Figur 6. Hur ofta kör du bil inom samhället där du bor? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Denna fråga ställdes enbart till de respondenter som använder bil. Bland de som inte studerar anger 57 % att de använder bil för att resa "alla" (22 %) eller "de flesta" (35 %) av sina resor inom samhället där de bor. Motsvarande siffra för de studenter som använder bil är 23 %. Bland de studenter som använder bil svarar 45 % att de aldrig kör bil inom samhället, bland icke-studerande är motsvarande siffra 12 %. Denna skillnad består även om man sorterar ut de studenter som sällan eller enstaka gånger i veckan har tillgång till bil.

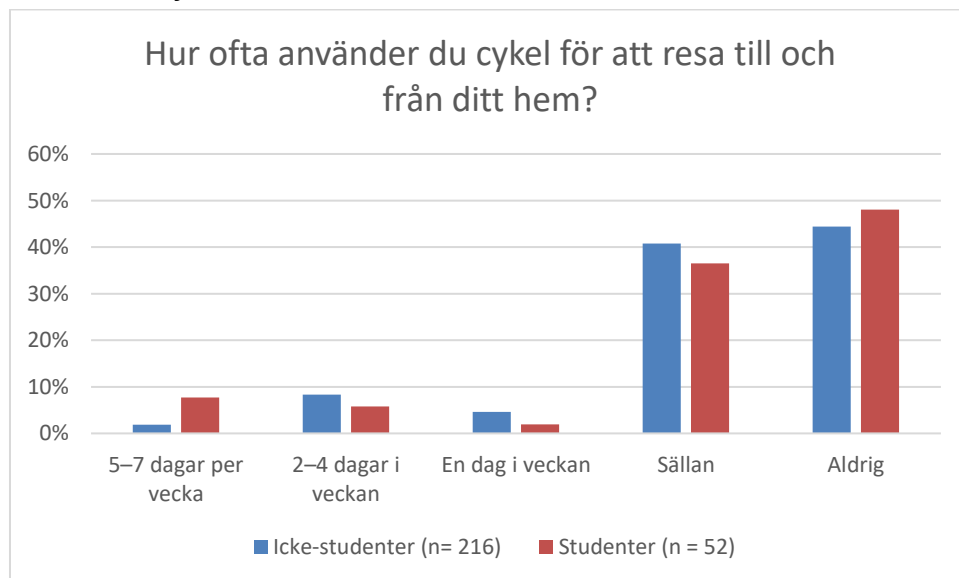
Resor med kollektivtrafik

Kollektivtrafikanvändandet bland studenterna är lägre än bilanvändandet "sällan" (48 %) och "aldrig" (11 %) förekommer i sammanlagt 59 % av svaren, jämfört 26 % för bil. Kollektivtrafikresandet är dock förhållandevis högt jämfört med de som inte studerar där motsvarande siffra är att 81 % använder kollektivtrafik "sällan" eller "aldrig". Bland icke-studerande använder 14 % kollektivtrafik regelbundet (2–7 dagar i veckan) bland studenterna är denna siffra dubbelt så hög (29 %).



Figur 7. Hur ofta använder du kollektivtrafik för att resa till och från din hemort? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Resor med cykel



Figur 8. Hur ofta använder du cykel för att resa till och från ditt hem? Uppdelat mellan studenter och icke-studenter.

Cykelvanorna skiljer sig inte nämnvärt mellan de som studerar och de som inte gör studerar. Bland de som inte studerar använder 16 % cykel 1–7 dagar i veckan, bland de som inte studerar är motsvarande siffra 15 %. Det vanligaste bland respondenterna är att aldrig använd cykel för att resa till och från sitt hem (44 %) följt av att sällan använda cykel (41%).

Hur upplevs möjligheten att resa med de olika färdslagen?

I enkäten fick respondenterna möjlighet att lämna synpunkter på hur de upplever att resa med de olika färdslagen. Nedan följer en sammanfattande presentation av hur respondenterna upplever att resa med kollektivtrafik, cykel samt bil. Notera att i dessa grafer sker ingen uppdelning mellan olika grupper.

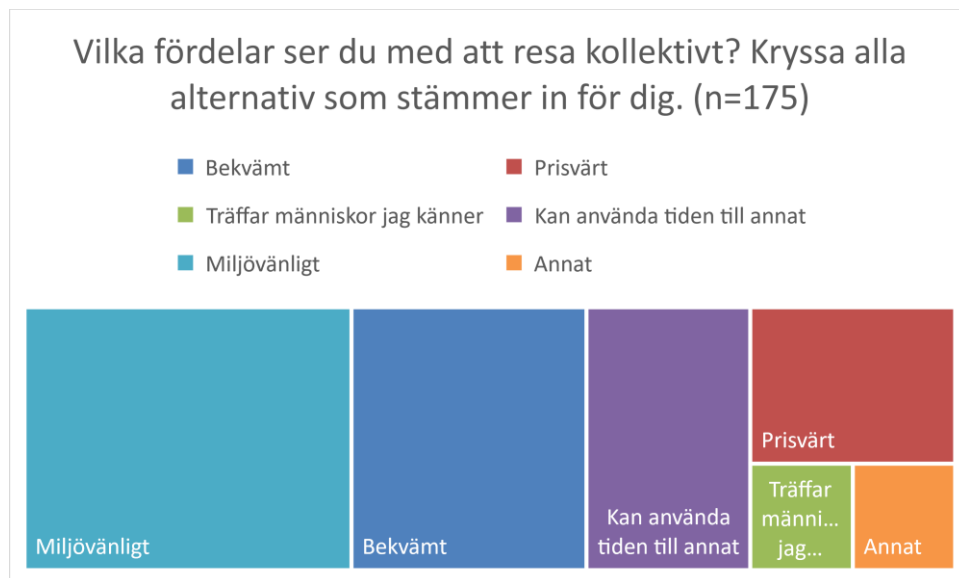
Att resa med kollektivtrafik

67 % av respondenterna uppger att de någon gång använder kollektivtrafik för att resa. Nedanstående figurer behandlar svar från dessa personer. De 33 % som uppgett att de aldrig använder kollektivtrafik har därför inte svarat på följande frågor.



Figur 9. Är du nöjd med utbudet av kollektivtrafik?

En övervägande majoritet av respondenterna är missnöjda med utbudet av kollektivtrafik. På frågan "Vad saknar du i utbudet av kollektivtrafik?" var det vanligaste svaret fler avgångar på helgen tätt följt av avgångar i rusningstid och på kvällen. Totalt svarade 170 personer på frågan.

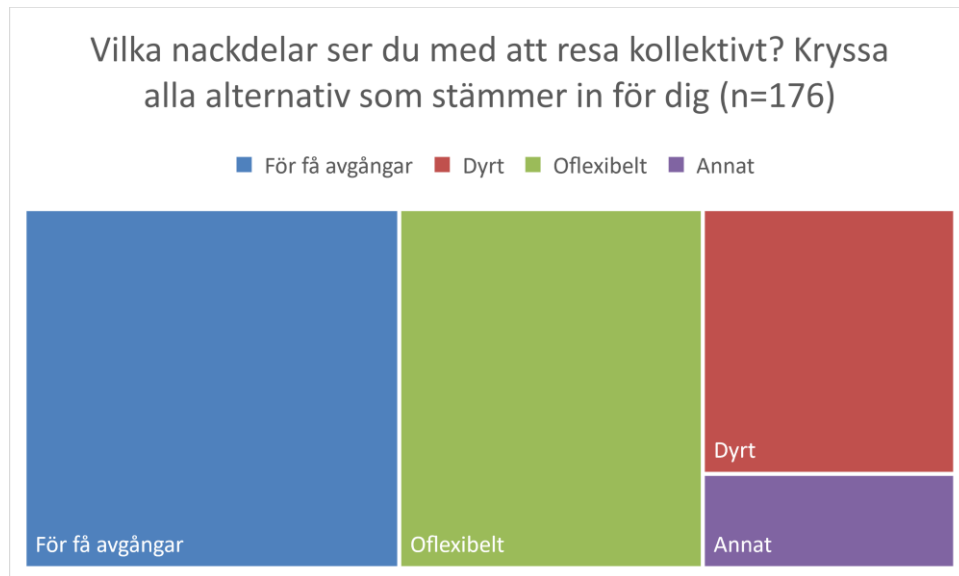


Figur 10. Vilka fördelar ser du med att resa kollektivt?

Att det är miljövänligt att åka kollektivt är den absolut vanligaste fördelen som respondenterna anger. Att det är bekvämt och att man kan använda tiden till annat lyfts också fram.

För att ta reda på vad som fungerar bra med kollektivtrafiken ställdes följande fråga: ”Vad tycker du fungerar bra med utbudet av kollektivtrafik?” med möjlighet att svara i fritext, 91 personer valde att svara på frågan. Det som lyfts fram i svaren är att bussarna ofta är i tid, att chaufförerna är trevliga, att det är okej bytestider, reseplaneraren är lätt att förstå, det är miljövänligt, tryggt, bekvämt samt att det finns kollektivtrafik överhuvudtaget. Tågen mellan Ed-Göteborg och Åmål-Göteborg lyfts också fram som välfungerande. Ett flertal personer säger dock att ingenting är bra.

”Att det finns en del bussar som går till både till de olika städerna/ byarna runt omkring, det går ofta att ta sig till tåget i Mellerud eller Åmål. Dock behöver man ofta ta sig till Brohögen för att det tar mycket längre tid att ta sig hela vägen in i Dals Långed” Kvinna, 25



Figur 11. Vilka nackdelar ser du med att resa kollektivt?

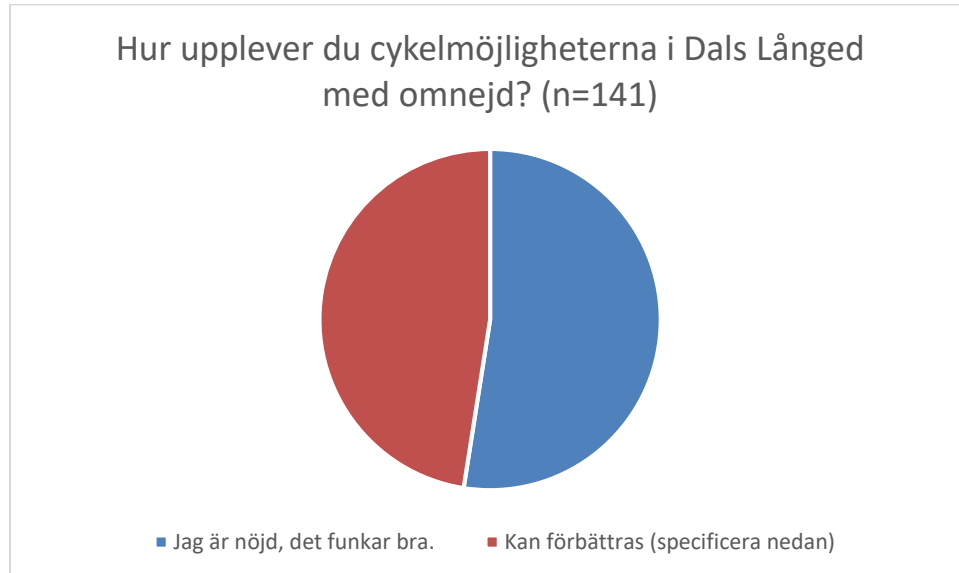
För få avgångar och att det är oflexibelt är de främsta nackdelarna som respondenterna lyfter fram. På frågan lämnades 25 kommentarer, bland dessa nämner många att det är för dåliga förbindelser med många byten och lång väntetid. Ett flertal säger att det är lätt att fastna i Brohögen och att man då är beroende av familj och vänner för att komma sista biten hem. Att köra bil till någon av tågstationerna verkar vara en vanlig lösning. I citatet syns en typisk situation för många som reser med kollektivtrafik i området.

”Jag är tvungen att ta bilen till bussen. Bor i Tisselskog [utanför Dals Långed] tar bussen i Bengtsfors till Årjäng de flesta vardagar... utom under sommarlovet för då går inte aktuella avgångar.” Man, 60

Säkerhet lyfts också fram av några som säger att det kan kännas osäkert att vänta på en enslig busshållplats i mörkret. Många av respondenterna när också en önskan om att den gamla rälsbussen mellan Dals Långed och Mellerud ska börja gå igen. Tåglinjen används i dagsläget endast för godstrafik samt för turistresor sommartid.

Att resa med cykel

Att resa med cykel är ovanligt bland respondenterna och de flesta använder aldrig eller sällan cykel för att resa till och från sitt hem. Nedanstående frågor ställdes till alla som svarade att de någon gång använder cykel som färdmedel.

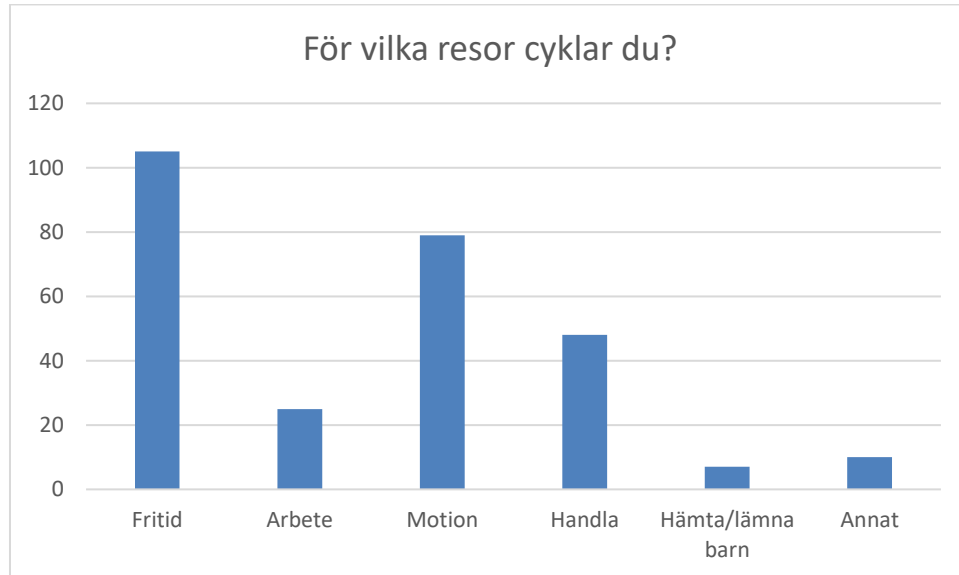


Figur 12. Hur upplever du cykelmöjligheterna i Dals Långed med omnejd?

De 67 personer som svarade att de inte var nöjda lämnade kommentarer. De allra flesta kommentarer handlar om att det borde finnas fler cykelbanor. Vissa specifika sträckor omnämns – de flesta av dessa är in och ut ur Dals Långed men flera menar att cykelmöjligheterna även inne i samhället måste förbättras. Många pekar ut den tunga trafik (lastbilar med timmer) som går igenom och omkring samhället som ett problem.

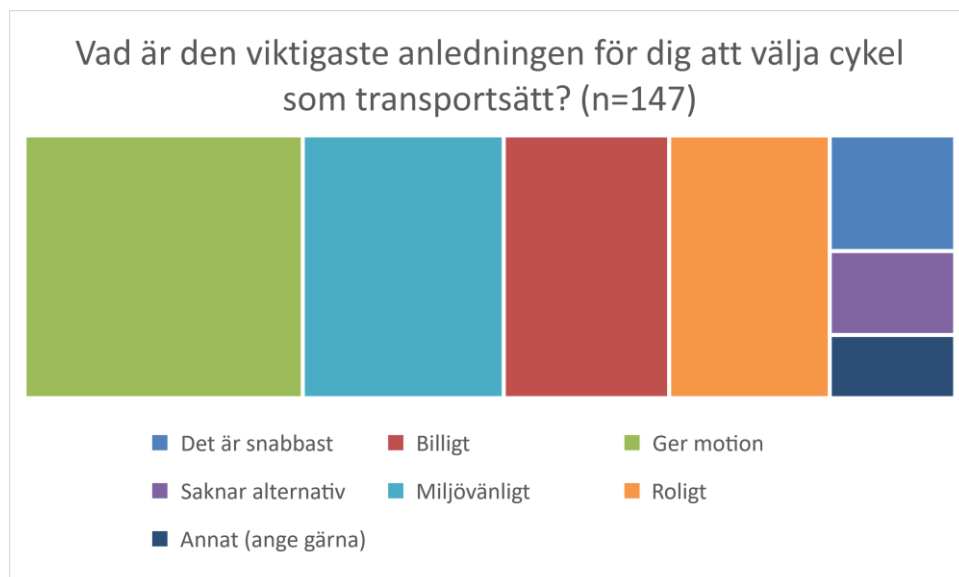
”Saknar en säker färdväg till Dals Långed. Vägen saknar vägren eller cykelbana och är läskig när man körs om av tung trafik.” Kvinna, 52

Bra belysning och asfalt istället för grus på cykelbanorna är ytterligare saker som efterfrågas. En person önskar mer information om var cykelbanor finns samt fler mountainbike-banor eller dylikt.



Figur 13. För vilka resor cyklar du?

Från respondenternas svar ser vi att arbetscykling inte är särskilt utbrett bland de som använder cykel som färdmedel. Det vanligaste är att cykeln används för fritidsresor eller som motion.

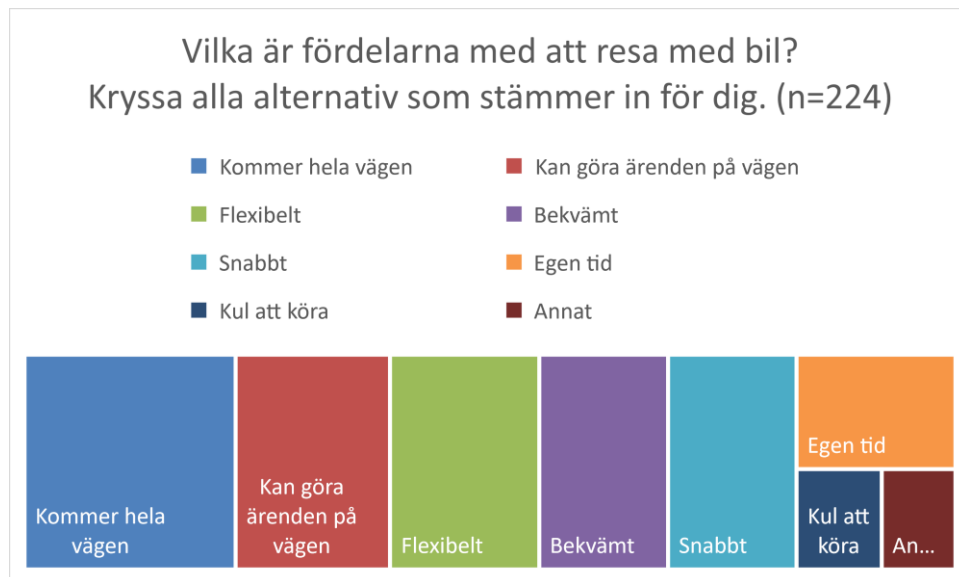


Figur 14. Vad är den viktigaste anledningen för dig att välja cykel som transportsätt?

Den viktigaste anledningen att välja cykel som transportmedel är att få motion samt att det är miljövänligt och billigt. Tolv personer har svarat annat och lämnat kommentarer. Där nämns att det är skönt att vara ute och röra sig, att man kan ta ett glas vin hos vänner. En person lyfter fram att det är snabbast när det inte går några bussar.

Att resa med bil

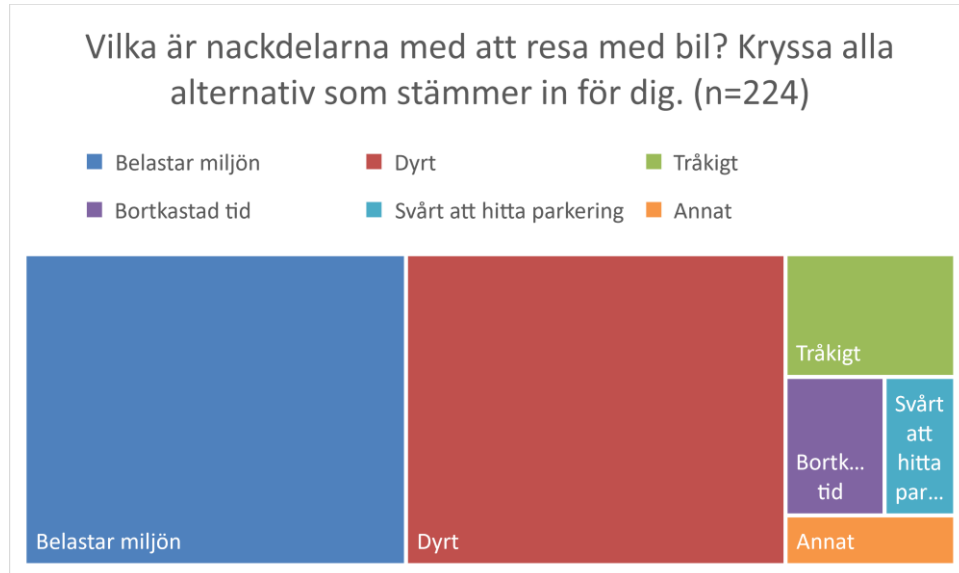
Bil är det vanligaste färdmedlet bland respondenterna. De flesta (52 %) reser oftast själva i bilen, 35 % reser två och två. Nedan följer en beskrivning av de för- och nackdelar respondenterna ser med att resa med bil.



Figur 15. Vilka fördelar ser du med att resa med bil?

Att komma hela vägen samt möjligheten att göra ärenden lyfts fram som de största fördelarna med att resa med bil. Trettiofyra personer svarade annat och lämnade en kommentar. De fördelar som lyfts fram i kommentarerna är att man kan lasta saker och ta sig dit man vill när man vill. Många menar också att bil är det billigaste alternativet (särskilt om man är fler än en). Flertalet lyfter fram att det inte finns något alternativ.

”Det går inte att åka kollektivt om man har arbetstid 8 timmar” Kvinna, 49



Figur 16. Vilka är nackdelarna med att resa med bil?

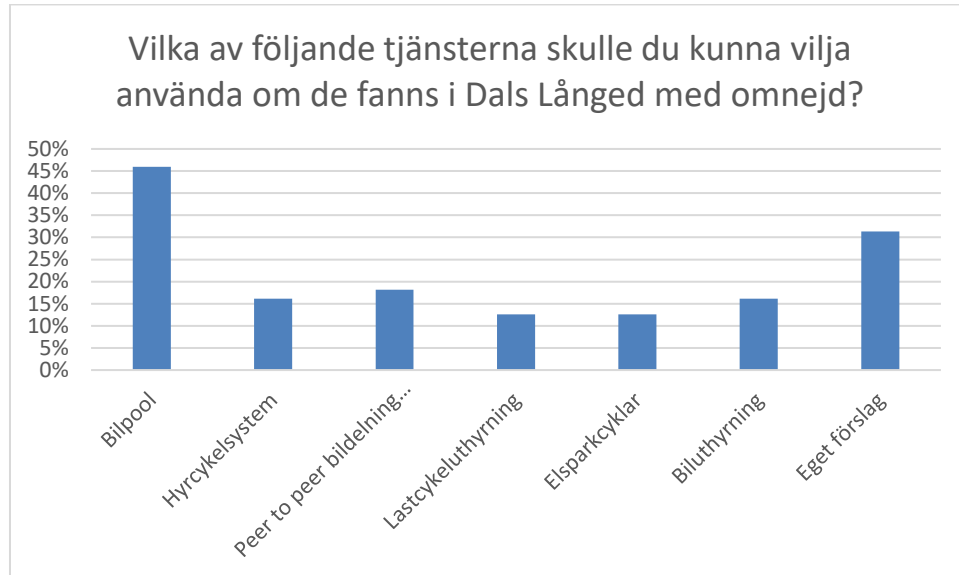
Miljöbelastning och kostnad är med stor marginal de främsta nackdelarna med att resa med bil enligt respondenterna. Tretton personer svarade annat och lämnade kommentarer. Bland kommentarerna är den vanligaste att det känns mer osäkert än att åka kollektivt, särskilt på vintern.

”En rädsla för halka under vintern. Kan inte göra annat under färden (t.ex. läsa eller sticka) eftersom jag måste köra” Kvinna, 58

Några lyfter också fram att de är beroende av andra då de själva inte har bil.

Mobilitetstjänster

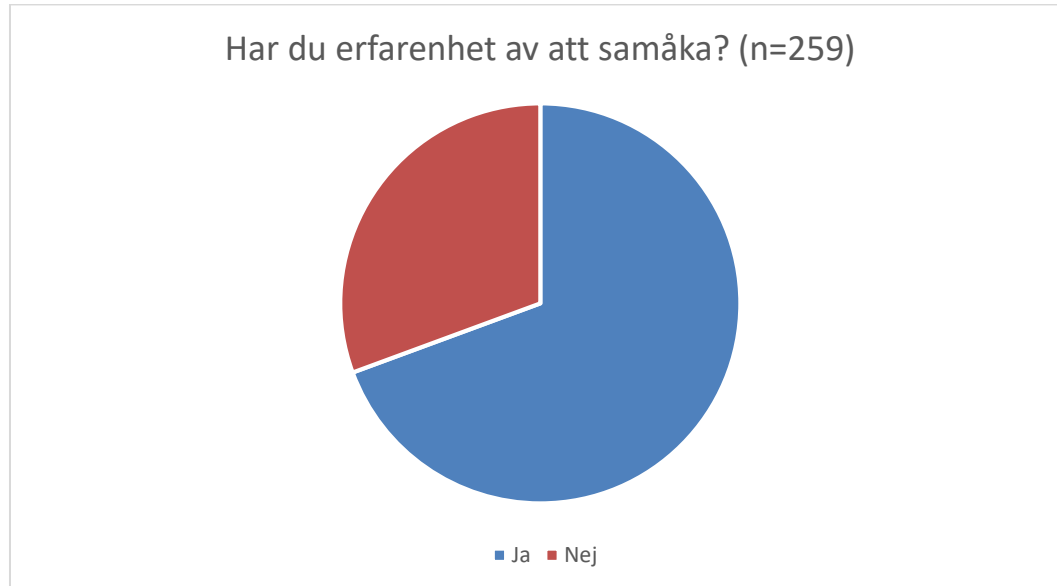
För att undersöka hur de boende och verksamma i Dals Långed med omnejd ställer sig till resor med alternativa mobilitetstjänster ställdes ett antal frågor om detta. Med alternativa mobilitetstjänster menas tjänster utöver egen bil, kollektivtrafik och egen cykel.



Figur 17. Vilka av följande tjänster skulle du vilja använda om de fanns i Dals Långed med omnejd?

De mobilitetstjänster som flest av respondenterna var intresserade av var olika former av bildelning så som bilpool, privat biluthyrning samt konventionell biluthyrning. Bland kommentarerna under "eget förslag på tjänst du vill använda" handlade de flesta om varför inte buss stod som alternativ. Ett flertal nämnde också elcykel som ett alternativ, även samåkning med någon form av tjänst lyftes fram. Små anropsstyrda bussar var också en populär idé. Det finns vidare en vilja att tågtrafiken mellan Bengtsfors och Mellerud ska återupptas även vintertid. Notera att samåkning inte fanns med som alternativ utan behandlades i en separat fråga.

Samåkning

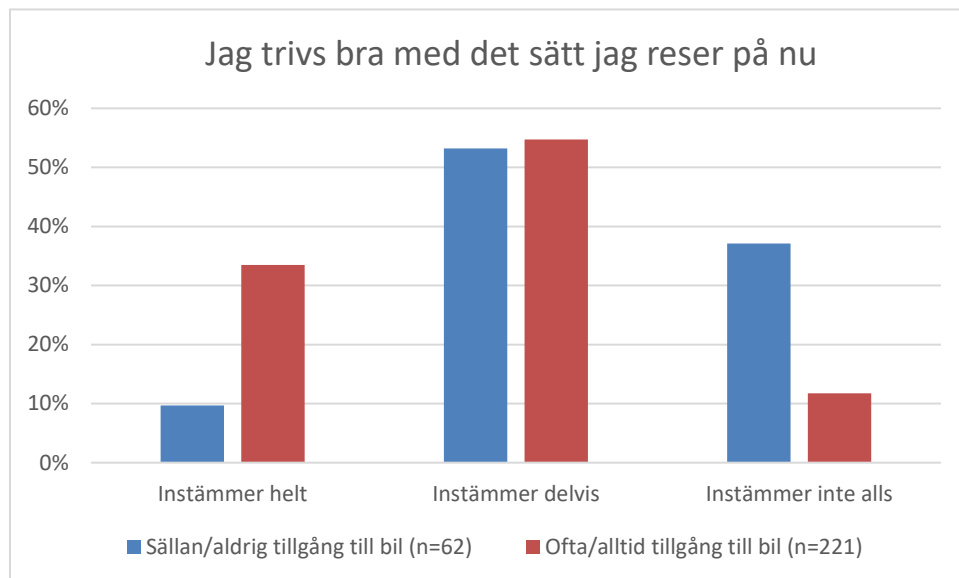


Figur 18. Har du erfarenhet av att samåka?

Majoriteten av respondenterna har erfarenhet av att samåka. De flesta av dessa samåker dock sällan men cirka 20 % samåker regelbundet (1–7 dagar/vecka). För mer detaljerad beskrivning av hur respondenterna samåker och upplever att samåka se resultatrapport

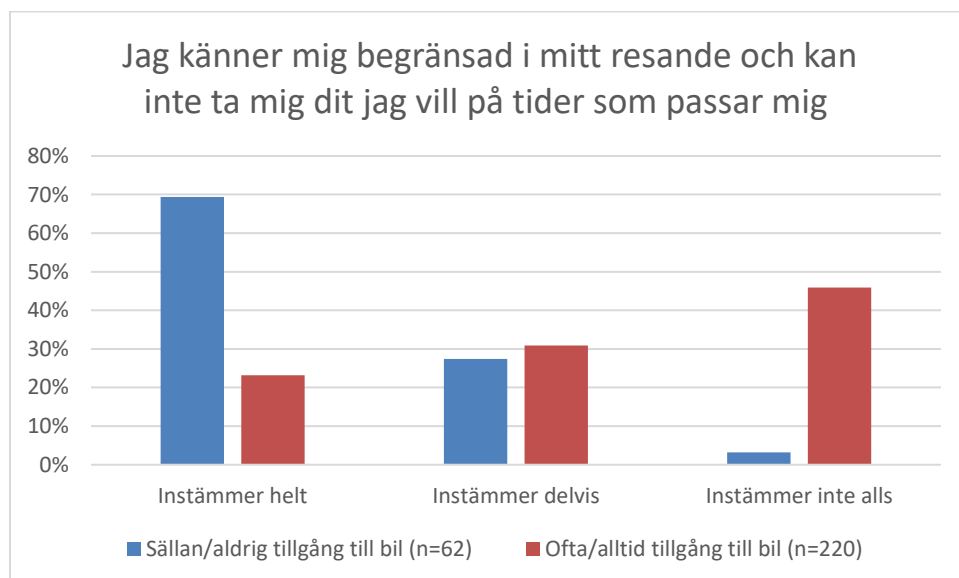
Hur upplevs kommunikationerna i Dals Långed med omnejd?

I enkäten ställdes ett antal påståenden angående upplevelsen av kommunikationerna i Dals Långed med omnejd. Diagrammen visar svaren på påståendena uppdelat mellan personer som har tillgång till bil flera eller alla dagar i veckan och de som har tillgång till bil en dag i veckan eller mindre. Bland de som har låg tillgång till bil är 59 % studenter och 65 % saknar körkort. Bland de som har tillgång till bil yrkesarbetar 60 %, 24 % är pensionärer och 9 % är studenter, i denna grupp har 97 % körkort. Generellt känner sig respondenterna som har låg tillgång till bil mer begränsade i sin möjlighet att resa, de funderar också i högre grad på att flytta från området. Det ingen skillnad på hur svårt de båda grupperna tycker det är att få ihop sin familjesituation med dagens kommunikationer. De som inte har bil är mer nöjda med kostnaden och miljöpåverkan från sina resor. Gemensamt för alla respondenter är att en övervägande majoritet tycker att de bristande kommunikationerna hindrar utvecklingen av Dals Långed med omnejd.



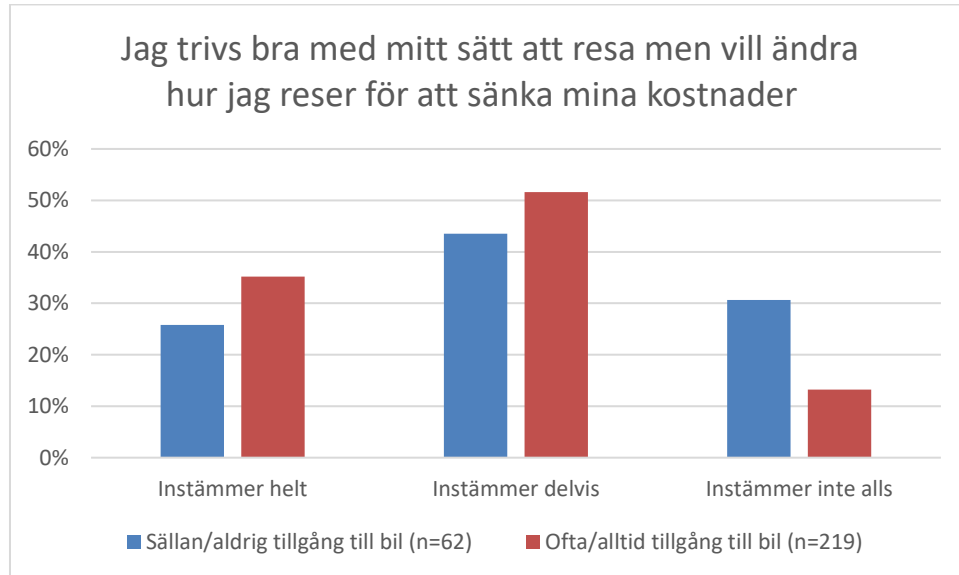
Figur 19. "Jag trivs bra med det sätt jag reser nu"

De som har tillgång till bil trivs generellt bättre med sitt sätt att resa.



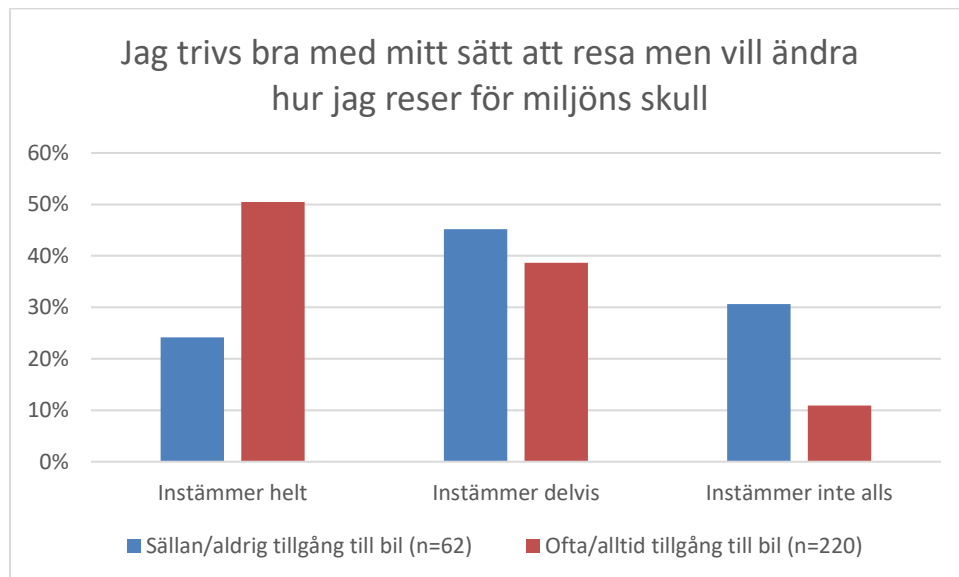
Figur 20. Jag känner mig begränsad i mitt resande och kan inte ta mig dit jag vill på tider som passar mig.

De som sällan eller aldrig har tillgång till bil känner sig mer begränsade i sin möjlighet att resa.



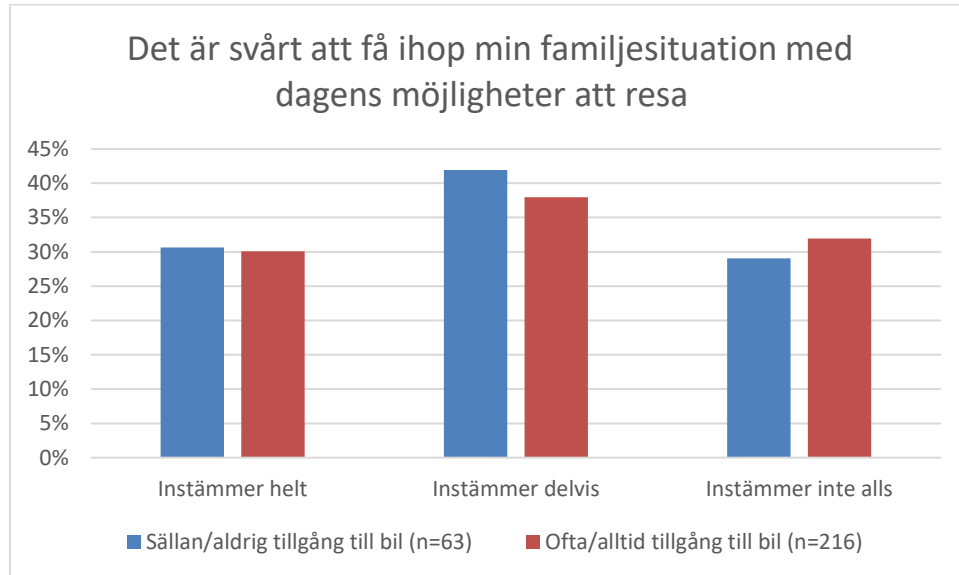
Figur 21. Jag trivs bra med mitt sätt att resa men vill ändra hur jag reser för att sänka mina kostnader.

Något fler av de som har tillgång till bil vill sänka sina kostnader.



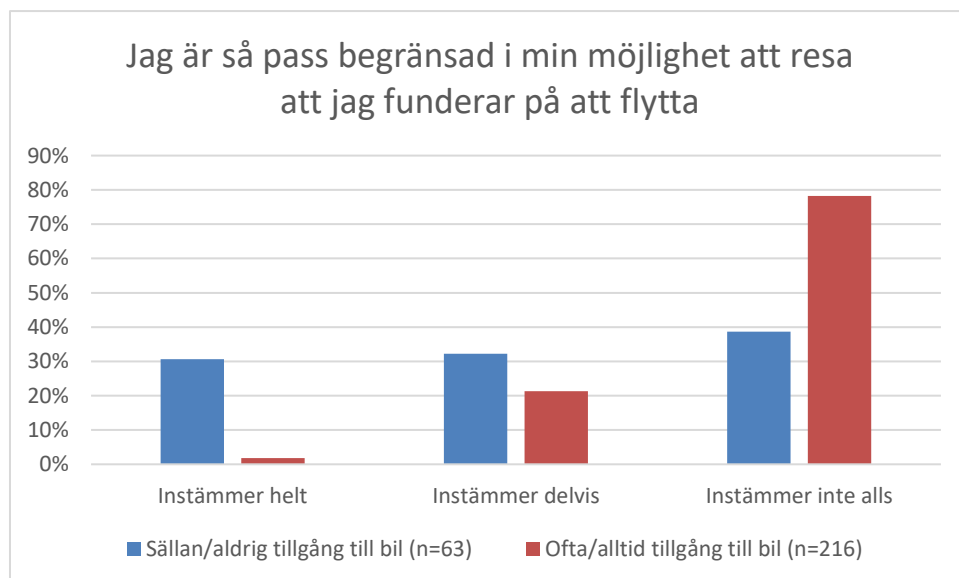
Figur 22. Jag trivs bra med mitt sätt att resa men vill ändra hur jag reser för miljöns skull.

De som inte har tillgång till bil är mer nöjda med hur de reser ur miljösynpunkt. Så mycket som hälften av alla som har tillgång till bil vill ändra hur de reser av miljöhänsyn. Detta är 15 % fler än de som vill sänka sina kostnader.



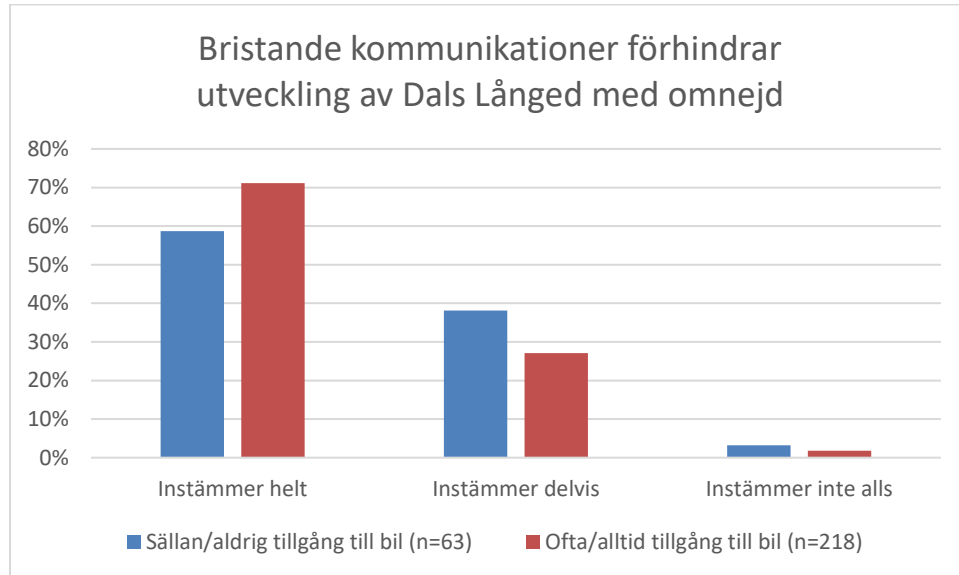
Figur 22. Det är svårt att få ihop min familjesituation med dagens möjligheter att resa.

Svårigheter med att få ihop sin familjesituation med dagens möjlighet att resa skiljer sig inte särskilt mycket åt mellan grupperna. Detta kan förklaras av att de som saknar tillgång till bil i högre utsträckning lever i singelhushåll, 42 % jämfört med 20 % i gruppen som har tillgång till bil.



Figur 23. Jag är så pass begränsad i min möjlighet att resa att jag funderar på att flytta.

Här sticker de utan tillgång till bil ut då nästan en tredjedel instämmer helt på påståendet. Detta kan delvis förklaras med den höga mängden studenter i denna grupp som kanske inte har samma anknytning till platsen.



Figur 24. Bristande kommunikationer förhindrar utvecklingen av Dals Långed med omnejd.

Något fler av de som saknar tillgång till bil tycker att bristande kommunikationer hindrar utvecklingen av Dals Långed med omnejd men skillnaderna är relativt små.

Resultatrapport 2 – Enkätundersökning pendlare Orust kommun

Enkätundersökning

Sammanställningen av enkätresultaten börjar med en översikt av respondenternas demografi. Sedan presenteras pendlarnas synpunkter på de olika färdssätten samt deras inställning och erfarenhet av samåkning och distansarbete.

Slutligen presenteras hur pendlare som använder olika färdssätt för sin resa upplever sin pendlingssituation

Bakgrundsinformation om respondenterna

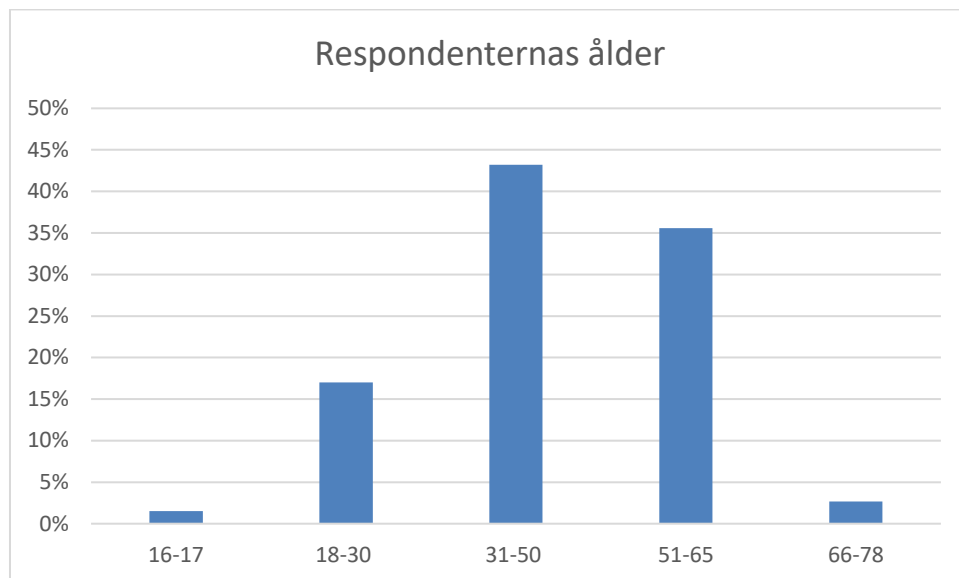
Bland respondenterna är Göteborg är den vanligaste arbetsorten följt av Stenungssund och Uddevalla. Majoriteten av de svarande pendlar från Orust kommun medan ett mindre antal pendlar till kommunen. Nästan alla (93 %) har körkort och en stor majoritet har tillgång till bil alltid eller flera gånger i veckan (90 %). Endast 6 % av respondenterna har aldrig tillgång till bil.

Tabell xx. Orustpendlarnas demografi

DEMOGRAFI

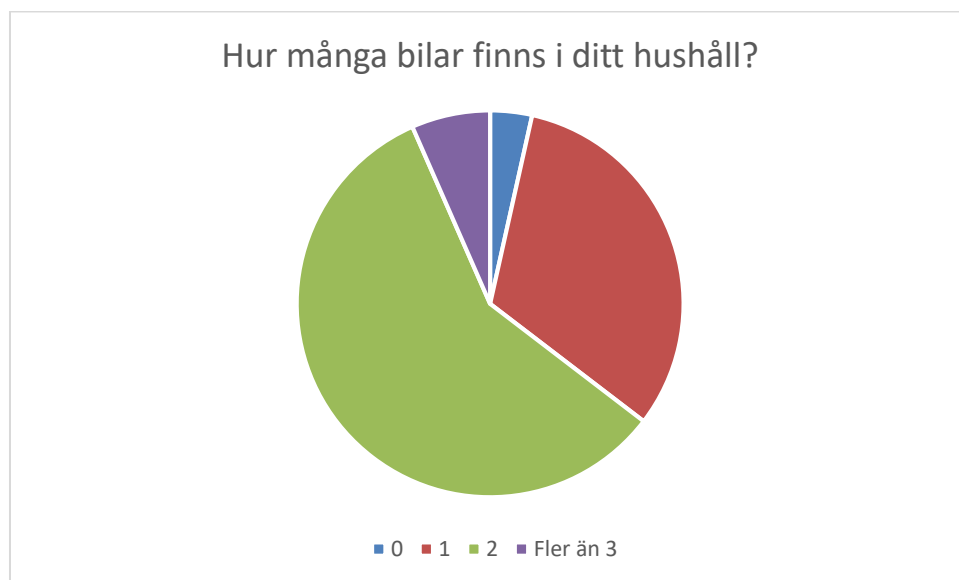
- 58 % BOR I LANDSBYGDER
- 42 % BOR INNE I ETT SAMHÄLLE
- 62 % KVINNOR, 37 % MÄN, 0,5 % ANNAT/VILL EJ ANGE
- 89 % PENDLAR TILL ARBETE
- 8 % PENDLAR TILL STUDIER

De flesta av respondenterna bor i landsbygd och pendlar till arbete. Kvinnor är något överrepresenterade bland respondenterna.



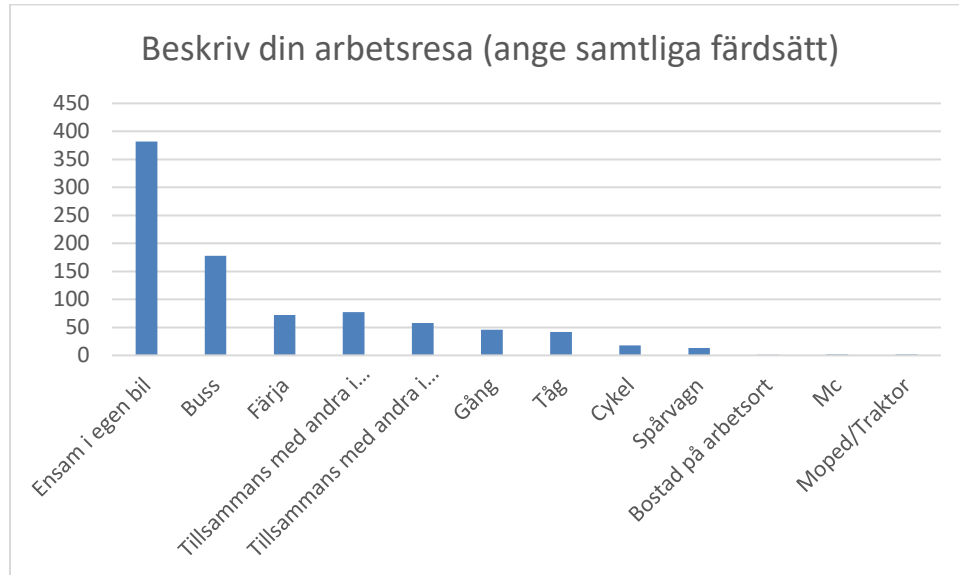
Figur 1. Respondenternas ålder.

Personer i arbetsför ålder är föga förvånande överrepresenterade bland respondenterna.



Figur 2. Hur många bilar finns det i ditt hushåll?

En övervägande majoritet av pendlarna har två bilar i sitt hushåll. Detta skiljer sig från Dals Långed där en bil i hushållet är vanligare än två.



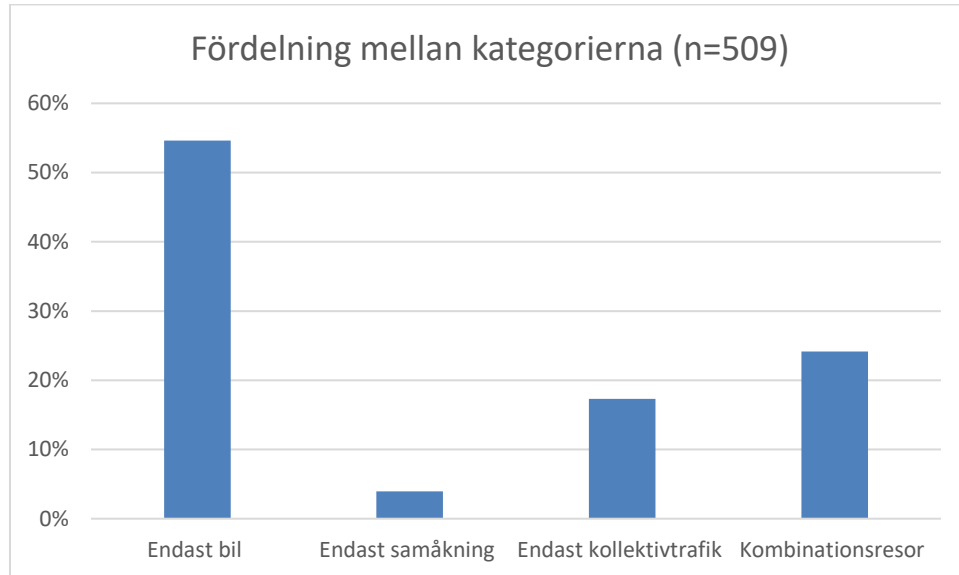
Figur 3. Orustpendlarnas val av färdmedel för sin pendlingsresa.

I ovanstående figur syns vilka färdmedel som respondenterna använder för sin pendlingsresa. Många av respondenterna kombinerar flera färdmedel. En majoritet åker själva i egen bil.

Hur upplever respondenterna sin pendlingssituation?

I enkäten ställdes ett antal påståenden kring respondenternas upplevelse av sin pendlingssituation. Nedan analyseras svaren uppdelat på vilket färdssätt respondenten använder sig av. De färdssätt som presenteras är:

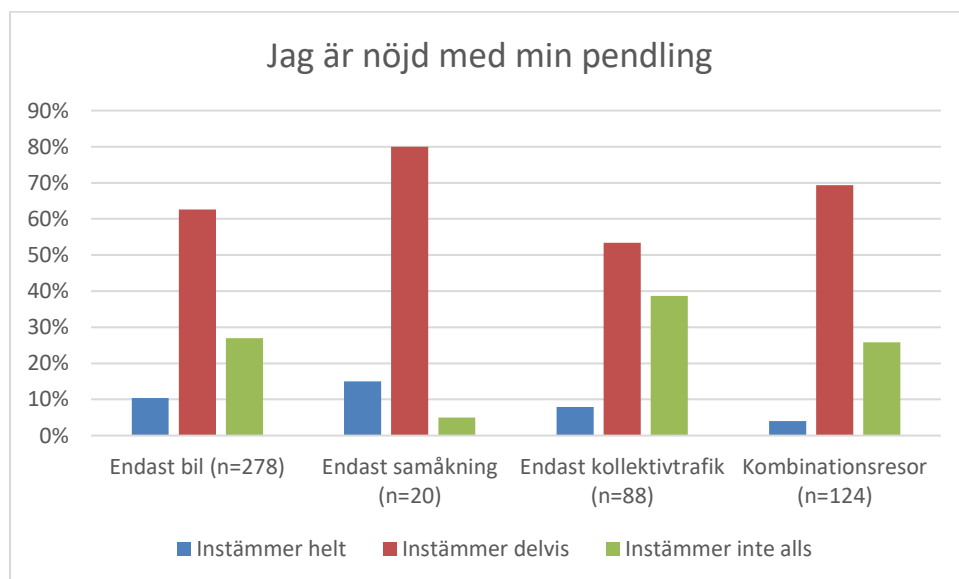
- 5) **De som endast kör bil.** Här redovisas de respondenter som uppger att de endast kör ensam i egen bil, samt de som ibland kör själv och ibland åker med andra.
- 6) **De som endast samåker.** Denna kategori innefattar de respondenter som bara samåker alltså uppger att de aldrig åker ensam i egen bil.
- 7) **De som endast åker kollektivtrafik.** I denna grupp ingår de resenärer som inte använder bil som del av sin resa. Åtta av dessa respondenter anger att de alternerar mellan gång och cykel till hållplatsen.
- 8) **De som kombinerar sitt resande.** I denna grupp faller de som kombinerar bil och kollektiva färdmedel. Fem av respondenterna anger att de även använder cykel för att ta sig till kollektivtrafik men alternerar mellan denna och bilen.



Figur 4. Andel respondenter i varje färd-sätts-kategori.

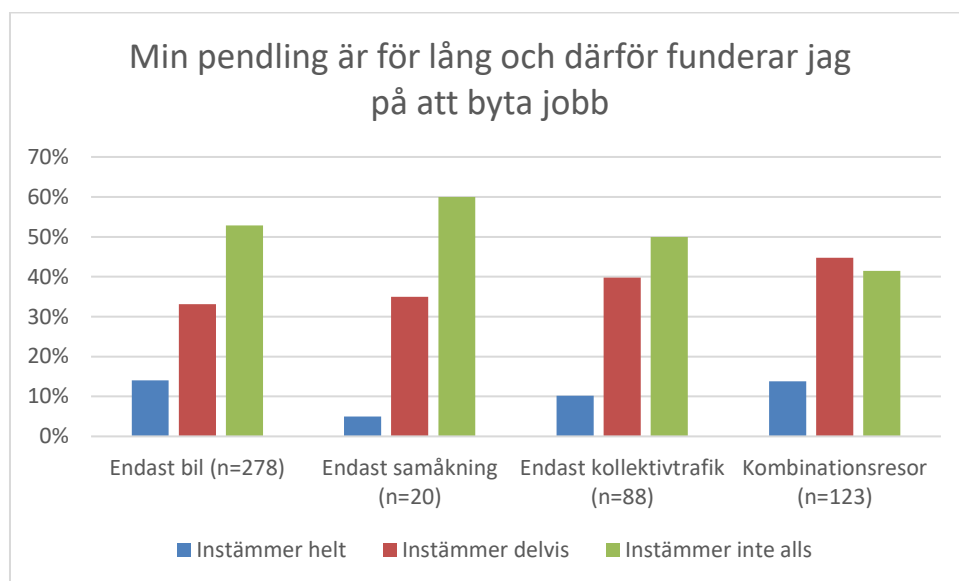
En övervägande majoritet av respondenterna använder endast bil som färdmedel. Slår man ihop de som kombinerar kollektivtrafik och bil med de som enbart åker kollektivt blir denna andel 41 % jämfört med de 55 % som åker själva i egen bil.

Påståenden om respondenternas pendlingsresa



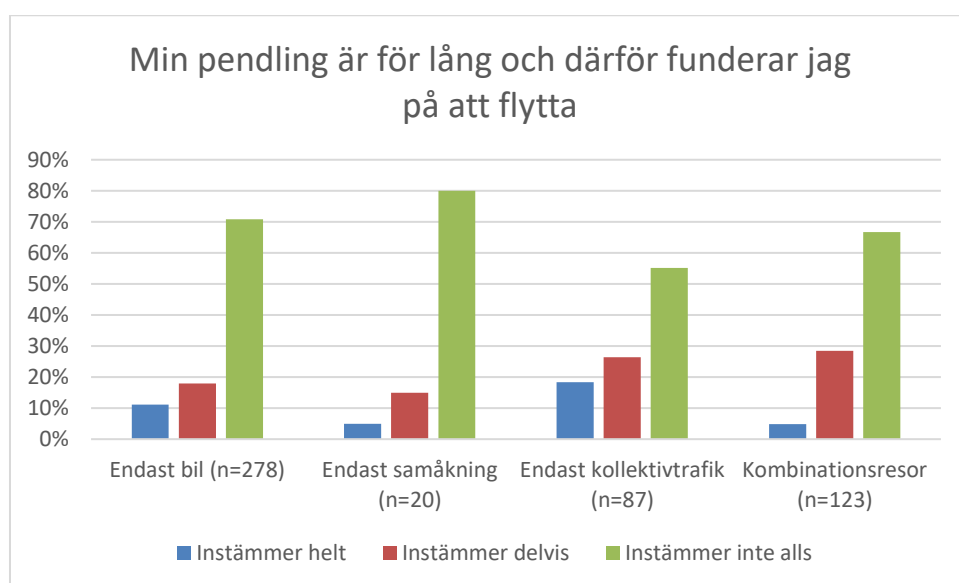
Figur 5. Jag är nöjd med min pendling.

Hur nöjda respondenterna är skiljer sig något mellan de olika färdssätten. Allra nöjdst är samåkarna, följt av de som endast åker bil och de som kombinerar sitt resande. Minst tillfredsställda är de som åker kollektivt hela vägen.



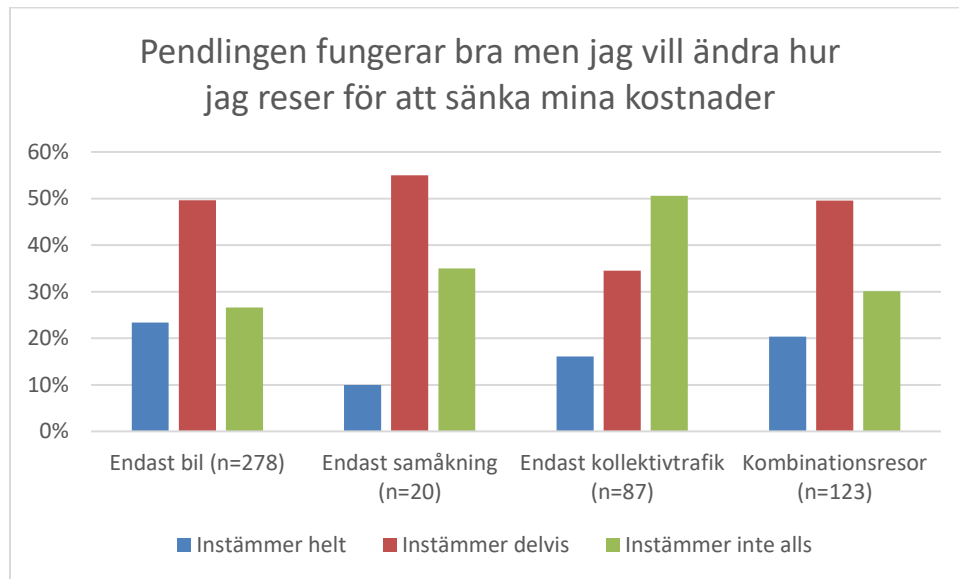
Figur 6. "Min pendling är för lång och därför funderar jag på att byta jobb"

Hur många som instämmer helt med påståendet att pendlingen är för lång så de funderar på att byta jobb varierar mellan samåkarnas 5 % till 14 % för de som åker enbart kollektivt eller enbart med bil.



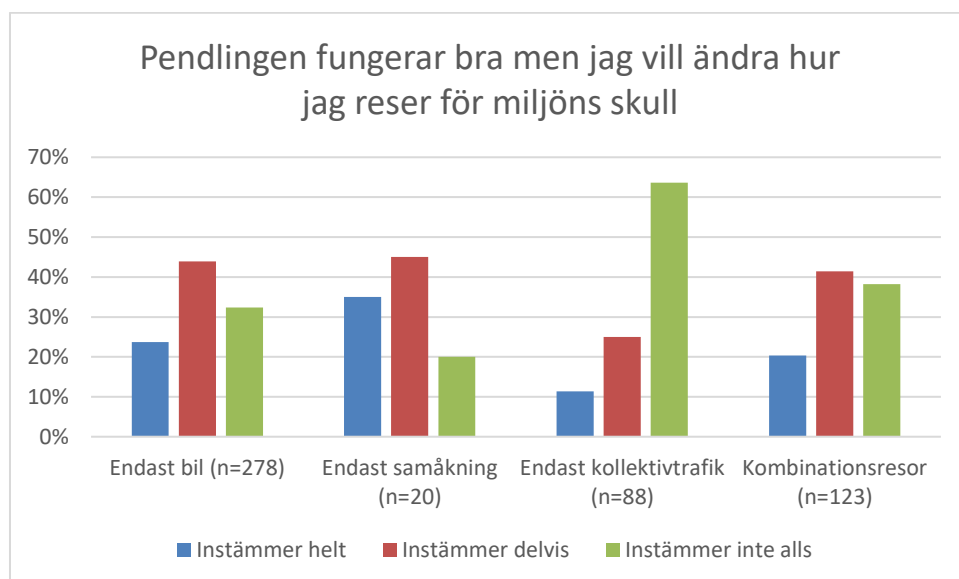
Figur 7. "Min pendling är för lång och därför funderar jag på att flytta"

Generellt är det färre personer som funderar på att flytta än att byta jobb. Detta stämmer dock inte för de som endast åker kollektivt. Där instämmer hela 18 % helt på detta påstående.



Figur 8. Pendlingen fungerar bra men jag vill ändra hur jag reser för att sänka mina kostnader.

Kostnaden för resan verkar vara mest problematiskt för de som kör bil hela vägen följt av de som kombinerar bilresandet med kollektivtrafik. De som är mest nöjda är de som åker kollektivt hela vägen.

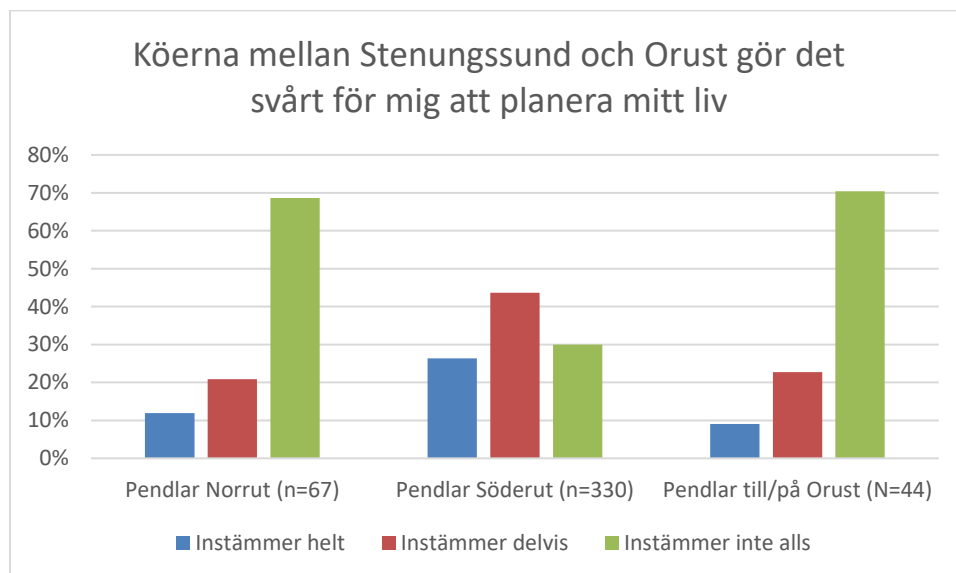


Figur 9. Pendlingen fungerar bra men jag vill ändra hur jag reser för miljöns skull.

De som samåker är mest intresserade av att ändra sin pendling av miljöskäl, följt av de som kör bil hela vägen och de som kombinerar kollektivtrafik med bil. Mest nöjda ur miljösynpunkt är de som åker kollektivt hela vägen.

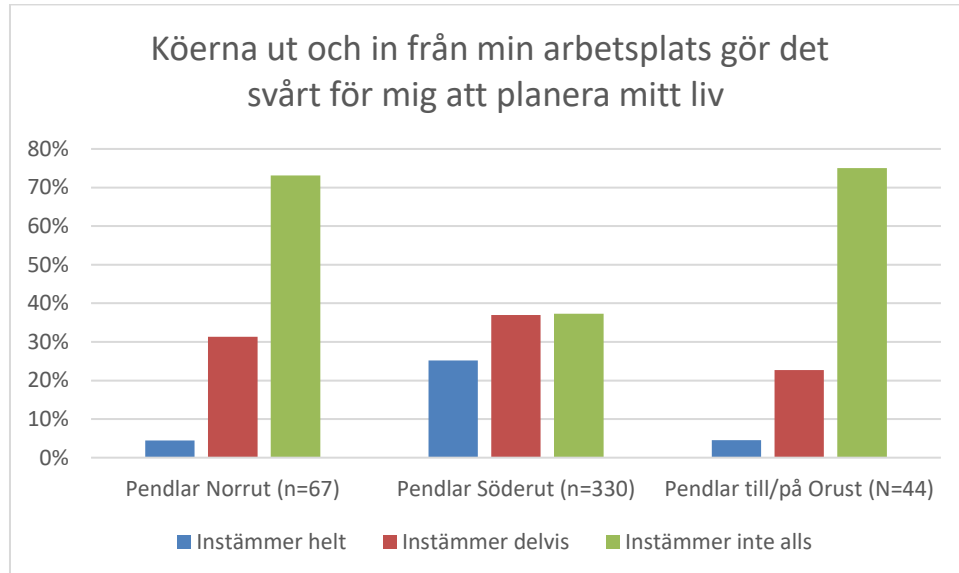
Köer och pendling

En hypotes i projektet var att många av de som pendlar, framförallt söderut, upplever att köerna mellan Stenungssund och Orust samt in och ut från sin arbetsplats som ett problem för att planera sin pendling.



Figur 10. "Köerna mellan Stenungssund och Orust gör det svårt att planera mitt liv"

Föga förvånande ser vi att de som upplever köer som ett problem är främst de som pendlar söderut.



Figur 11. "Köerna ut och in från min arbetsplats gör det svårt att planera mitt liv"

Liksom köer mellan Orust och fastlandet kan ställa till problem så finns det även svårigheter med köer in och ut från arbetsplatsen. Även här kan vi se att detta problemen är som störst söderut.

Pendlarnas egna reflektioner

Efter att ha svarat på påståenden om sin pendling fanns det möjlighet för respondenterna att lämna kommentarer om hur man upplever sin pendling. 163 personer valde att lämna en kommentar.

Den generella bilden som lyfts fram i kommentarerna är att det går för få bussar och att det tar för lång tid att resa med buss. Klagomålen riktas framförallt mot trafik på Orust då de flesta upplever att trafiken söder om ön fungerar bra. Det är många som vill se fler direktbussar mot Göteborg från Varekil/Henån, då de flesta vill ha möjlighet att sova/jobba på bussen är en buss utan byte att föredra.

"Bytet med matarbuss till Kolhättan gör att det är i det närmaste ohållbart att pendla med buss till Göteborg om man behöver byta en gång i Göteborg också. Den extra väntetiden, som av någon anledning oftast är längre när man skall hem, gör att det är svårt att motivera pendling med kollektivtrafik."

En del pendlare har gått så långt att de skaffat lägenhet i Göteborg. Möten på distans eller funderingar på att flytta/byta jobb på grund av pendlingen förekommer också i kommentarerna.

Många upplever en brist på kvälls- och helgturer samt brist på parkeringsplatser på pendelparkeringen. Ett fåtal nämner bristen på cykelbanor som ett problem för deras pendling.

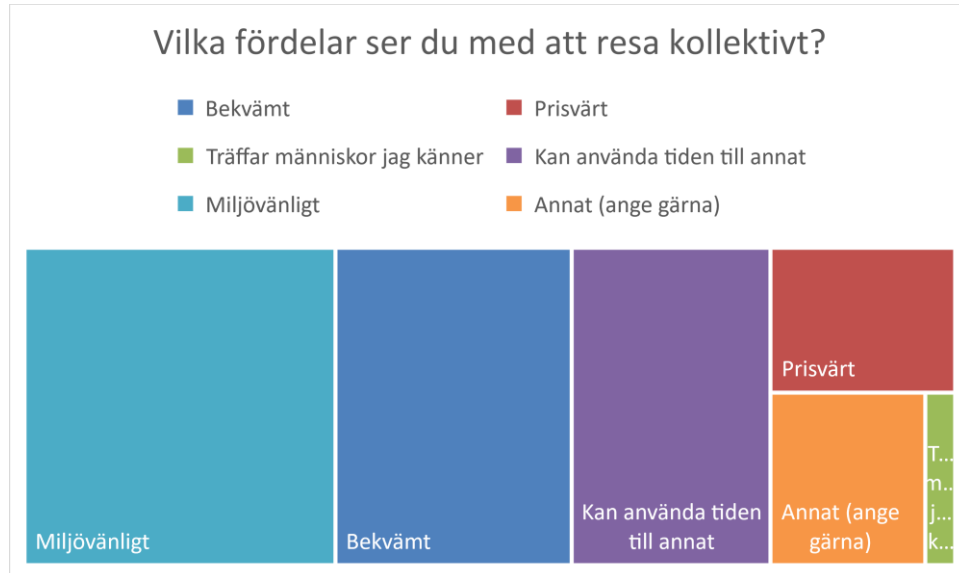
Pendla med kollektivtrafik

Närmare 40 % av de som svarade på enkäten använder kollektivtrafik för hela eller delar av sin resa. Följande frågor har enbart ställts till de som använder sig av kollektivtrafik för hela eller delar av sin resa.



Figur 12. Är du nöjd med utbudet av kollektivtrafik?

Av de som använder kollektivtrafiken svarar 18 % att de är nöjda med utbudet av kollektivtrafik, övriga 82 % svarar att de inte är nöjda. Totalt lämnades 129 kommentarer på ovanstående fråga. Av de 129 kommentarer handlade 38 om att man önskar fler direktbussar i rusningstrafik mellan Orust och Göteborg. Ytterligare vanliga kommentarer är viljan att kunna stanna och ta en AW med kollegorna och då behövs senare bussar. Många menar att det fungerar att resa kollektivt i det starka kollektivtrafikstråk som går över ön från Henån i norr till Varekil i söder men att det blir svårt när man ska åka till andra delar av ön.



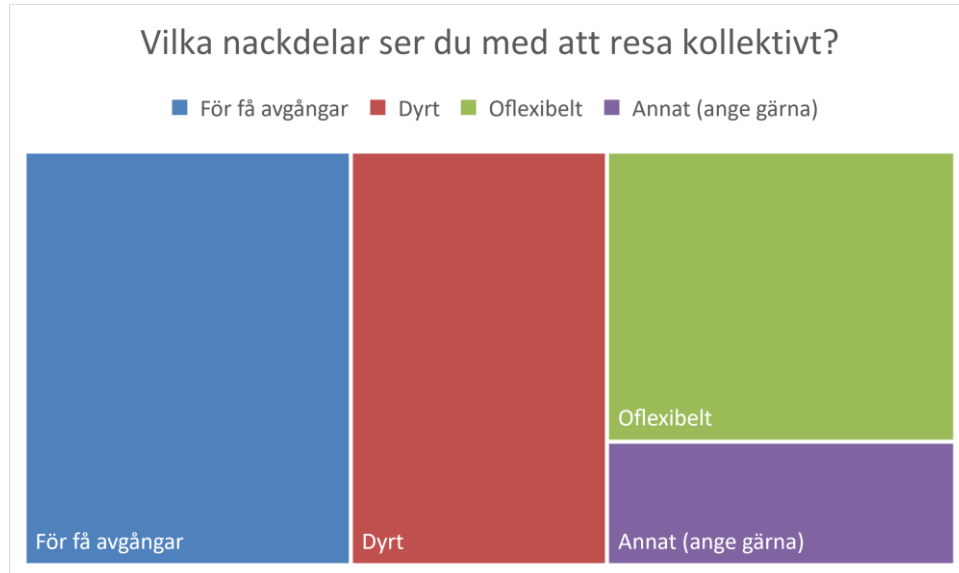
Figur 13. Vilka fördelar ser du med att resa kollektivt?

Den största fördelen med att resa kollektivt som nämns av respondenterna är att det är miljövänligt, följt av att det är bekvämt samt att man kan använda tiden till annat. Trettiosex personer lämnade kommentarer på frågan. Aspekter som lyfts fram är att man slipper stressen av att köra in till Göteborg, att det går att vila på vägen samt att man slipper köer.

"Köerna på motorvägen, framförallt runt Kungälv gör att jag åker buss då den kör i bussfil" Kvinna, 55

Några lyfter att resor med kollektivtrafik gör det möjligt att bara ha en bil i hushållet. Ytterligare ett antal personer menar att det inte finns några fördelar alls med att åka kollektivt, att det är dyrt och för få avgångar.

"Jag har inget annat val" Kvinna, 53



Figur 14. Vilka nackdelar ser du med att resa kollektivt?

För få avgångar är den vanligaste nackdelen som lyfts fram i relation till att pendla med kollektivtrafik följt av att det är dyrt och oflexibelt. 43 personer lämnade kommentarer på frågan. Den vanligaste nackdelen som lyfts fram i kommentarerna är byten och bytestider.

”Ibland långa och kalla väntetider, framförallt i Stenungsund” Kvinna, 57

Att bussarna ofta är trånga är något som många lyfter fram samt att det är ont om parkeringsplatser vid de populära pendelparkeringarna.

Cykelpendling

Av de som svarade på enkäten angav 7,5 % (37 personer) att de använde sig av cykel för hela eller delar av sin pendlingsresa. De flesta av dessa cyklister använder cykeln för att ansluta till kollektivtrafik (74 %). Den viktigaste anledningen att välja cykel som transportmedel var för de flesta motion, följt av miljöhänsyn och att det är snabbast. De flesta som använder cykel använder också andra färdmedel.

”Måste köra egen bil på vintertid när det är så mörkt, annars cyklar jag till bussen eftersom det inte går nån buss förbi Kollungeröd vilket är väldigt synd. Jag tycker det är jättetråkigt att jag inte får ta med mej min cykel på bussen, det hade underlättat väldigt mycket!” Kvinna, 60 år.

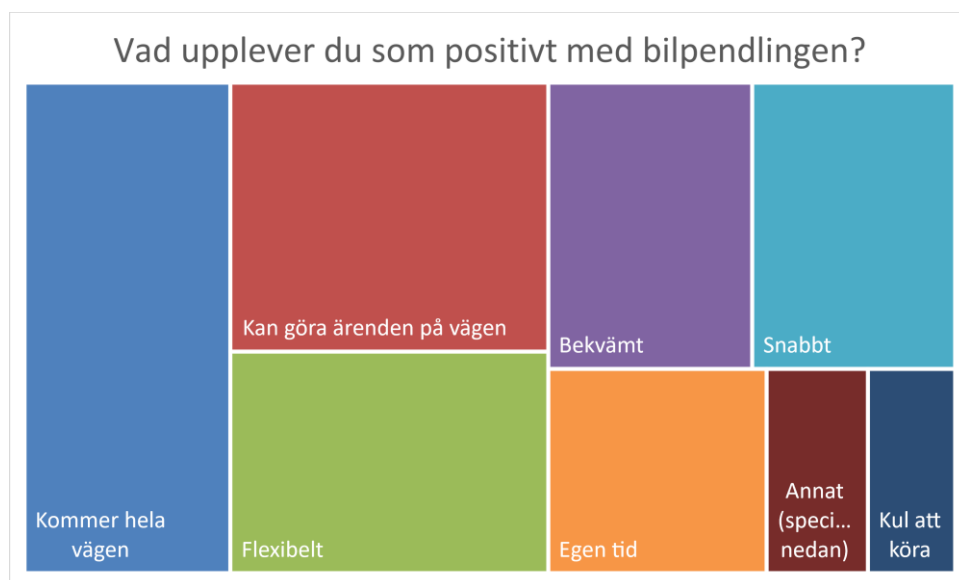
Trettiofyra procent (12 personer) av enkätrespondenterna svarade att de är nöjda med cykelmöjligheterna – övriga 66 % hade synpunkter på hur det

kunde förbättras. Den generella åsikten bland de som pendlar med cykel på Orust är att det behövs fler cykelvägar. Av tjugotre svarande är det tio som lyfter fram detta. En annan viktig faktor som fyra personer lyfter fram är möjligheten att ta med sig cykel på bussen för att fortsätta sin resa när man kliver av kollektivtrafik. Några lyfter även fram vikten av bra belysning samt efterfrågar säkrare cykelparkering.

Pendla med bil

Följande frågor har enbart ställts till de som använder sig av bil för sin pendling.

Majoriteten av respondenterna använder bil för hela eller delar av sin resa.

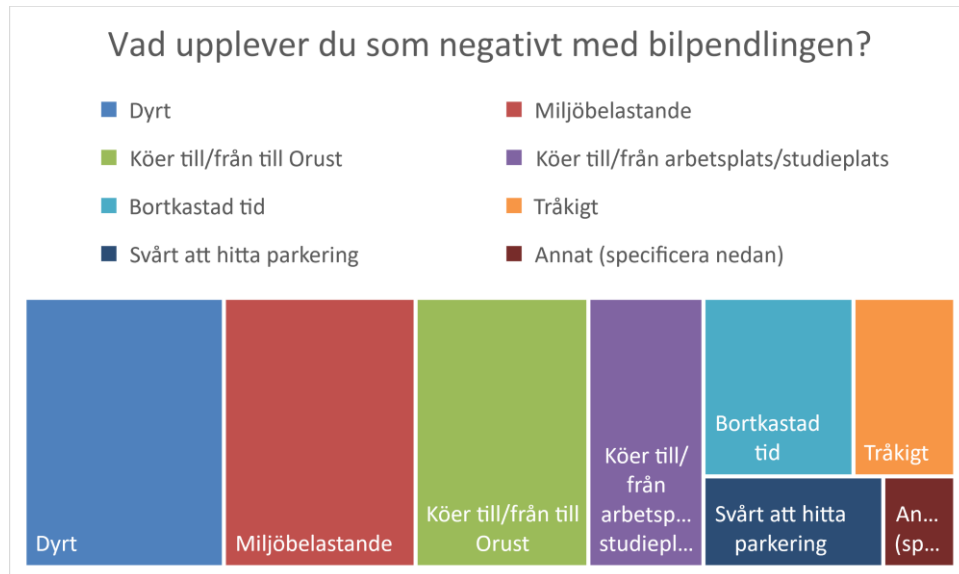


Figur 15. Vad upplever du som positivt med bilpendlingen?

Det som flest personer nämner som positivt med bilpendling är att man kommer hela vägen – tätt följt av att man kan göra ärenden. Flexibelt, snabbt och bekvämt lyfts också fram som viktiga anledningar. Många av de som lämnat kommentarer på den här frågan är de som kör en delsträcka för att ansluta till buss. Detta gör de för att få tillgång till fler avgångar eller slippa långa bytestider. Andra pekar på att bil är bra för att man kan prata ostört i telefon. Någon säger att det är det billigaste alternativet då personen i fråga ändå behöver bil några gånger i veckan pga. arbetstider.

”Billigare än bussen då jag ändå behöver ta bilen 1–2 ggr i veckan pga. arbetstiderna.”

Att man kommer i tid är också viktigt. En del lyfter fram att bilen är ett nödvändigt ont.

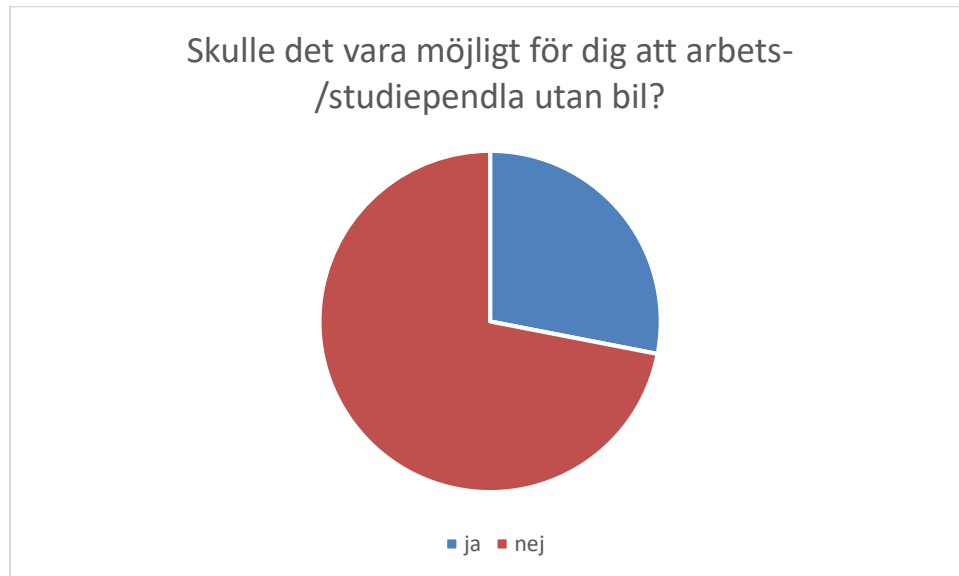


Figur 16. Vad upplever du som negativt med bilpendlingen?

Kostnaden och miljöbelastningen är de faktorer som nämns flest gånger som negativa med bilpendlingen. Därefter följer köerna in och ut från Orust samt från arbetsplatsen. Efter köer är det säkerhetsaspekten som fem personer lyfter fram – då främst den egna tröttheten men även risken för viltolyckor och dåligt väglag. Ont om parkeringsplatser och förlorad arbetstid nämns av några.

”Det känns så onödigt att vi är beroende av 2 bilar i hushållet för att det inte finns kollektivtrafik med förbindelser till Stenungsund eller pendlingsort vid färjan.”

Skulle det vara möjligt för de som idag pendlar med bil att arbets- /studiependla utan att använda bil?



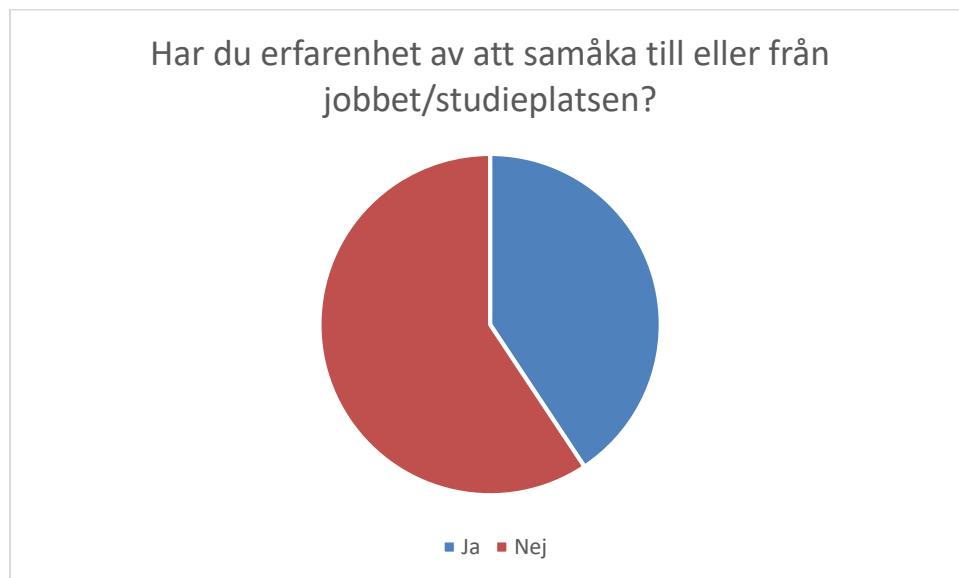
Figur 17. Skulle det vara möjligt för dig att arbets-/ studiependla utan bil?

Tjugoåtta procent av de tillfrågade bilpendlarna svarade att det skulle vara möjligt att pendla utan att använda bil, 227 personer lämnade kommentarer på frågan.

”Tiden” tillsammans med ”för få avgångar” är de allra vanligaste orsakerna till att man inte kan pendla kollektivt. Många beskriver att restiderna förlängs med flera timmar om man tar buss. En del menar att det är långt till närmaste hållplats och att de behöver bil för att ta sig dit. En del kommentarer handlar om att det inte går praktiskt med bil när man ska hämta och lämna barn. Vissa menar att man skulle kunna pendla med cykel men att det behövs bättre cykelbanor.

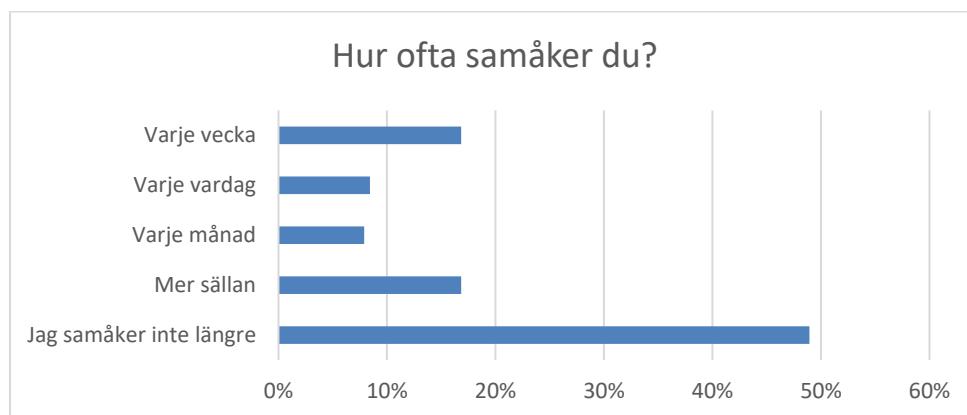
Generellt verkar det finnas en uppfattning om att det skulle vara bra att åka kollektivt men att det inte går.

Pendla genom samåkning



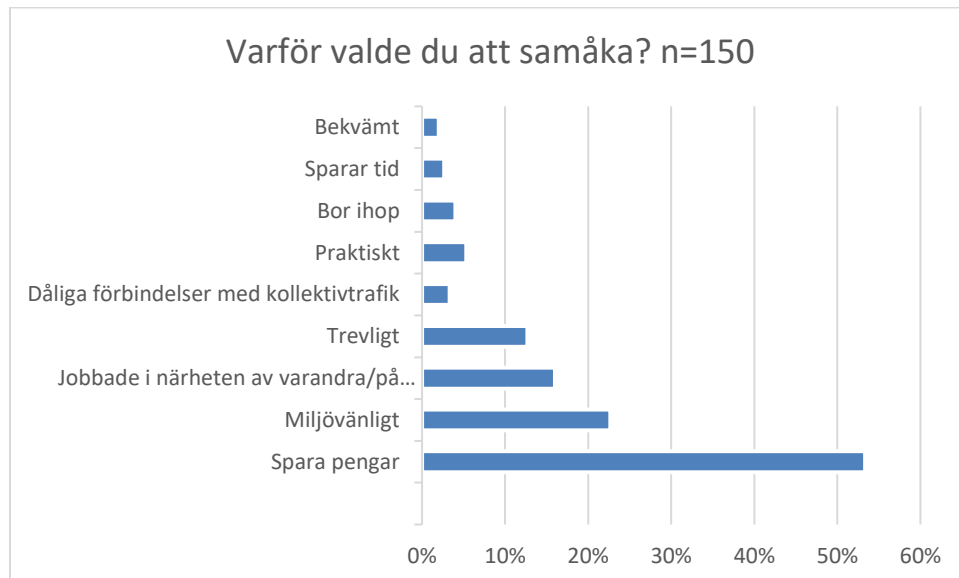
Figur 18. Har du erfarenhet av att samåka till eller från jobbet/studieplatsen?

Nästan hälften (41 %) av respondenterna svarar att de har erfarenhet av att arbets-/studiependla genom samåkning.



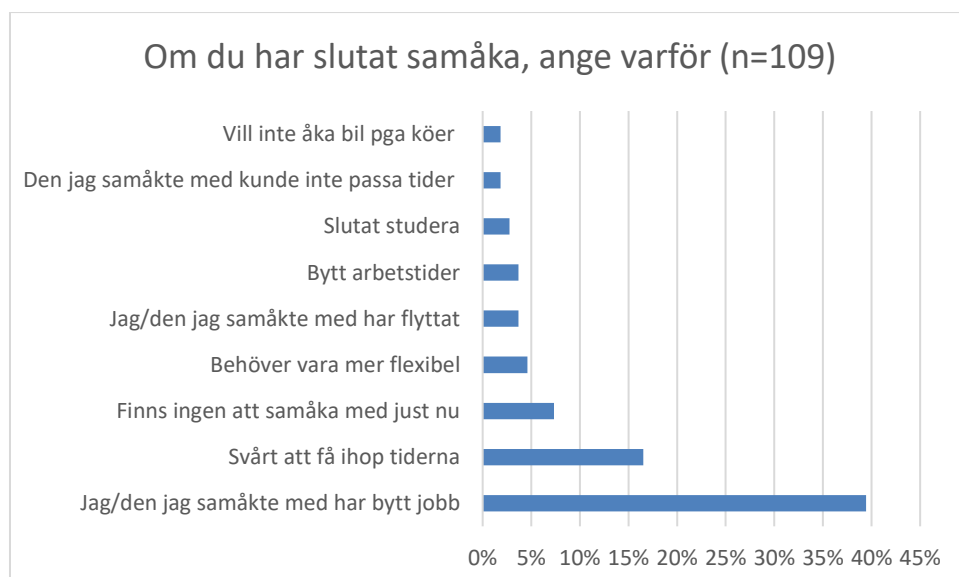
Figur 19. Hur ofta samåker du?

Bland de respondenter som har erfarenhet av att samåka uppger hälften att de inte samåker längre. Tjugofem procent uppger att de samåker regelbundet (varje vecka eller varje vardag).



Figur 20. Varför valde du att samåka?

Ovanstående fråga ställdes öppen och svaren lämnades i fritext. Spara pengar var den absolut vanligaste anledningen att samåka följt av miljöskäl, att det var praktiskt möjligt att samåka samt trevligt. Svaren spara pengar, miljö och trevligt nämndes ofta ihop.



Figur 21. Om du slutat samåka, ange varför

De flesta har slutat samåka på grund av att de själva eller den de samåkade med bytt jobb. Att det är svårt att få ihop det tidsmässigt är också en vanlig orsak till att man slutar samåka.

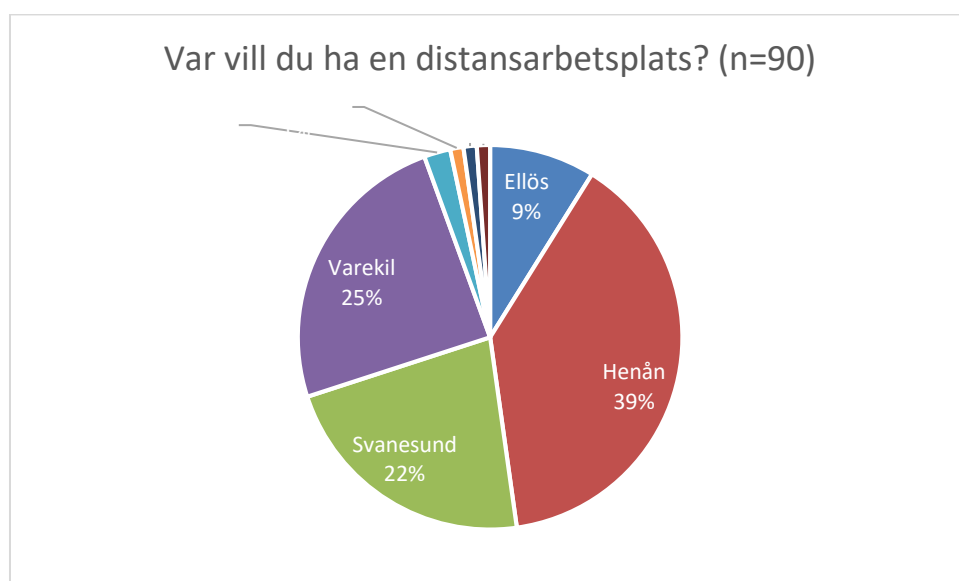
”Det blev en stor belastning att hela tiden stämma av och anpassa tider för att hämta och lämna den andra personen.” Kvinna, 45

Distansarbete



Figur 22. Har du möjlighet att arbeta på distans en eller flera dagar i veckan?

Redan innan pandemin hade många av Orustpendlarna möjlighet att arbeta på distans.



Figur 23. Var vill du ha en distansarbetsplats?

Av de respondenter som har möjlighet att arbeta på distans svarade 90 personer att de var intresserade av att arbeta på en distansarbetsplats på ovanstående orter.

Resultatrapport 3 "Cykelpool +"

Inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring Cykelpool + inom projektet
"Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Vera Telemo, Jacob Thåqvist och Robert Curran

Medarbetare: Michael Koucky, Alex Spielhaupter

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo,
projektledare "Tur och retur"

Datum: 2020-12-27

Cykelpool +

Bakgrund

Inom projektet Tur&Retur genomfördes mellan maj och november 2020 ett test med en automatiserad cykelpool i Dals Långed, som en utveckling av den befintliga cykelpoolen *Cykla Gul* i samhället. Det är ett av sju delprojekt som testat olika delar av hållbar mobilitet i landsbygder.

Cykelpooler och cykeldelningstjänster är någonting som lyser med sin frånvaro i de flesta landsbygder och mindre tätorter. Men i Dals Långed har det sedan hösten 2018 funnits en ideellt driven cykelpool som skapades genom att överblivna cyklar från bostadsrättsföreningar i Göteborg rustades upp och ställdes till kostnadsfritt förfogande för invånare i samhället. Vid uppstarten finansierades projektet av Mötesplats Stenebys Idépeng, ett stipendie som ger stöd åt verksamheter som skapar positiv utveckling för lokalsamhället. De åtta cyklarna i poolen har varit populära, men användningen har begränsats på grund av bristande system för hantering av poolen. Rutiner och system för att lämna ut nycklar, felrapportering samt återlämning i tid har fungerat dåligt. Detta har lett till att nyttjarna har använt pool-cyklarna närmast som privata cyklar vilket motverkat idén om en delningstjänst.

Under de år som cykelpoolen *Cykla Gul* har funnits har man testat flera olika system för att hantera utlåningen av cyklar, där bland annat Steneby bibliotek i Dals Långed under en period åtog sig att registrera användare och lämna ut cykelnycklar. Denna och andra metoder har dock begränsats av en tidskrävande handpåläggning och oförutsägbarhet kring cyklarnas tillgänglighet och skick.

Med projektstöd från Tur&Retur har *Cykla Gul* kunnat effektivisera och utveckla sin verksamhet och nya möjligheter för cykeldelningstjänster på landsbygden kunnat testas utvärderas.

Syfte och mål

Syftet med projektet var att undersöka hur tillgången till en fungerande cykelpool med självbetjäning kan påverka resandet på en liten ort. Projektet testade vidare förutsättningarna för att utveckla konceptet genom att implementera ett digitalt nyckelskåp med tillhörande bokningsapp.

Metoder

Workshop

Under en workshop med invånare i Dals Långed undersöktes förutsättningar och behov kopplade till mobilitet. Deltagarna fick i uppgift att analysera olika typer av mobilitetstjänster med hjälp av en SWOT-analys. Från workshopen kom det från många deltagare fram en önskan att bygga vidare på det som redan finns i Dals Långed och att utveckla lånecykelsystemet *Cykla Gul* vidare.



Figur 1 Mobilitetsworkshop med invånare i Dals Långed

Konceptutveckling av cykelpool med digitalt nyckelskåp

Genom diskussioner med den ansvarige för den befintliga cykelpoolen beslutades att det behövdes ett system för att hantera och automatisera utlåning av cyklarna. Tillsammans med *Cykla Gul* genomfördes en kartläggning av existerande metoder och tjänster för digital administration av cykelpooler. Baserat på denna valdes en lösning från företaget GoRide för test i Dals Långed. Den erbjudna produkten bestod av ett elektroniskt skåp för cykelnycklar som hanteras genom en tillhörande app. Lösningen gör det möjligt för *Cykla Gul* att hantera in- och utlämning av cykelnycklar digitalt via appen, samt kontrollera när och av vilken användare cyklarna brukas. Genom systemet där själva cykelnyckeln hämtas ut ur ett elektroniskt skåp snarare än att använda elektroniska lås på cyklarna kunde de befintliga cyklarna och lås användas utan ombyggnad.

Appen gör det också möjligt för användare att rapportera eventuella fel på cykeln och att enkelt föra statistik över användandet. GoRides lösning var tidigare inte prövad i rural kontext varför viss anpassning krävdes för att möta de behov som finns på platsen. Bland annat förlängdes uthyrningstiden för att passa en glesare geografi med längre restider och debitering per timmer ersattes med ett fast pris för årsmedlemsskap. Enligt överenskommelsen med GoRide delas statistiken från *Cykla Gul* för att följa upp potentialen för liknande användning av GoRides lösningar på andra platser. Efter installation och anpassning av pooltjänsten skedde marknadsföring av tjänsten till lokalbefolkningen via sociala medier och tryckt material.

Drift och underhåll av poolcyklarna sköts av föreningen *Cykla Gul* med Dals Långeds Utvecklingsråd som huvudman för hyresavtalet med GoRide. Mötesplats Steneby bidrog i uppstartsfasen av cykelpoolen genom finansiering via stipendiet Idépeng. Fyrbodals kommunalförbund har drivit projektet Tur&Retur med finansiering från Energimyndigheten.

Enkätundersökning

När tjänsten uppnått drygt 30 medlemmar skickades en enkät ut för att undersöka hur tjänsten används, vilka typer av resor som ersätts av cykel tack vare tjänsten och hur det digitala bokningssystemet fungerar. Enkäten bestod av kvantitativt utformade flervälsfrågor och kvalitativa fritextfrågor för att fånga både övergripande mönster men också detaljerade och unika erfarenheter.

Resultat

Upprättande av digitalt nyckelskåp för Cykla Gul

Nyckelskåpet levererades och installerades i Maj 2020. Utöver en lämplig fästyta och elanslutning kräver nyckelskåpet en WiFi-uppkoppling. I samband med införandet av nyckelskåpet infördes en årlig medlemsavgift för användarna till en kostnad av 100 kr. Debitering sköts direkt av GoRide och kräver ingen ytterligare handpåläggning av *Cykla Gul*. Intäkterna ska användas för att bidra till underhållskostnader och övriga administrativa kostnader. För att bli medlem skickar kunden en förfrågan till *Cykla Gul* som återkommer med ett användaravtal och registrering. För att medlemskapet ska fungera behövs i dagsläget ett svenskt telefonnummer, en smartphone med installerad app och ett giltigt betal- eller kreditkort. Med hjälp av telefonen och appen kan medlemmar öppna cykelskåpet. Via appen kan en cykel även bokas i förväg. Medlemmarna kan låna cyklarna obegränsat antal gånger och upp till 3 dagar i sträck. Om cykeln återlämnas efter bokad tidsram eller försvinner, tillkommer en avgift specificerad i användaravtalet.

Inom ramen för projektet har också en handbok producerats, där arbetsgång och erfarenheter från projektet delas. I handboken redovisas även kostnader för inköp och drift av nyckelskåpet.



Figur 2 Cykla Guls digitala nyckelskåp



Figur 3 Cykla Guls initiativtagare Robert Curran demonstrerar det digitala nyckelskåpet

Cykelkarta och verktyg

Ett verktygsskit med tillhörande cykelkarta har satts upp vid *Cykla Gul*-stationen för att ytterligare uppmärksamma möjligheterna med cykling i Dals Långed. I cykelkartan redovisas hur långt man kommer med cykel på 30 minuter, med *Cykla Gul*-stationen som utgångspunkt.

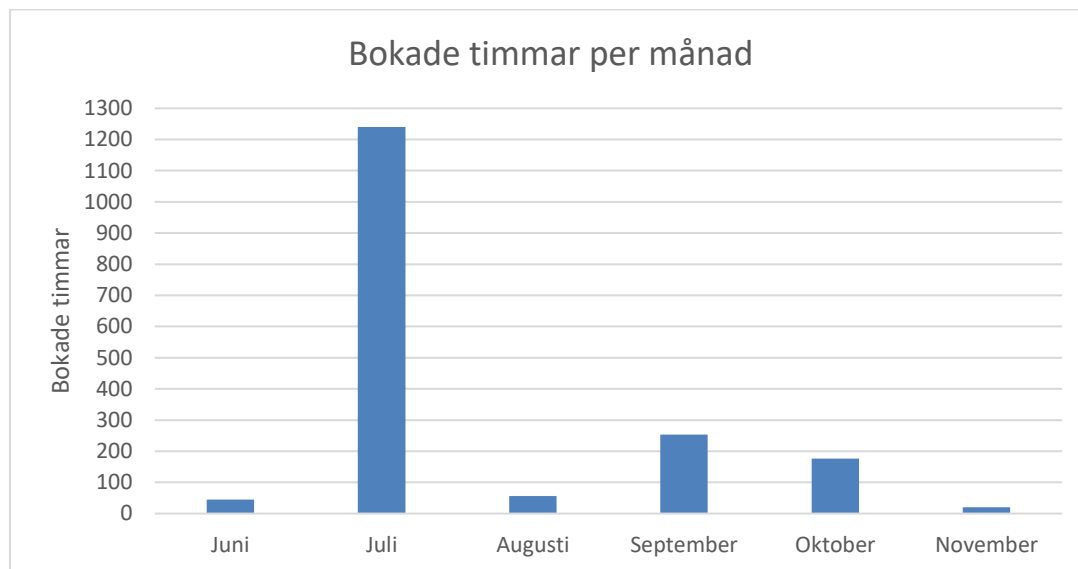
Här kan cyklister pumpa och justera sin egen cykel, studera cykelkartan och samtidigt uppmärksammas på möjligheterna med cykelpoolen.



Figur 4 Cykelkarta och verktygstavla vid Cykla Gul stationen i Dals Långed

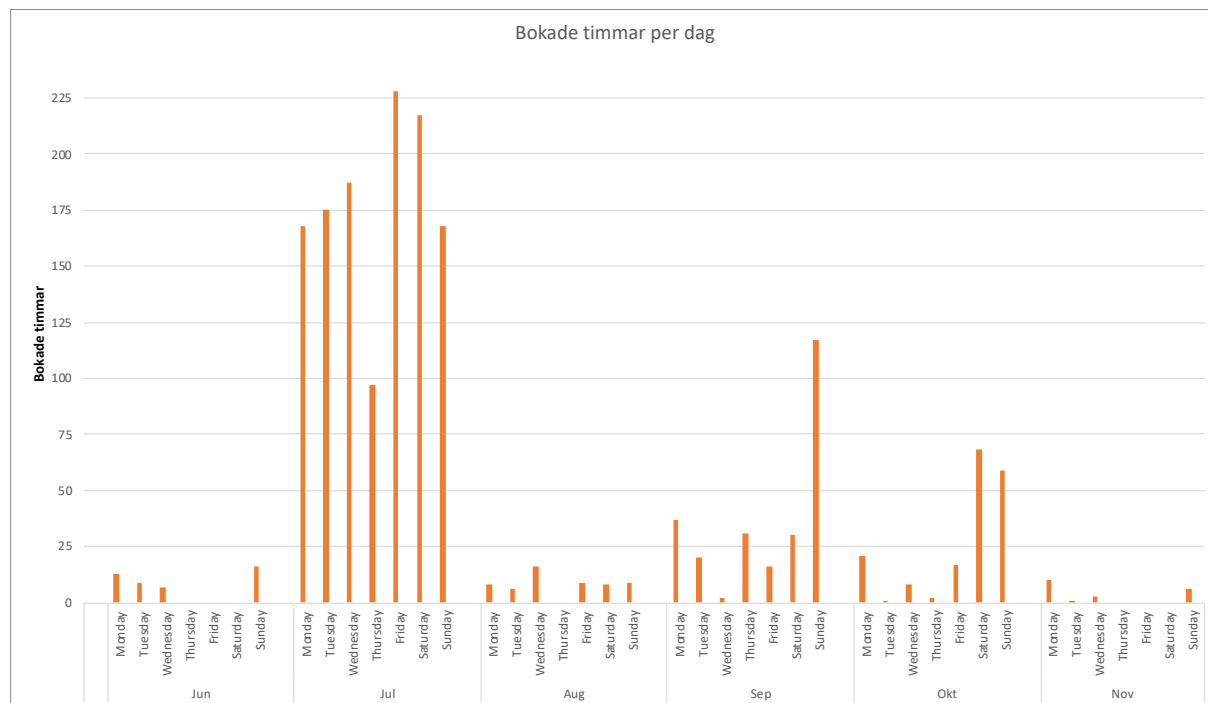
Användande

Från det att nyckelskåpet installerades i maj har antalet medlemmar ökat till 30 stycken i november 2020. Mellan maj och november har cyklarna bokats totalt 1790 timmar, motsvarande 224 timmar per cykel, mer än en timme per dag i genomsnitt. Utlåningsfrekvensen har ökat och samtliga cyklar har återlämnats efter avslutad bokning.



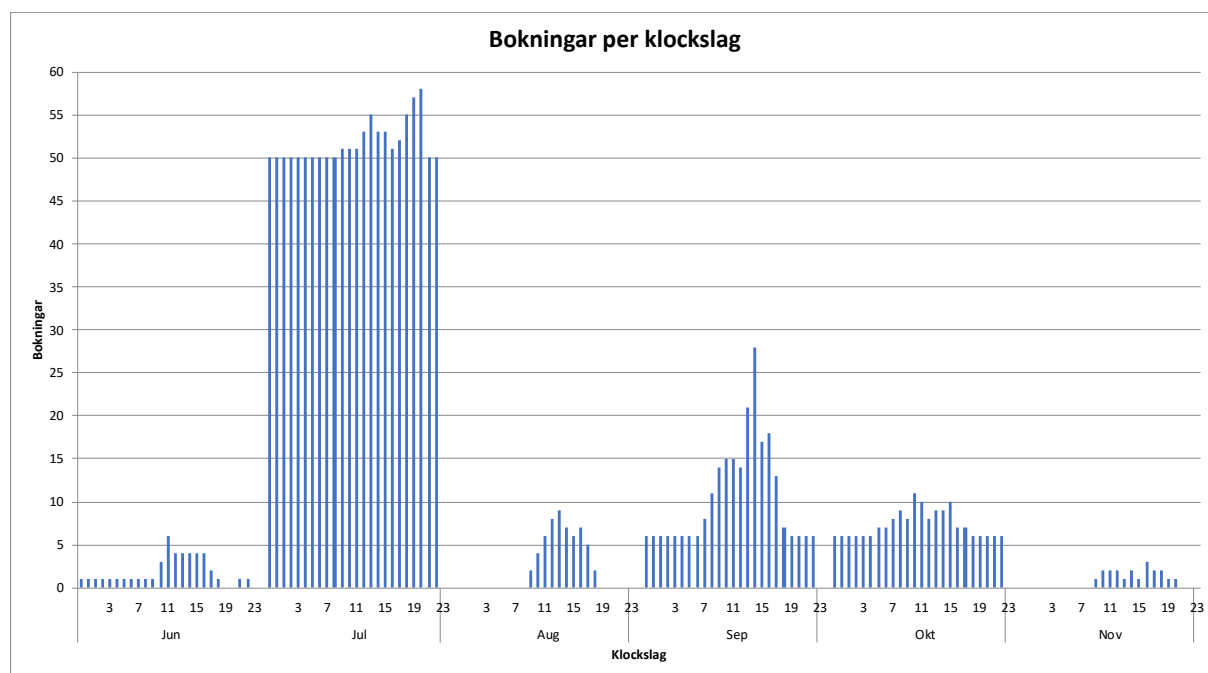
Figur 5 Bokade timmar per månad

Figur 6 visar antalet bokade timmar mellan juni och november 2020. Data över maj och december månad är ej fullständig varför den exkluderats i redovisningen här. De avvikande siffrorna över juli månad förklaras av att två av poolens cyklar då hyrdes för hela månaden av besökare. Bortsett från i juli har flest bokade timmar per månad uppmätts i september och oktober med 253 timmar (32 timmar per cykel) respektive 173 timmar (22 timmar per cykel). Inför sommaren var en förhoppning att fler turister skulle utnyttjat cyklarna för att ta sig runt bland målpunkter i närheten, men detta har utöver de två cyklar som långtidshyrt inte skett i någon större utsträckning. Detta kan ha påverkats av minskat resande på grund av corona-pandemin. Att uthyrningsfrekvensen ökade i september och oktober kan förklaras av att studenter vid den här tiden återvänt till Dals Långed och att de utgör en stor kundgrupp. Därtill kan det antas att medvetenheten om det nya bokningssystemet växer över tid varför fler provat att hyra cykel mot slutet av sommaren än i början.



Figur 6 Bokningar per dag och månad

Figur 7 visar fördelningen av bokningar över veckans alla dagar. Under september och oktober ökar bokningsfrekvensen under veckosluten vilket indikerar att cyklarna främst använts för transporter på fritiden.

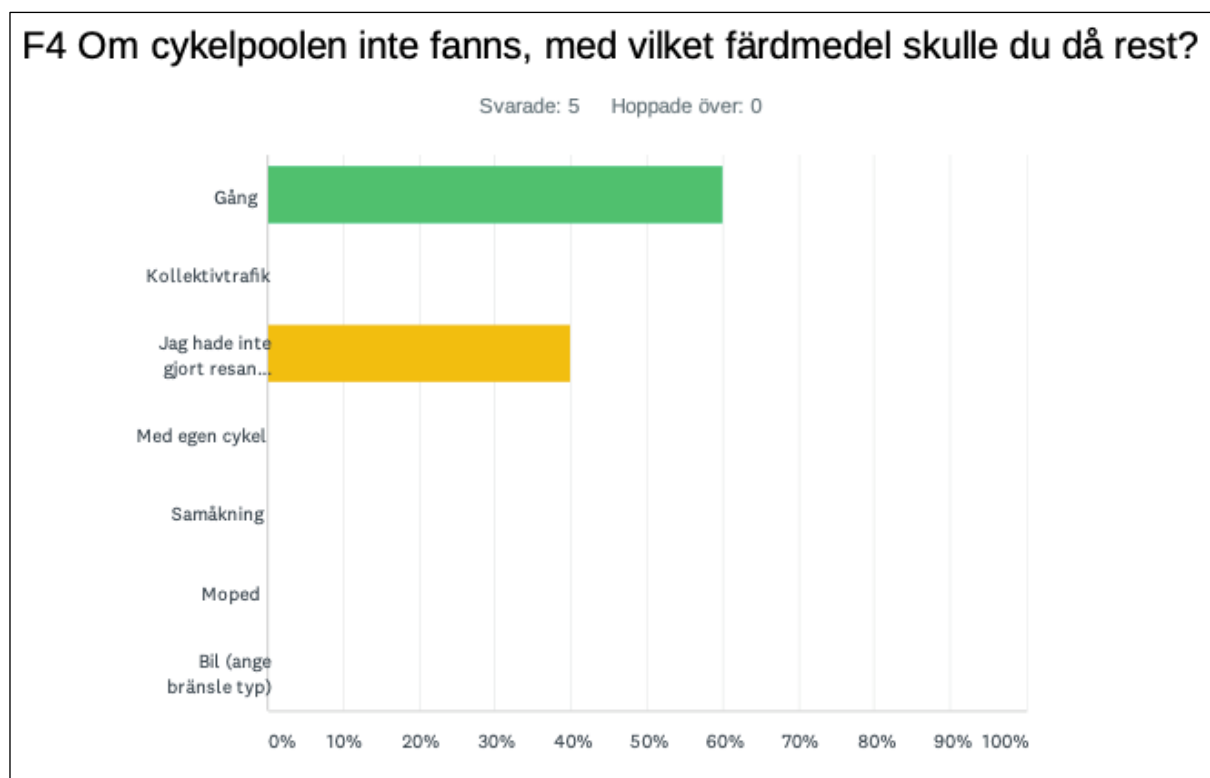


Figur 7 Bokningar per klockslag

Figur 8 visar bokningsfrekvensen per månad och klockslag. Statistiken visar att cyklar företrädesvis bokas dagtid mellan 11.00 och 17.00. Ett tydligt undantag syns i juli månad då två cyklar varit bokade hela dygnet.

Enkätundersökning

När tjänsten uppnått drygt 30 medlemmar skickades en enkät ut för att undersöka hur tjänsten används, för vilka typer av resor cyklarna används, om de ersätter andra sätt att resa samt hur det digitala bokningssystemet fungerar. Resultaten bör tolkas med försiktighet då svarsfrekvensen var låg med endast fem medlemmar som svarade.

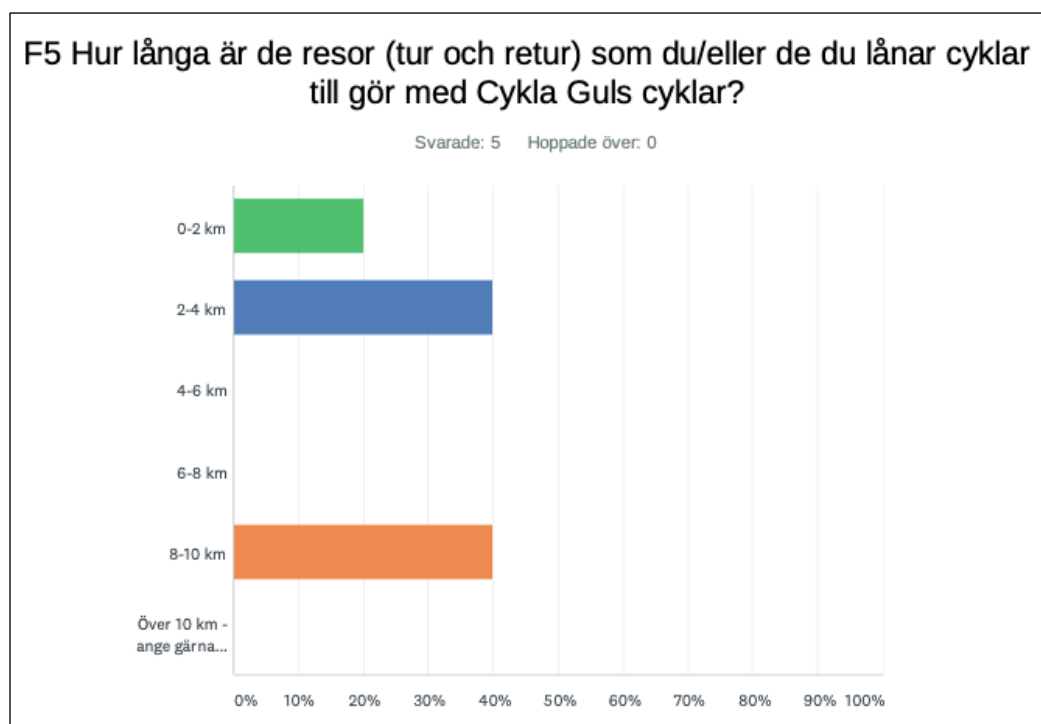


Figur 8 Ersatta resor

På frågan om *Cykla Gul* har förändrat färdmedelsval och resmönster uppger samtliga svarande att de antingen hade gått till fots utan tillgång till låncykeln, alternativt inte hade genomfört resan alls. I fritextsvar fick respondenterna också utveckla för vilka ändamål de använt *Cykla Gul*, se nedan för ett urval av svar.

- "[Jag] cyklar mellan busshållplatsen Brohögen och Dals längd de tider det inte finns kollektivtrafik."

- ”Jag har använd Cykla Gul en enda gång för att göra en utflykt med kompisar.”
- ”Ja använder det istället för att gå till olika ställen då jag tycker det är roligare att cykla”.



Figur 9 Reslängder

På frågan om för hur långa resor cyklarna från *Cykla Guls* har använts varierar svaren mellan kortare resor om 0-4 kilometer och längre resor om 8-10 kilometer.

Respondenterna fick också kommentera funktionaliteten i det digitala nyckelskåpet där de flesta är nöjda med funktionen. En svarande ansåg att det var svårt att komma igång med tjänsten och att det gjort den mindre attraktiv.

F3 Hur fungerar systemet med det digitala nyckelskåpet och tillhörande app? Finns det något som är särskilt praktiskt/problematiskt med det nya systemet?

Svarade: 5 Hoppade över: 0

#	SVAR	DATE
1	Det här fungerar bra	11/17/2020 12:44 PM
2	Svårt att komma igång så att man nästan inte vill göra det. Ta för lång tid. Annars en bra idé och skönt att man slipper köpa en egen cykel.	11/9/2020 9:09 PM
3	jag tycker att det fungerar bra! :) mycket smidigt, kul att det nu finns skruvmejslar och så vidare.	10/28/2020 8:33 AM
4	Jag tycker det verkar bra!	10/26/2020 2:18 PM
5	Jag tycker att det fungerar bra	10/26/2020 12:53 PM

Figur 10 Kommentarer kring det digitala nyckelskåpet

I fritext fick respondenterna också möjlighet att föreslå andra tjänster som skulle kunna delas genom det digitala nyckelskåpet. Här föreslogs det bland annat att tekniken kunde nyttjas för bildelning och utlämning av nycklar till lokaler som hyrs ut.

CO2 effekt och andra hållbarhetseffekter

Utifrån det mycket begränsade dataunderlaget från försöket går det inte att dra slutsatsen att låncykelsystemet *Cykla Gul* direkt bidrar till någon minskning av koldioxidutsläppen, eftersom inga motoriserade resor ersätts. Det är dock svårt att dra långtgående slutsatser från projektet. Kvalitativt bedöms det dock som troligt att låncykelsystem i mindre orter primärt kommer att användas av besökare och turister för utflykt eller av lokalbefolkningen för ärenden eller utflykt, resor som annars antingen hade gjorts till fots eller inte alls. Låncyklar på landsbygd har troligen en mycket liten eller ingen direkt klimateffekt. Däremot kan de bidra till att göra orten mer attraktiv för besökare som då väljer att cykla i stället för andra aktiviteter och skapar förbättrad tillgänglighet även för personer utan egen cykel.

Diskussion

Testet med ett digitalt nyckelskåp för *Cykla Gul* har visat att smarta lösningar kan bidra till fungerande delningstjänster i landsbygd. Med hjälp av det nya systemet har hanteringen effektiviserats och användarantal och utlåningsfrekvens ökat.

Genom den ideella föreningen Dals Långeds utvecklingsråd och föreningen *Cykla Gul* kommer cykelpoolen leva vidare efter projektets slut. Genom den

cykelkarta och de verktyg som satts upp i närheten av poolen är förhoppningen att cykel som ett möjligt färdmedel ska bli mer synligt i området. Verktuget underlättar även för invånarna att kunna underhålla sina egna cyklar. Ett annat delprojekt inom Tur&Retur (mobil cykelverkstad på Orust) har visat att tillgången till cykelverkstäder i små orter och i glesbygd är mycket begränsad och att den bristen innebär att många cyklar inte fungerar och då inte används. Möjligheten att serva sin cykel nära hemmet visade sig vara en viktig pusselbit för ökad cykling, något som verktygen kan bidra till. Medlemsavgifterna i poolen går till reparationskostnader och prenumeration på det digitala nyckelskåpet. Cyklarnas karakteristiska färg skapar också uppmärksamhet runt om i Dalsland, och på flera platser är man intresserad av att skapa en liknande pool. Kunskapen från *Cykla Gul* i Dals Långed har också spridits till Återbruket på Orust där de fått hjälp att starta upp sin återbruks och cykelreparationsverksamhet med hjälp av Robert Curran från *Cykla Gul*. Det pågår också en diskussion kring vidareutveckling av det digitala nyckelskåpet. Skåpets användning är inte bundet till cykelnycklar. Cykelpoolen är nu placerad utanför ett co-workingkontor som kan komma att använda skåpet för att dela nycklar till framförallt personer som kommer utifrån för att besöka Stenebyskolan och HDK Steneby och behöver arbetsplats under dagen.

Kartläggningar genomförda inom Tur&Retur har visat att cykelpotentialen i Dals Långed är stor och att knappt 50% av alla arbetsplatser nås inom 30 minuters cykling. Trots detta genomförs få cykelresor, endast 15% uppger att de cyklar någon gång varje vecka. 60% uppger att de genomför alla eller de flesta av sina resor med bil. En av förhoppningarna inför projektet var att cykelpoolen skulle kunna ersätta delar av dessa bilresor. Detta har ännu inte skett, då poolen främst ersatt gångresor eller möjliggjort resor som annars ej genomförts. Erfarenheterna från Dals Långed säger att cyklarna främst använts av studenter, men inte i anslutning till studier utan med högre frekvens under veckosluten. Några utsläppsminskningar har inte kunnat uppmätas. En hypotes är att en utveckling av poolen med el-cyklar skulle kunna attrahera fler bilister och sänka tröskeln till cykel som färdmedel, men det är osäkert. Den spårbarhet och säkra administration som det digitala nyckelskåpet medför är då en förutsättning för att eventuellt kunna utöka verksamheten och investera i dyrare el-cyklar. En annan möjlig vidareutveckling för att få fler att välja cykel i vardagen är utöka erbjudandet med fler pool-stationer. En respondent som använder *Cykla Gul* som transportmedel mellan Dals Långed och busshållplatsen i Brohögen efterfrågar en möjlighet att kunna hämta och lämna cykel även i Brohögen. Troligen kunde utveckling av en sådan lösning också bredda kundgruppen och attrahera personer som vanligtvis åker bil.

Det finns också förbättringspotential gällande registreringsprocessen som den ser ut idag. Nu behöver kunden skicka ett mail till *Cykla Gul* som i sin tur manuellt initierar registrering av medlemskap. Utöver att detta kräver en fortsatt handpåläggning från *Cykla Gul* kan det begränsa möjligheterna för

den som snabbt vill boka en cykel utan att vänta på registreringen. Detta samt kravet på ett svenskt telefonnummer kan begränsa förutsättningarna att nå tillfälliga besökare.

Slutsatser

Inom ramen för Tur&Retur har den befintliga cykelpoolen *Cykla Gul* i Dals Långed testat en ny modell med ett digitalt nyckelskåp för att hantera utlåningen av cyklar. Lösningen är den första i sitt slag och har bidragit till ökad utlåning och fler användare av tjänsten.

Vid en eventuell vidareutveckling av konceptet är mätbarheten som det digitala cykelskåpet skapar en förutsättning för att förstå resmönster och mobilitetsbehov. Utöver utveckling av *Cykla Gul* kan lärdomar och statistik från detta projekt också med fördel användas för att skräddarsy liknande lösningar på andra platser. Ett digitalt (nyckel-)skåp öppnar även för fler möjligheter för delning av varor eller lokaler.

Resultatrapport 4 "Samåkning med digital tjänst"

Inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring samåkning med digitaltjänst inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Vera Telemo och Alice Hultin

Medarbetare: Michael Koucky

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo,
projektledare "Tur och retur"

Datum: 2020-12-27

Samåkning med digital tjänst

Inledning

Att skapa bättre förutsättningar för samåkning kan bidra till en mer hållbar mobilitet, speciellt i landsbygder. Med ny digital teknik är förhoppningen att det ska gå att skapa system för samåkning som är enkla och smidiga. Inom projektet Tur&Retur testades samåkning med digital samåkningstjänst i Dals Långed mellan mars och december 2020. På grund av coronapandemin blev testet mycket mindre i omfattning än planerat. I den här resultatrapporten beskrivs de slutsatser kring samåkning som kommit fram inom projektet trots den begränsade test-möjligheten.

Bakgrund

Samåkning har stor potential att bidra till hållbar mobilitet i landsbygder - genom lägre utsläpp, större kostnadseffektivitet och förbättrad tillgänglighet för personer utan tillgång till bil i regioner med svag kollektivtrafikförsörjning. Trots den stora potentialen har flertalet test funnit att intresset för samåkning inte är speciellt högt och det krävs insatser från det offentliga för att stödja och underlätta det lokala engagemang som finns. Enbart ideellt arbete är ohållbart i längden (Lindgren och Berg, 2017). Enligt Lindgren och Berg (2017) bör fokus läggas på kunskap kring beteendeförändringar när det gäller samåkning då många är rädda för att förlora frihet och flexibilitet.

Bland de intervjuade hushållen i Berg och Ihlström (2017) nämns att otrygghet inför att åka med en okänd förare är ett hinder för samåkning då man inte vet om denne kör för snabbt eller osäkert. De ekonomiska incitamenten för samåkning är ofta inte tillräckliga, då de flesta har råd att köra själva och att ha flera bilar (Berg och Ihlström, 2017). Många av de intervjuade i Berg och Ihlström menade dock att en samåknings-app skulle kunna underlätta samåkningen.

I en metaanalys av studier genomförda de senaste fem åren visade Olsson m.fl. (2019) att psykologiska faktorer så som normer och attityder till samåkning var viktigare än demografiska. Andra viktiga faktorer som avgjorde benägenheten att samåka är bekvämlighet, avskildhet eller möjligheten att socialisera, kostnadsbesparing, miljöintresse samt viljan att inte bidra till mer trafikstockning. Andra studier pekar på vikten av ekonomiska incitament, förtroende för tjänsten, kostnadsbesparingar och tid.

Oro för säkerhet och om man kan lita på föraren är ytterligare en viktig faktor, varför en sluten samåkningstjänst skulle kunna öka attraktiviteten (Amelsfort och Berglund, 2019).

På grund av det låga kollektivtrafikutbudet i landsbygder och mindre tätorter bedöms det att intresset för samåkning bör vara högre än i tätare geografier. Något som talar emot detta är att en viktig faktor för benägenheten att samåka som lyfts fram i Amelsfort och Berglund (2019) är möjligheten att ta sig hem på egen hand om samåkningen av någon anledning fallerar.

Test av digital samåkningstjänst

Varför samåkning, och varför skulle det fungera den här gången?

Under en workshop med invånare i Dals Långed som hölls i februari 2020 lyftes samåkning fram som en av de åtgärder som var intressanta. Samåkning är också någonting som anses ha stor potential i landsbygder på grund av det höga sociala kapital som finns där. Men som ovan beskrivet läggs många samåkningsprojekt ner och beteendeförändringen är svåra att skapa. I det här projektet var syftet att testa om samåkning kunde bli mer robust med hjälp av en stark katalysator (i form av projektmedel) som skapar en struktur för långsiktig samåkning samt investerar i intensiv marknadsföring av tjänsten. Den långsiktiga strukturen var tänkt att skapas genom att försöka hitta personer som reser regelbundet med bil (t.ex. pendlingsresor) och motivera dem att lägga in dessa återkommande resor in i den digitala tjänsten. Tanken var att om en person pendlar varje dag till punkt A ungefär samma tid så ska den med ett knapptryck kunna lägga upp alla sina framtida regelbundna resor i tjänsten. På detta vis skapas ett samåkningserbjudande med ”linjelagd” trafik och relativt fasta, återkommande tider, jämförbart med kollektivtrafik. Den som har resor att lägga upp behöver bara lägga upp resor en gång och det är upp till den som vill åka med, som kan antas ha högre incitament, att gå in i tjänsten och hitta lämplig resa. Genom denna åtgärd tillsammans med en effektiv marknadsföring var förhoppningen att skapa en långsiktigt hållbar samåkning. Marknadsföringen var tänkt att ske genom reklamfilmer och genom lokala evenemang som träffar, ”samåkningscaféer” mm. De sistnämnda aktiviteterna hade som mål att öka tryggheten genom att skapa möjligheter till personliga möten inför samåkningen samt skapa förståelse för hur man använder tjänsten.

Val av tjänst - motivering

Det finns i dagsläget ett antal olika plattformar för samåkning i Sverige; Skjutsgruppen, Freelway, Roadmate, pendla.com med flera, som alla erbjuder

olika varianter av samåkningstjänster. Genom kartläggning av existerande lösningar för att organisera samåkning bedömdes *Skjutsgruppens* och *Freelways* lösningar lämpligast. Fördelen med *Skjutsgruppen* är att tjänsten är gratis och att den används över stora delar av landet. Ett kostnadsfritt alternativ bedömdes positivt då förutsättningarna för fortsatt användning efter projektstödet kan vara större. Nackdelen med att den är gratis är att det är svårare att få till stånd utveckling av tjänsten då ingen arbetar kontinuerligt med uppdateringar. En fördel med en betaltjänst är att den kan anpassas efter önskemål. Om exempelvis kommunen erbjuder sig att stå för finansiering av tjänsten skapas ett offentligt engagemang som behövs för att understödja de ideella krafterna. Detta var en av de viktigaste slutsatserna i projektet KomiLand (Berg et al. 2017). Freelwaytjänsten är också sluten och man behöver anmäla sig för att få tillgång till tjänsten, vilket stämmer överens med slutsatserna om säkerhet som en viktig aspekt i Amelsfort och Berglund (2019). Med detta som grund valdes Freelway ut som plattform för att utföra testet.

Test och utveckling av tjänsten skedde i samarbete och samråd med Dals Långeds Utvecklingsråd. För projektet rekryterades Alice Huldtin som är verksam konstnär i Dals Långed för att med sin lokalkunskap kunna arbeta med samåkning och föra det vidare efter projektets slut.

Genomförande

Enkätundersökning: Boende och verksamma i Dals Långed med omnejd

En enkät skickades ut till boende och verksamma i Dals Långed mellan februari och mars 2020. I enkäten ställdes specifika frågor kring samåkning vilka redovisas här. Enkäten marknadsfördes i lokala tidningar, via Facebook samt med annonser och flygblad. 300 personer påbörjade enkäten i Dals Långed med omnejd, svarsfrekvens för respektive fråga redovisas separat.

Utveckling av tjänsten

Möjligheten att lägga upp en regelbunden resa fanns inte i Freelway innan projektets början utan utvecklades på beställning av projektet. Baserat på resultaten från fokusgrupperna utvecklades ytterligare funktioner, bland annat möjlighet att chatta i tjänsten med den du ska åka med, möjlighet att skapa en profil med önskemål och möjlighet att visa rekommenderat pris för resan utan att ha en betalfunktion kopplad till tjänsten. Dessa tilläggstjänster samfinansierades med Södra Årefjällen och Vingåker kommun.

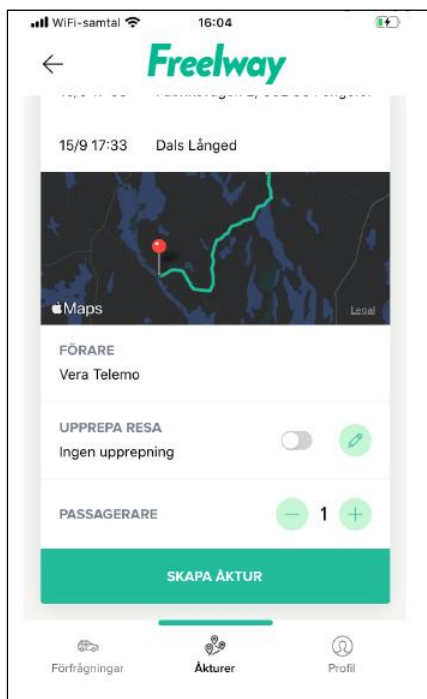


Bild 1. Funktionen regelbundna resor i samåkningstjänsten

Test- och fokusgrupper

Istället för att marknadsföra och testa samåkning till en bred målgrupp, vilket blev omöjligt i och med coronapandemin, upprättades testgrupper bestående av totalt nio personer. Deltagarna blev inbjudna att skapa en användarprofil i Freelway. De uppmuntrades att testa appens tekniska aspekter, och om möjligt testa att samordna resor i appen. Testet av tjänsten följdes sedan upp och utvärderades genom kvalitativa gruppintervjuer. I arbetet med fokusgrupperna anlätades Jessica Berg, forskare i mobilitet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI, för vägledning och stöd i utformandet av format och intervjufrågor.

Syftet med studien var att få deltagarnas perspektiv på tekniska aspekter av appen, dess layout och användarvänlighet, vad den nya funktionen ”regelbundna resor” tillför samt hur Freelwaytjänsten svarar mot de lokala mobilitetsbehoven. Studien syftade också till att få deltagarnas perspektiv på generella samåkningsaspekter såsom säkerhet, betalning, prissättning samt erfarenheter av samåkning. Denna kunskap kom sedan att inkorporeras i utvecklingen av projektet.

Deltagarna rekryterades med hänsyn till deras pendlingsmönster i Dals Långed med omnejd och utifrån behov och möjligheter. Testgruppen bestod både av personer som har körkort och tillgång till bil samt personer som främst är i behov av att resa med andra. På grund av den rådande pandemin var det viktigt att deltagarna befann sig inom samma sociala sfär och inte tillhörde en riskgrupp. I testgruppen ingick därför inte äldre personer, vilket innebär att den gruppens perspektiv inte blev representerad.

Marknadsföring

Under hösten skedde en begränsad marknadsföring av tjänsten i slutna grupper på sociala medier samt till de som svarat att de var intresserade av att samåka i enkäten riktad till boende och verksamma i Dals Långed med omnejd. När smittspridningen av coronaviruset ökade under hösten avbröts marknadsföringen.

GIS-analyser

Med hjälp av GIS-analyser som baserade på Västra Götalandsregionens data om boende- och arbetsort identifierades större kluster av arbetsplatser för

personer bosatta i tätorten Dals Långed. Resultaten redovisas i ”intensitetskartor” (heat-maps) som visar arbetsplatskluster. Ju närmre varandra arbetsplatserna där boende i Dals Långed arbetar ligger, och ju flera arbetsplatser som finns i ett område, desto intensivare är färgsättningen. Se figur 11.

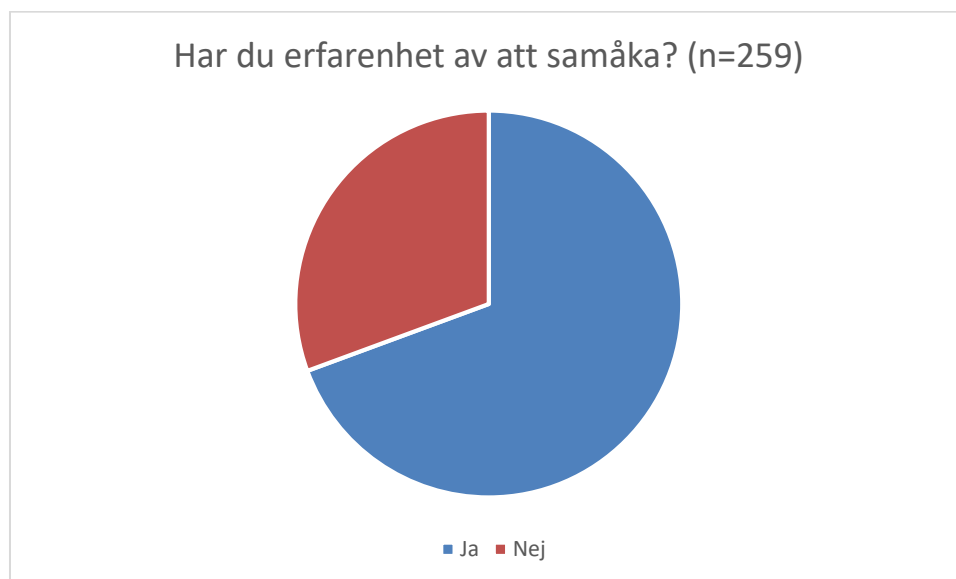
Enkät till användare

En enkät skickades ut via mail till de drygt 60 användarna i Freelway-appen för att undersöka hur tjänsten använts samt hur användarna tror den digitala tjänsten kan påverka samåkning framöver. Av de 60 användarna valde 15 personer att svara på enkäten.

Resultat

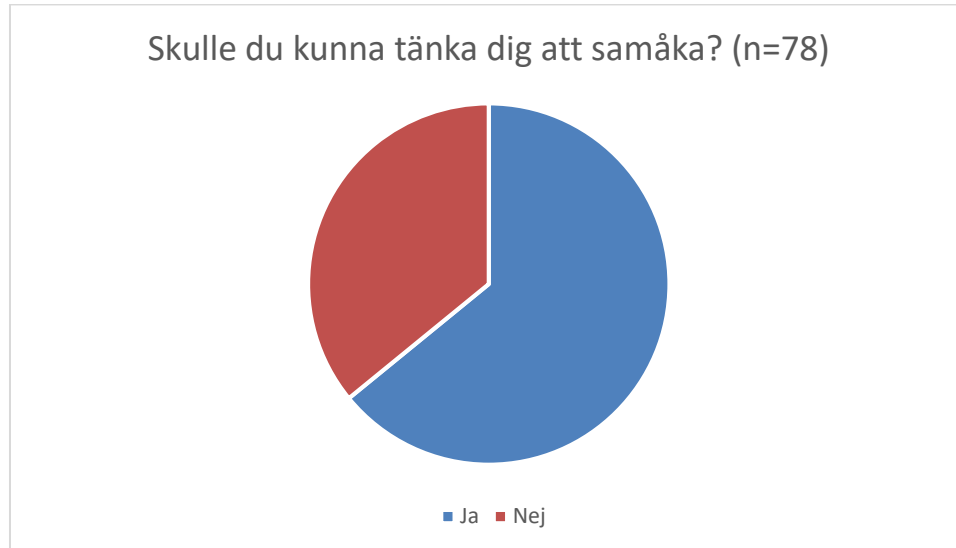
Enkät till boende och verksamma i Dals Långed med omnejd

Nedan följer resultaten från samåkningsdelen av enkäten som riktade sig till boende och verksamma i Dals Långed med omnejd.



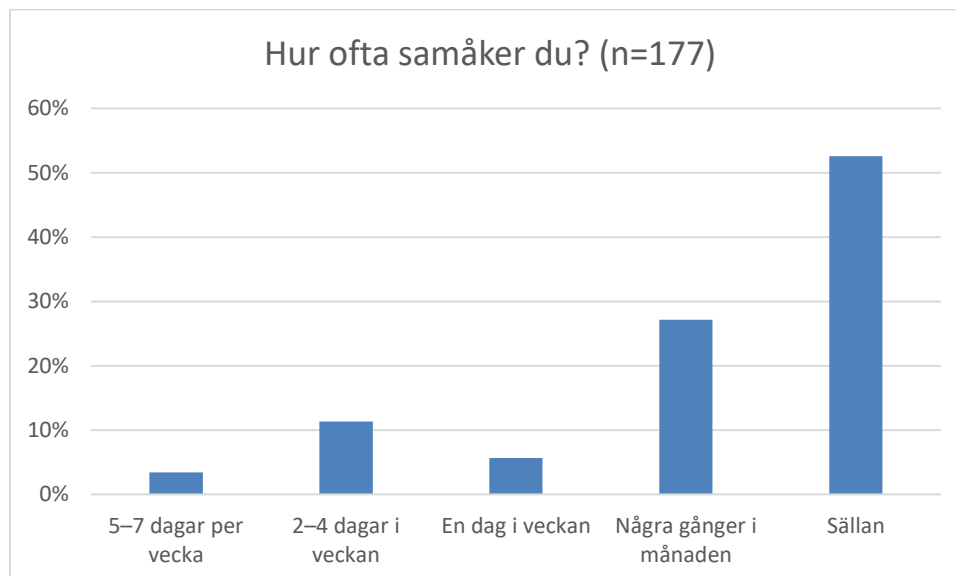
Figur 11. Har du erfarenhet av att samåka?

En majoritet av de svarande uppgav att de har erfarenhet av att samåka. Av de som inte har erfarenhet av att samåka uppgav 37 % att de skulle kunna tänka sig att samåka.



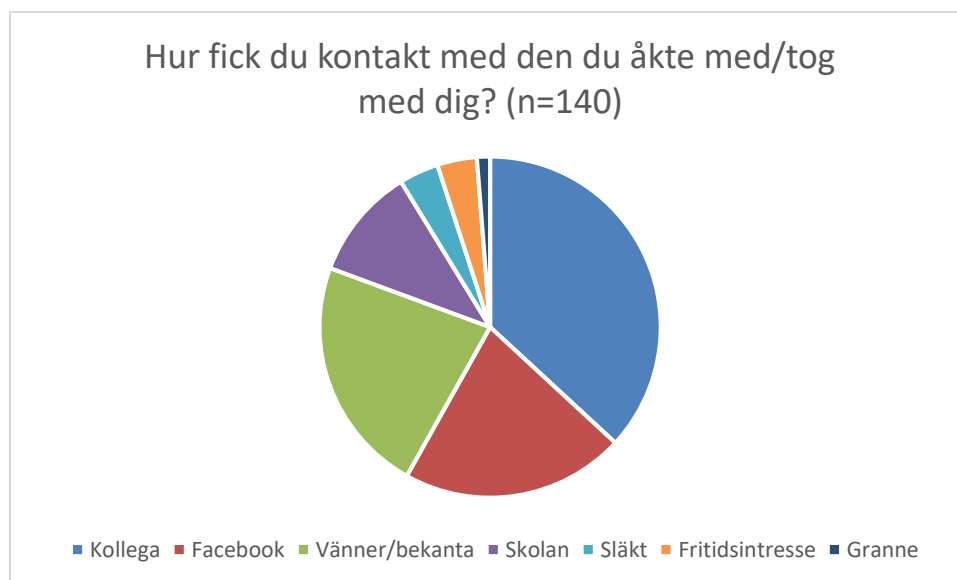
Figur 2. Kan du tänka dig att samåka? Frågan ställdes endast till de som inte har erfarenhet av att samåka.

De respondenter som har erfarenhet av att samåka fick svara på ett antal frågor kring sin samåkning. Bland annat kring hur ofta och med vem de samåker samt hur de fått kontakt med dessa personer.



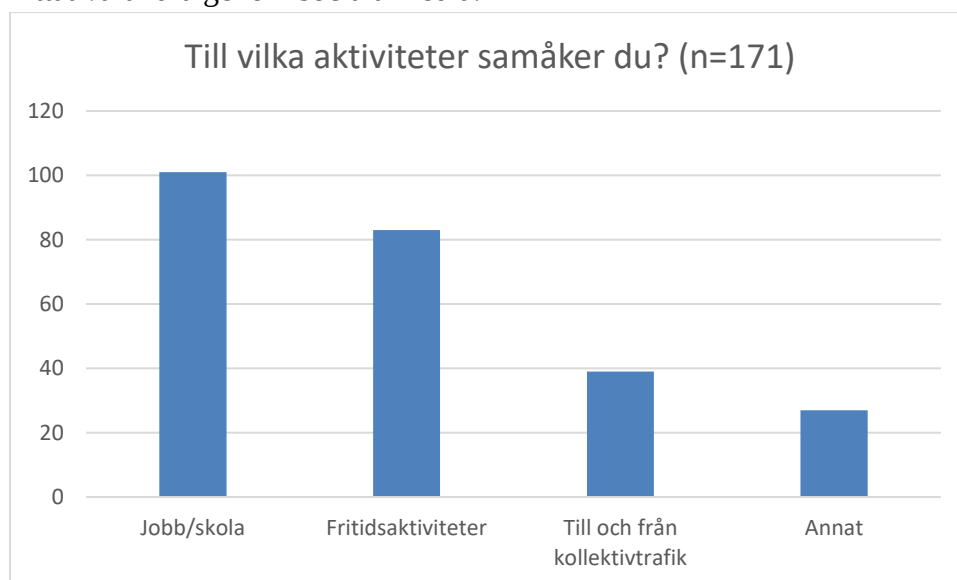
Figur 3. Hur ofta samåker du?

Merparten respondenter svarar att de samåker "sällan" eller "några gånger i månaden". Regelbunden samåkning (minst en dag i veckan) sker bland 20 % av de som samåker, motsvarande 13% av samtliga respondenter.



Figur 4. Hur fick du kontakt med den du åkte med/tog med dig?

Det vanligaste sättet att få kontakt med en samåkningspartner är via jobbet (37 %) följt av vänner eller bekanta (22 %) och Facebook (21 %). 11 % svarar att de hittat samåkningspartner på skolan. På frågan vilka de samåker med syns kollegor i toppen följt av vänner och släkt. Resultatet visar tydligt att majoriteten av samåkningen idag sker med personer som redan känner varandra genom arbete, skola, släktskap eller annat (79%), endast 21% har hittat varandra genom sociala media.



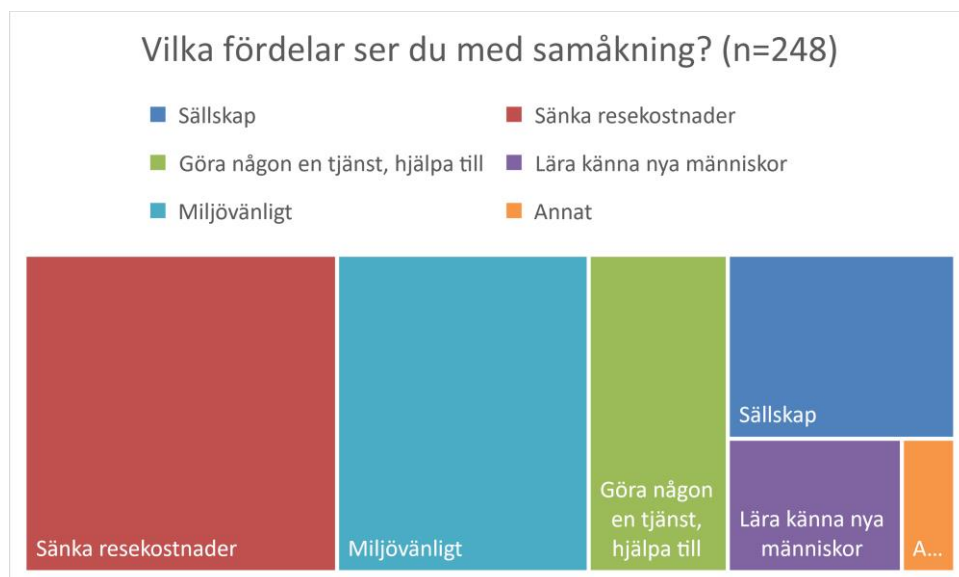
Figur 5. Till vilka aktiviteter samåker du?

Samåkning sker främst till jobb eller skola (59 %) följt av fritidsaktiviteter och att ta sig till och från kollektivtrafik. Bland de som svarat ”annat” är de mål som i fritext nämns för samåkning ofta att ta sig till större affärer, vårdcentral och systembolag. Någon respondent nämner också att den samåker för att ansluta till tåg. Vissa verkar samåka till de större städerna samt när de ska till sin hemort från skolan.



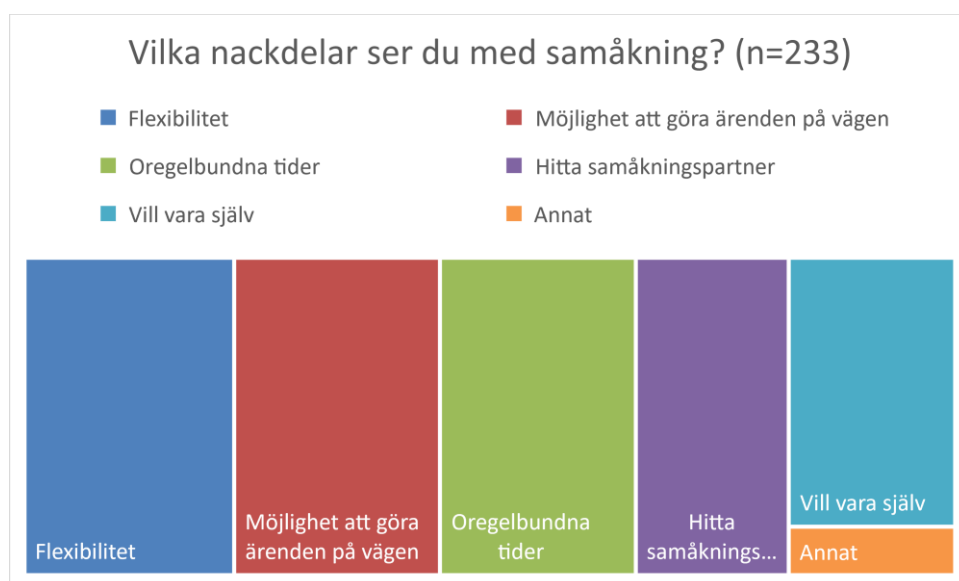
Figur 6. Kan du tänka dig att lägga upp din resa i en samåkningsgrupp på Facebook eller annat forum så andra kan åka med?

65 % av de som samåker idag kan tänka sig att lägga upp sin resa på Facebook eller andra forum. 26 personer lämnade också fritextsvar på frågan. Vissa av kommentarerna handlar om att de inte vill göra det eller att det inte går – till exempel på grund av flextider eller barn i bilen. Några skriver att de inte använder Facebook och därför inte vill eller kan lägga upp sin resa. En annan tycker att det är bättre att fråga personligen än att lägga upp sin resa online.



Figur 7. Vilka fördelar ser du med att samåka?

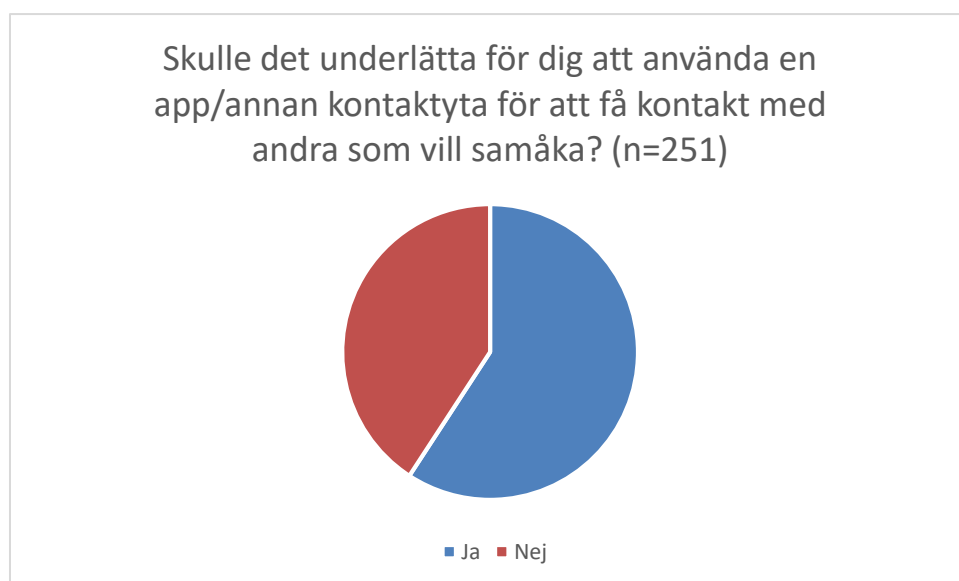
Frågan om vilka fördelar som ses med samåkning ställdes till samtliga respondenter. De fördelar som lyfts fram med samåkning är främst sänkta resekostnader följt av ökad miljövänlighet. Att göra någon en tjänst och att få sällskap var också vanliga svar. 14 personer svarade "annat" och i fritextsvar nämns bland annat att det är så dålig kollektivtrafik i Dalsland att det kan skapa mer möjligheter med en fungerande samåkning. Någon skriver att det är deras enda alternativ för de inte har körkort. Att slippa köra bilen lyfts också fram som en positiv aspekt. En person skriver att det är ett äventyr där man kommer närmare lokalbefolkningen.



Figur 8. Vilka nackdelar ser du med att samåka?

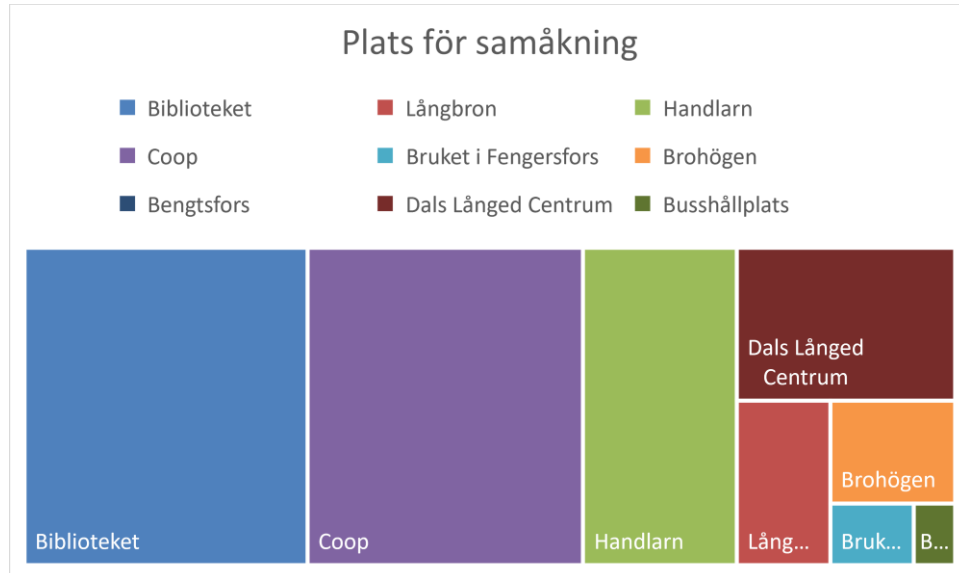
De nackdelar som störst andel av respondenterna angav är den minskade flexibiliteten (46 %), minskade möjligheter att göra ärenden på vägen (45%) och oregelbundna tider (43 %). Efter dessa tre anledningar återfinns svårighet att hitta samåkningspartner (35 %) och att respondenten vill vara själv (31 %). 14 personer kommenterade på frågan kring nackdelar med samåkning. Majoriteten av dessa svarade att det inte finns några nackdelar. En del lyfter fram flexibilitet. En person skriver att det finns risk att bli kidnappad.

”Ser egentligen inga nackdelar mer än att jag behöver ta mer hänsyn till andras behov av att göra ärenden mm...”



Figur 9. Skulle det underlätta för dig att använda en app/annan kontaktyta för att få kontakt med andra som vill samåka?

Den här frågan ställdes till samtliga respondenter och en majoritet (59%) anser att en app eller annan kontaktyta skulle underlätta samåkning.

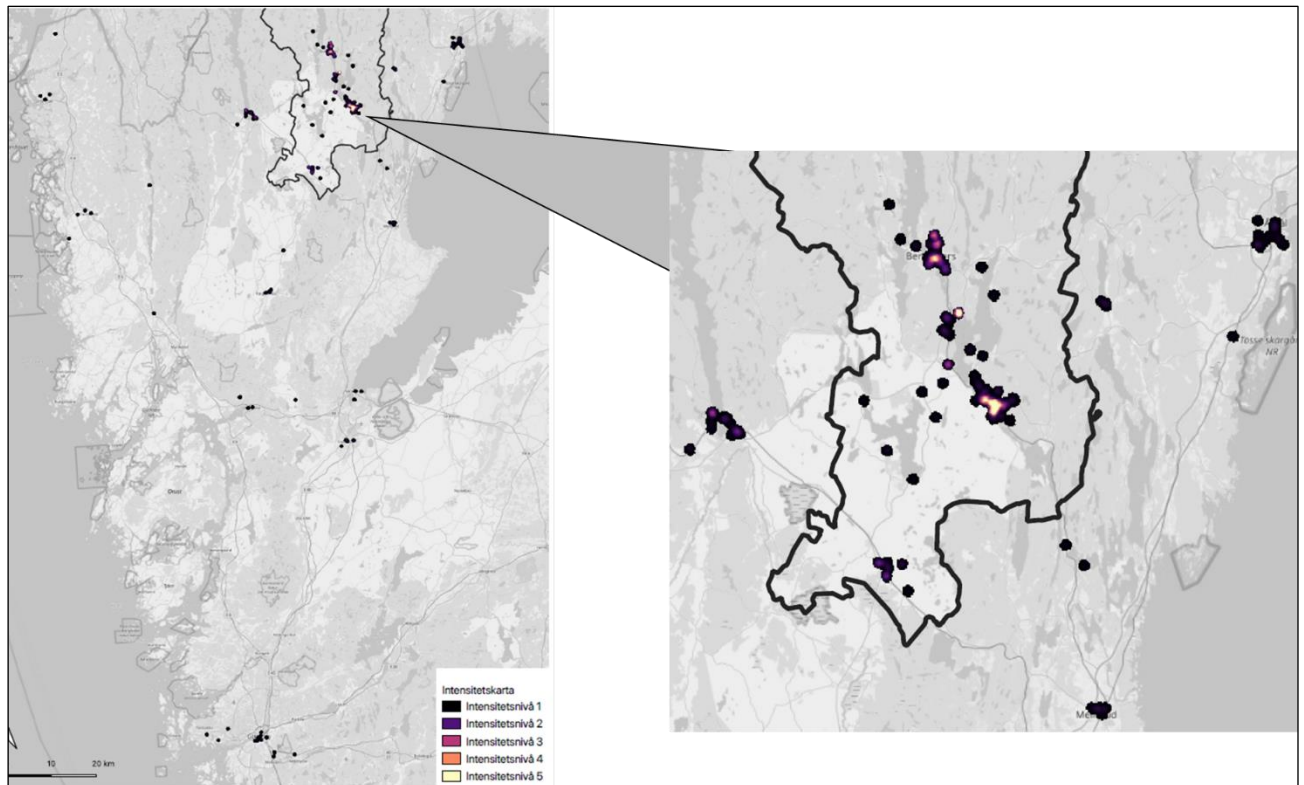


Figur 10. Platser för samåkning.

För att ha möjlighet att lägga in hållplatser i samåkningstjänsten efterfrågades lämpliga platser att plocka upp/släppa av resenärer. Det fanns en stor enighet i vilka platser som var lämpliga – de flesta i centrala Dals Långed. I huvudsak handlar det om välkända, offentliga platser i som lokala affärer eller biblioteket där det även finns möjlighet att parkera.

Samåkningspotential

De största pendlingsstråken från Dals Långed går till kommunens centralort Bengtsfors. På vägen till Bengtsfors passeras viktiga knutpunkter så som busshållplatserna i Brohögen och Billingsfors. Pendling sker även till Mellerud, Ed och Åmål som är viktiga att kunna ta sig till för att ansluta till tåg. Flera pendlar också till Bäckeby där sjukhuset ligger. En betydande del av bosatta i Dals Långed jobbar dock nära sitt hem.



Figur 11. Intensitetskarta. Var jobbar de boende i Dals Långed?

Fokusgrupper

Behov av samåkning

Resultaten från fokusgruppsintervjuerna visar på ett stort behov av samåkning i Dals Långed med omnejd. De främsta anledningar som lyfts fram är bristande tillgänglighet och höga kostnader för den befintliga kollektivtrafiken. Deltagarna i studien vittnar om svårigheter att ta sig mellan olika orter i området utan bil. Det är vidare svårt att ta sig till knutpunkter för kollektivtrafik samt att få tillgång till tjänster som inte är tillgängliga i det direkta närområdet. Framförallt lyfts samåkning som viktigt för ungdomar, och personer som inte har körkort eller tillgång till bil.

Positivt med samåkning

Positiva aspekter med samåkning som lyfts upp av deltagarna i studien är bland annat möjligheten att minska sitt ekologiska avtryck. Samåkning har även en positiv ekonomisk aspekt av kostnadslättnader, då alla medresenärer förväntas dela på kostnaden för resan. Detta innebär även att samåkning utgör

ett billigare alternativ till kollektivtrafiken i området. I jämförelse med att åka kollektivt mellan orterna i Dals Långed med omnejd, är samåkning även mer tidseffektivt - att åka bil går snabbare och kan innebära större flexibilitet. Ytterligare en positiv sida som lyftes med samåkning var socialt utbyte.

Hinder och svårigheter

Trots att deltagarna i studien generellt är positiva till samåkning, lyfter de fram en rad svårigheter och hinder för att samåkning ska bli mer etablerat. Den sociala aspekten lyfts som positiv, men kan även upplevas som påfrestande. Detta kan enligt deltagarnas svar bero på personlighet, tid på dygnet och andra omständigheter. I samtalet kring deltagarnas tidigare erfarenheter av samåkning visade det sig att en utmaning kan ligga i samordning av samåkning. Flera informanter uttryckte en frustration över medresenärer som inte kommer i tid, förväntas bli upplockade på specifika platser eller vill uträtta ärenden längs vägen.

En annan viktig aspekt som lyftes fram under intervjuerna är trygghet. Generellt var det inget deltagarna själva oroade sig för, men att samåka med en okänd person kan enligt svaren upplevas som obekvämt, speciellt som kvinna. Utöver detta har frågan om prissättning skapat ingående diskussioner i samtliga intervjuer. Frågor som lyfts rör vilka förhållningsregler som ska gälla, vad som ska inkluderas i priset samt den sociala tröskeln att be - eller påminna någon att betala.

Vad tillför Freelway?

Idag samordnas samåkning i Dals Långed framförallt genom informella kanaler eller genom olika Facebookgrupper. Detta upplevs dock ha sina begränsningar. Informell samordning handlar främst om samåkning med vänner och bekanta, vilket skapar ett relativt begränsat underlag. Facebook tycker många fungerar bra, nackdelen med Facebook är att denna plattform kan vara uteslutande. Dels används inte Facebook av alla, dels försvinner turer och förfrågningar lätt i flödet när nya inlägg publiceras i gruppen. I Freelway dyker resorna istället upp likt en tidtabell över resor vilket skapar överblick. Pendlingsfunktionen som erbjuds i appen tror många skulle vara ett bra inslag eftersom det kan underlätta planering för både förare och medresenärer. Därmed skapas möjlighet till billigare och mer hållbara resor för pendlare. Att som förare kunna lägga upp återkommande resor i ett klick förenklar administrationen av inlägg. Trots att deltagarna tycker att samåkningen till stor del fungerar bra i dagsläget tror de att införandet av

Freelway kan vidga möjligheterna för lokalbefolkningen att hitta en samåknings partner, samt kunna svara mot ett outtalat behov.

Appens funktion

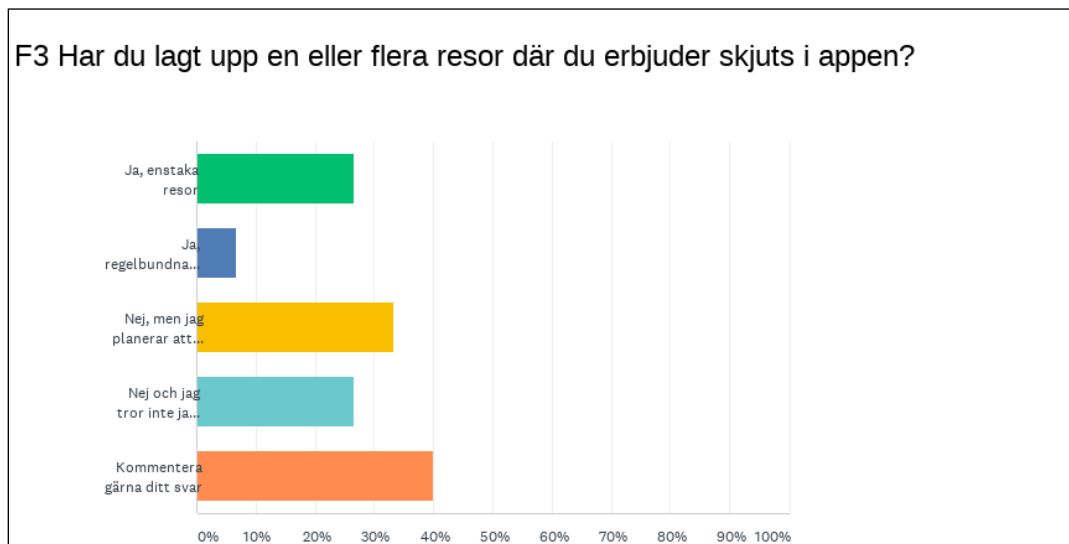
Intervjuerna visar att appen generellt upplevs som användarvänlig och lätt att förstå, dess utformning är tydlig, med tydliga funktioner. Under intervjuerna dök det dock upp fall där användarna upplevt svårigheter att förstå funktionerna i appen. Detta kan röra sig om en generationsfråga, eller generell erfarenhet och vana vid att använda telefonapplikationer. Detta resultat visar dock att en tjänst som denna kan vara mer eller mindre lättillgänglig och möjligtvis uteslutande mot vissa delar av befolkningen, såsom den äldre eller de som inte har erfarenhet av smartphones. En möjlig lösning skulle kunna vara att komplettera appen med en kundtjänst dit en kan vända sig för att få hjälp.

Under intervjuerna dök det upp en rad förslag på funktioner som skulle kunna läggas till - eller förändras för att underlätta både användningen av appen och samordningen av samåkning. Önskemål som lyftes var bland annat möjlighet att kunna kommunicera flexibilitet i tider för avgång. Andra förslag var en chattfunktion i appen, dels för att underlätta kommunikation mellan förare och passagerare, dels för att öka tryggheten genom att inte behöva lämna ut sitt telefonnummer till en främmande person. Detta eftersom utbyte av telefonnummer utgjorde den enda kommunikationskanalen i appen vid testperioden. Utöver detta lyftes önskemål om att kunna kommunicera omständigheter kring resan på ett enkelt sätt, tex genom att kunna skapa en profil med en personbeskrivning. Detta kan till exempel underlätta att kommunicera allergier eller medhakt bagage. Även fasta prisförslag och betalningsfunktion genom appen lyftes som förslag för att underlätta prissättning och betalning.

Enkät till användare av den digitala samåkningstjänsten

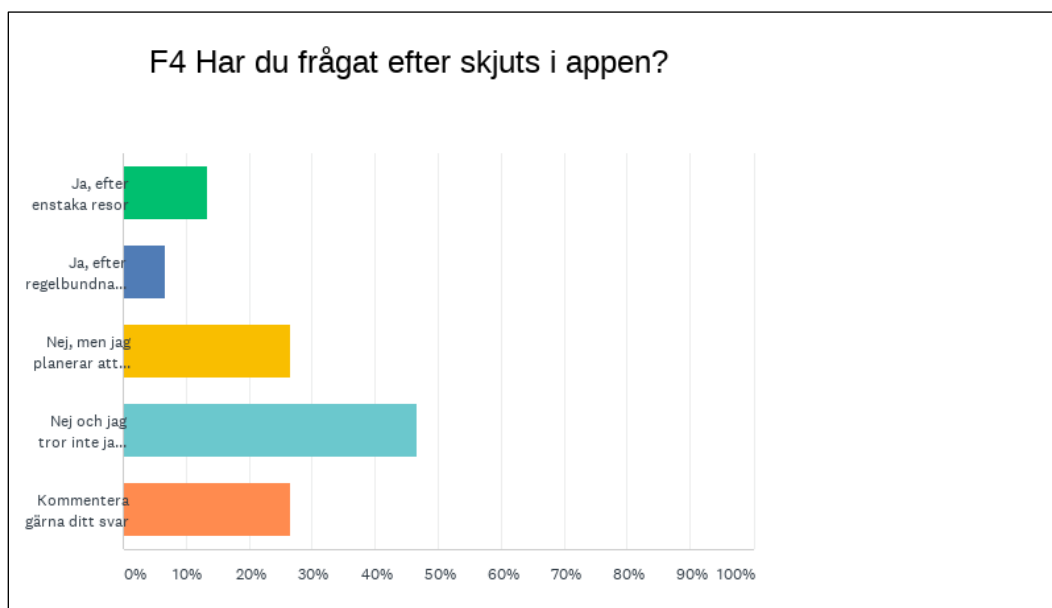
Utöver rekryteringen av testgruppen som testade tjänstens funktionalitet och intervjuades kring och samåkning generellt genomfördes en begränsad marknadsföringsinsats av tjänsten till en bredare grupp. Trots den ringa marknadsföringen har tjänsten under projektiden uppnått över 60 användare.

Nedan följer en sammanställning från den enkät som skickades ut till samtliga användarna av tjänsten. Totalt 15 personer svarade på enkäten. Observera att det begränsade antal svar gör det svårt att dra säkra slutsatser från enkäten.



Figur 12. Har du lagt upp en eller flera resor i tjänsten där du erbjudit skjuts till andra?

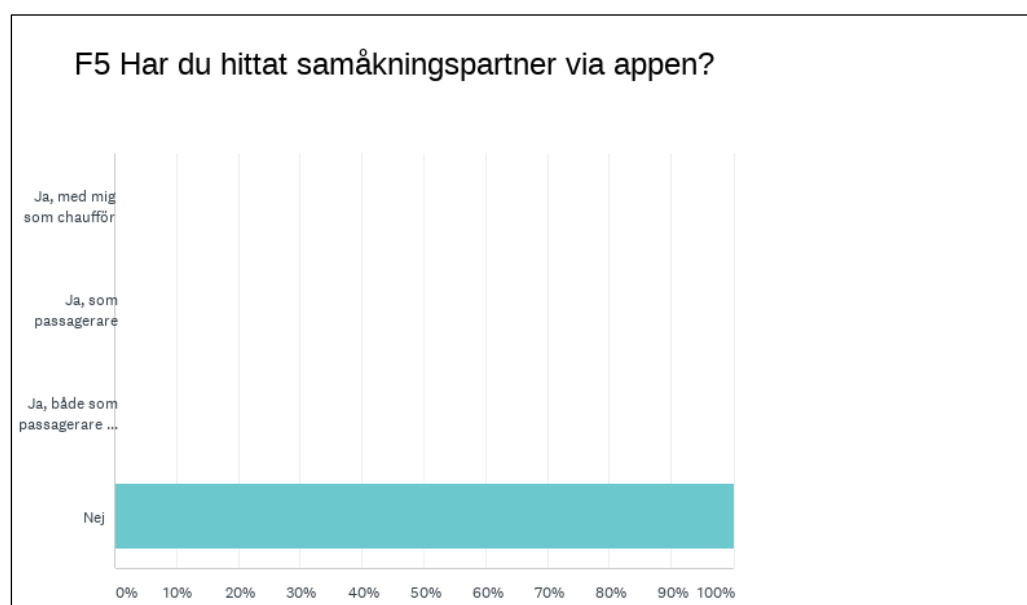
I dagsläget läggs både enstaka och regelbundna resor och förfrågningar upp i tjänsten. En tredjedel av de svarande säger att de har lagt upp resor i tjänsten och ytterligare en tredjedel menar att de kommer göra det. I kommentarerna nämns faktorer som att de inte har någon bil, kör väldigt lite eller inte åker



regelbundet. En person skriver att de lagt upp resor men att ingen nappade på att samåka.

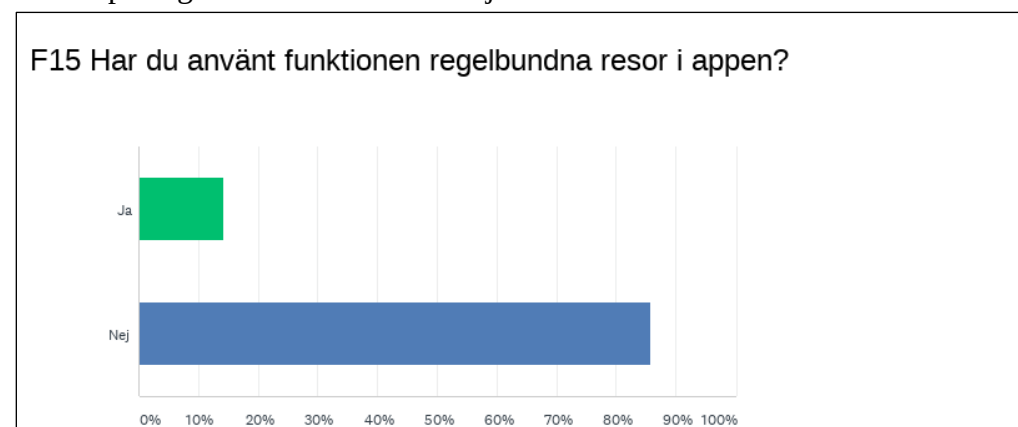
Figur 13. Har du frågat om skjuts i appen?

Ett antal respondenter har också frågat efter skjuts i tjänsten. Bland de som inte frågat efter skjuts men valt att lämna en kommentar nämner flera att de har bil och därför inte behöver skjuts. Bland de hittills deltagande verkar det finnas fler som erbjuder skjuts än deltagare som efterfrågar resor.



Figur 14. Har du hittat samåkningspartner via appen?

Enkätundersökningen visar att än så länge har det inte skett någon matchning mellan passagerare och chaufförer i tjänsten.



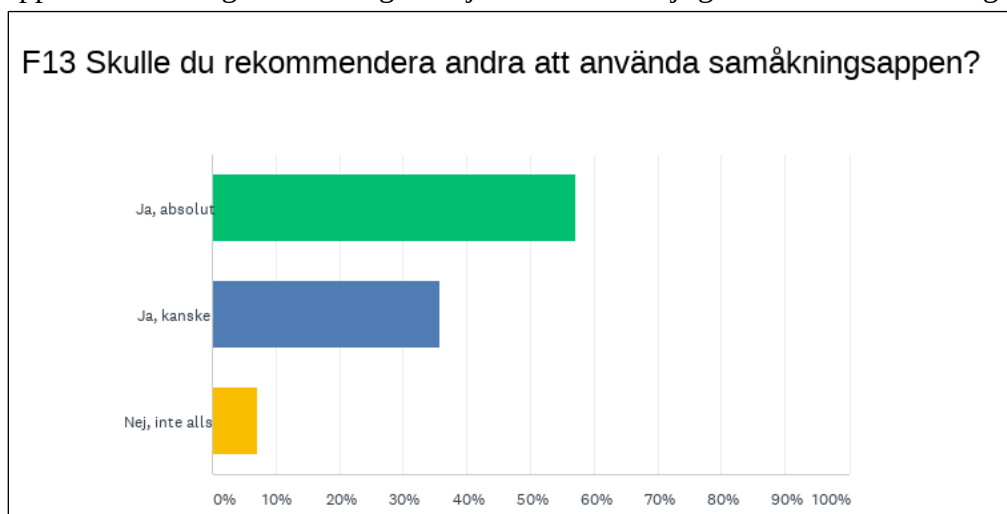
Figur 15. Har du använt funktionen regelbundna resor?

Funktionen regelbundna resor som utvecklades i projektet har ännu bara använts av ett fåtal av respondenterna.



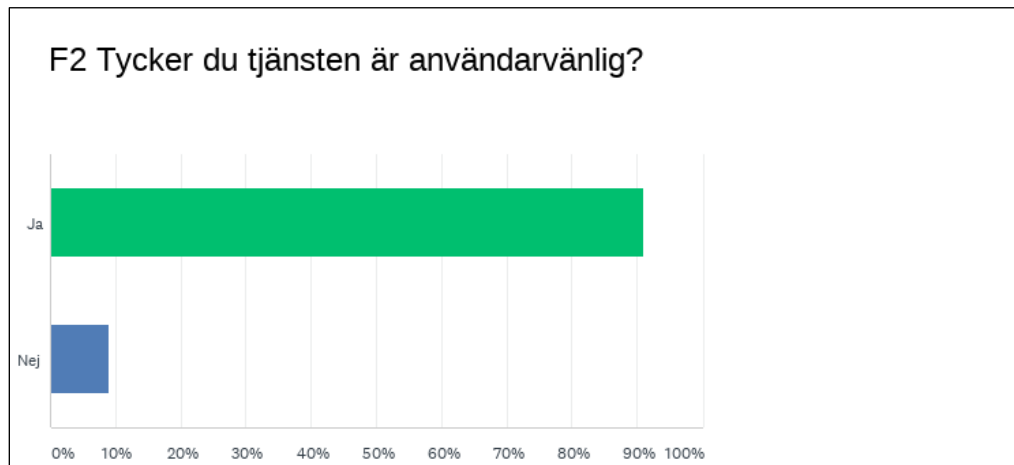
Figur 16. Tror du den digitala samåkningstjänsten ökar möjligheterna till samåkning där du bor?

Trots att ingen av respondenterna hittills hittat skjuts eller passagerare via appen tror samtliga att den digitala tjänsten ökar möjligheterna till samåkning.



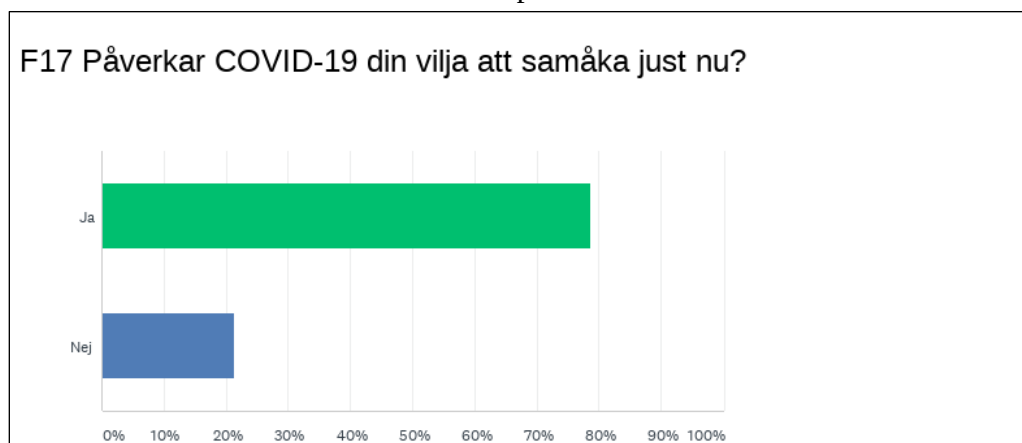
Figur 17. Skulle du rekommendera att använda samåkningstjänsten till andra?

De flesta av respondenterna skulle rekommendera tjänsten till andra.



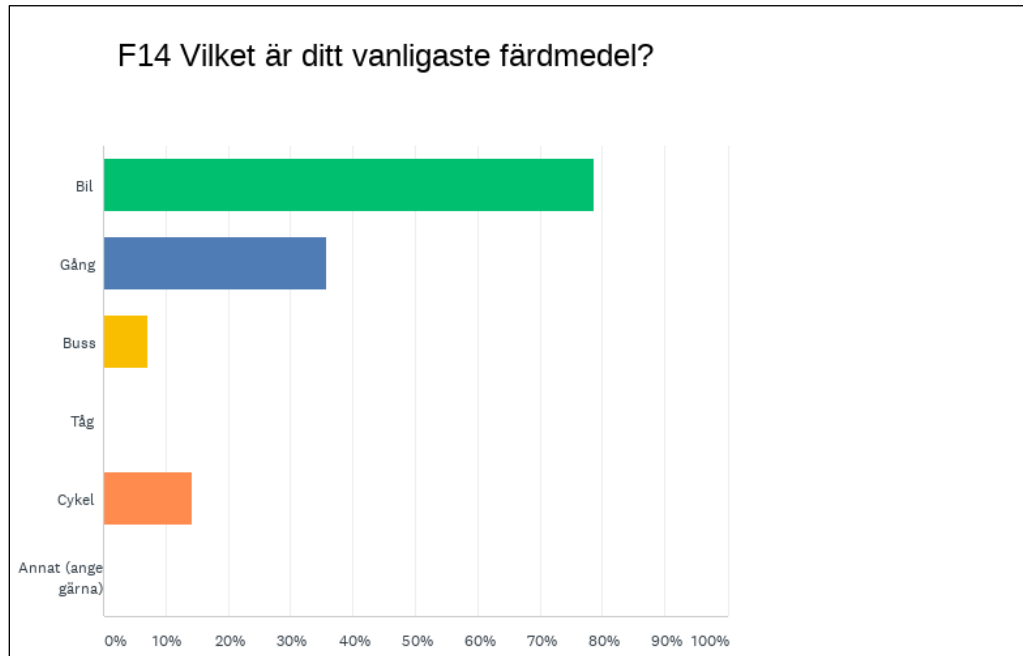
Figur 18. Tycker du tjänsten är användarvänlig?

90 % av de svarade tycker att tjänsten är användarvänlig. Frågan fick tre kommentarer i fritext varav två handlade om att det var svårt att lägga upp resor och en om att funktionen med hållplatser var förvirrande.



Figur 19. Påverkar COVID-19 din vilja att samåka just nu?

På frågan om coronapandemin påverkar viljan att samåka svarade 80 % Ja.



Figur 20. Vilket är ditt vanligaste färdmedel?

Majoriteten av respondenterna använder bil som främsta färdmedel.

CO2 effekt och andra hållbarhetseffekter

Eftersom enkätsvaren inte visar att projektet har lett till att nya samåkningspartners hittat varandra kan ingen omedelbar CO2-effekt av projektet visas. Detta innebär dock inte att samåkning inte kan ha initierat eller intensifierat genom projektet. På grund av coronapandemin har möjligheten till samåkning och samåkningsappen inte marknadsförts intensivt så som det ursprungligen var planerat. Frågan vilken potential kombinationen av en digital tjänst och lokal marknadsföring har för att öka samåkningen och bilanvändningen har därmed inte kunnat besvaras inom ramen av projektet. Teoretiskt har dock samåkning en betydande hållbarhetseffekt. Om regelbundna arbetsresor som sker med bil med en förare var kan ersättas genom samåkning är CO2- och energivinsten omedelbar. Om två arbetspendlare som i stället för att resa med var sin bil samåker minskar CO2-utsläppen med ca. 600 kg CO2 per år vid ett pendlingsavstånd på 10 km, med 1,2 ton per år vid 20 km väg till arbetet och 2,4 ton/år vid 40 km pendlingsväg (beräknad utifrån 200 arbetsdagar/år och ett genomsnittligt CO2-utsläpp på 146 g/bilkilometer, motsvarande genomsnittet i den svenska fordonsflottan 2019 (Trafikverket, 2020). Hur stor potentialen på en ort eller

en region är beror på boende- och pendlingsstrukturen och kan variera avsevärt, samt kännedomen om och den sociala acceptansen av samåkning. Enkätresultaten visar dock att samåkning redan idag förekommer, mest inom bekantskapskretsen. Därmed bidra samåkning redan idag till minskade utsläpp, i vilken utsträckning har dock inte kunnat kvantifieras. En annan hållbarhetsaspekt som förbättras genom ett tydligt erbjudande av samåkning är tillgängligheten för grupper utan tillgång till egen bil. Även den ekonomiska hållbarheten förbättras genom samåkning genom ett mer effektivt resursutnyttjande och genom att sänka reskostnader för både bilägaren och medresenären.

Diskussion

Testet av en digital samåkningstjänst i Dals Långed med omnejd blev långt ifrån vad vi tänkt oss. Trots ett relativt högt användartal har inga personer hittills hittat samåkningsmöjligheter via tjänsten. Detta resultat är dock svårt att förlita sig på då coronapandemin gjort i princip all marknadsföring och alla träffar med användare omöjliga. Enkätresultaten visar också att pandemin i hög utsträckning påverkar människors vilja att samåka.

I resultaten från den enkät som riktade sig till alla boende och verksamma i Dals Långed med omnejd ser vi att samåkning i området är utbredd om än inte så frekvent. Många uppger att de samåker men att de inte gör det så ofta. De kontaktytor som idag används för samåkning är framförallt arbetsplatsen, vänner och bekanta eller Facebook. En majoritet av de som svarade på enkäten säger att de tror att en app eller annan kontaktyta skulle underlätta för att samordna samåkning. Men för att en sådan app ska fungera effektivt och matcha användare måste den förmodligen uppnå ett mycket högre användartal. Bra funktionalitet slår inte det höga flöde av människor som Facebook har.

Det vi kan se i resultatet från fokusgrupperna och det faktum att så pass många anmält sig till tjänsten är att det finns ett stort behov av samåkning i Dals Långed med omnejd. Samåkning är ett bra alternativ till att köra egen bil eller förlita sig på en bristande kollektivtrafik, och har därmed såväl ekologiska som ekonomiska fördelar. Resultaten från fokusgrupperna och enkäten visar också att Freelway kan vara en värdefull tjänst för att samordna samåkning i lokalområdet, då appen kan utgöra ett komplement till redan existerande plattformar för samordning av samåkning. Den erbjuder andra

funktioner än redan existerande plattformar, såsom möjlighet att lägga in återkommande resor, vars layout fungerar likt en tidtabell över resor vilket kan förenkla planering. Den input som kommit ur fokusgrupperna har skapat en bra grund för att utveckla tjänsten vidare. I fokusgrupperna liksom i den större enkätstudien lyfts förlorad flexibilitet upp som den största negativa faktorn med samåkning. Detta stämmer överens med tidigare forskning. I enkätsvaren från Freelway-användare i Dals Långed ser vi att tjänsten börjat användas och att personer lägger upp resor, men att någon matchning mellan de som frågar efter skjuts och de som erbjuder skjuts inte skett än. En förklaring till detta kan vara att coronapandemin gjort att tjänsten inte gått att marknadsföra samt att människor är skeptiska till att dela fordon under pandemin. En annan förklaring är att samåkning än så länge är väldigt populärt i teorin men att i praktiken innebär organiserad samåkning en beteendeförändring som många inte är redo att göra. Idén bakom testet var från början att aktivt rekrytera pendlare till tjänsten så att den var full av resor när den väl började marknadsföras till allmänheten. Men coronapandemin gjorde inte bara samåkning olämpligt – vi slutade också pendla i hög grad varför dessa pendlare blev svåra att rekrytera.

Innan vi började samarbeta med Freelway för att genomföra testet så fördes diskussionen kring betaltjänst eller inte. Frågan vilken typ av tjänst som är mest lämpad för att organisera samåkning i landsbygder och mindre tätorter kvarstår. Men under förutsättning att det går att få finansiering för tjänsten exempelvis från kommun, kommunalförbund eller region kan en betaltjänst vara att föredra. En av de viktigaste slutsatserna i KomIland-projektet vars syfte var att arbeta med kombinerad mobilitet i landsbygder var att för att mobilitetstjänster ska fungera i landsbygder och mindre tätorter måste det offentliga ta ett ansvar för finansieringen – om inte för hela tjänsten så åtminstone för plattformen där olika tjänster läggs upp.

Inom projektet har vi samarbetet med Vingåker kommun och den ekonomiska föreningen Södra Årefjällen. I Vingåker kommun står kommunen för samåkningstjänsten och en ideell förening för driften. Tack vare ett åtagande från Bengtsfors kommun om fortsatt finansiering 2022 (under förutsättning att tjänsten har minst 200 användare) så blir ett sådant upplägg möjligt i Dals Långed även efter projektets slut. För att detta ska ske så krävs medel för marknadsföring och rekrytering av användare så snart smittspridning minskat och läget ser annorlunda ut i världen.

Slutsats

Samåkning har en stor potential att skapa fler och hållbara möjligheter till att resa i landsbygder och mindre tätorter. För att komma dit krävs dock att den nya tekniken förenas med beteendeförändringar. Det är viktigt att sänka trösklarna för att lägga ut sina resor, där kan funktionen med regelbundna resor och fokus på att rekrytera resor in i tjänsten när det finns en katalysator i form av tid, pengar eller engagemang. Utöver detta krävs förmodligen en intensiv marknadsföring av tjänsten i början för att få en kritisk massa användare. Tyvärr har den pågående pandemin gjort det omöjligt för oss att bekräfta eller dementera dessa hypoteser.

Resultatrapport 5 "Prova på elcykel"

Inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring Prova på elcykel inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Vera Telemo och Lena Hesselroth

Medarbetare: Jacob Thåqvist och Michael Koucky

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo,
projektledare "Tur och retur"

Datum: 2020-12-20

Prova på el-cykel för boende i mindre tätorter och landsbygd

Bakgrund

Inom målgruppen pendlare i Orust kommun skulle ett samåkningstest med minibussar (s.k. Vanpools) dra igång under våren 2020. Testgruppen bestod av boende i Orust kommun som pendlade till företaget Hogia i Stenungssund. Allt var klart för start när coronapandemin tog fart på allvar i Sverige, och genomförandet sköts då fram till hösten. I takt med ökad smittspridning under hösten 2020 beslutades det att samåkningstestet helt fick ställas in. Istället genomfördes ett annat mobilitetstest på målgruppen genom ett samarbete med Hållbart resande västs (HRV) projekt ”Elcyklist”. HRVs elcyklar hyrdes av Tur&Retur och lånades ut till pendlare boende i Orust kommun samt anställda på Hogia mellan den 2 november 2020 och 29 januari 2021. Elcyklarna har i HRVs regi lånats ut till flera företag under 2020 och dessa test har visat att möjligheten till att prova på elcykel är ett effektivt sätt att skapa nya resvanor. Under våren genomfördes ett elcykeltest inom projektet HRV-växer där 98 anställda på Volvo Powertrain i Skövde fick prova på elcykel. Resultaten från testet visar att det efter projektets slut fanns ett stort intresse att själva äga en elcykel. Av de 81 personer som svarade på uppföljningsenkäten uppgav femton deltagare att de efter fem månader köpt en egen elcykel, ytterligare sex personer svarade att de velat köpa en men inte fått tag i någon ännu. Sammantaget visade 26 % av deltagarna intresse för att köpa en egen elcykel även efter projektet avslutats. Testet visade också att deltagarna ökat sitt cyklande med 25 % och minskat sina bilresor med i genomsnitt 37 % under testperioden (Anderson m.fl. 2020). De test som genomförts inom Hållbart resande väst har riktat sig till arbetspendlare i lite större städer. Genom att testa utlåning av elcykel till pendlare på Orust skapas en möjlighet att se om liknande resultat går att uppnå i mindre tätorter och landsbygder.

Syfte och mål

Syftet med elcykeltestet var att undersöka i vilken utsträckning arbetspendlare boende i landsbygder och mindre tätorter ändrar sina resvanor när de har tillgång till elcykel. Vidare ville vi undersöka om möjligheten att prova på elcykel påverkar viljan att köpa en elcykel samt om tillgång till elcykel kan vara ett sätt för hushållen att klara sig med färre bilar.

Metod

Prova-på

Prova-på metoder har visat sig effektiva för att nå beteendeförändring och bryta de resvanemönster många människor har. Därför har Tur&Retur valt att testa detta koncept på intresserade Orustpendlare och anställda på Hogia. Förhoppningen är att de som är med i projektet hittar fördelarna med att resa med elcykeln istället för med mindre hållbara alternativ.

Rekrytering av deltagare

Frågan om deltagande gick först ut till de som anmält sig till det ursprungliga samåkningsprojektet som skulle genomförts på Hogia. De som anmält sig till att testa samåkning var inte lika intresserade av att testa att elcykla så efter två veckor gick frågan ut till alla anställda på Hogia. Därutöver tillfrågades pendlare på Orust som tidigare svarat på en enkät för Tur&Retur och angett sig villiga att bli kontaktade igen. I den bredare målgruppen blev intresset större och vi fick in totalt 94 intresserade. Eftersom intresset var så stor valde vi att dela upp grupperna i tre där pendlarna från Orust fick 30 platser och gruppen på Hogia delades in i två perioder (10 nov- 14 dec och 15 dec-29 jan) med 20 platser i varje.

Det visade sig senare att flera av de anmälda fick avstå att delta. I majoriteten av fallen var detta på grund av att deras hemförsäkring inte täcker kostnaderna för eventuell stöld eller skada på elcykeln. Detta medförde att fler av de som anmält intresse på Orust fick möjlighet att cykla hela perioden (10 nov-29 jan) eller period 2 (15 dec-29 jan). Totalt 68 personer har provat att cykla elcykel under testperioden 10 nov- 29 jan.

Enkäter

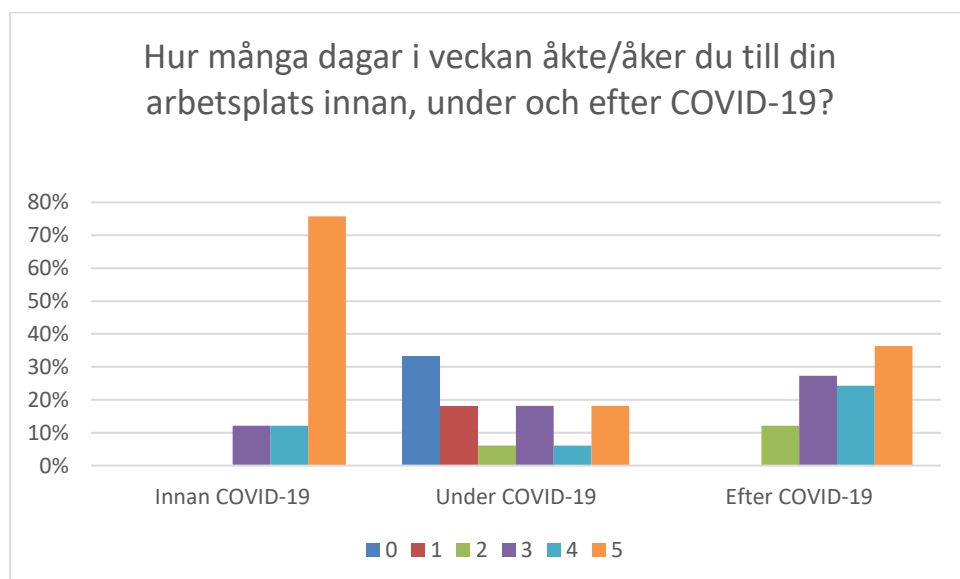
Innan cyklisterna påbörjade testperioden fick de svara på en enkät där de bland annat fick ange hur de reste innan testet och vad de skulle använda cykeln till. Före-enkäten gick ut till 50 personer varav 43 svarade. Efter en månad gick en ny enkät ut för att undersöka om elcykeltestet gjort någon skillnad på gruppens resande. Anledningen till att enkäten gick ut tidigare än testet var slut var för att projektet Tur&Retur avslutades i årsskiftet efter nyår tog Hållbart resande väst över. Av de 50 tillfrågade svarade nu 36 personer svarade.



Figur 12 Test-elcyklisten Ann-Catrin Pilback är förväntansfull inför att testa elcykel

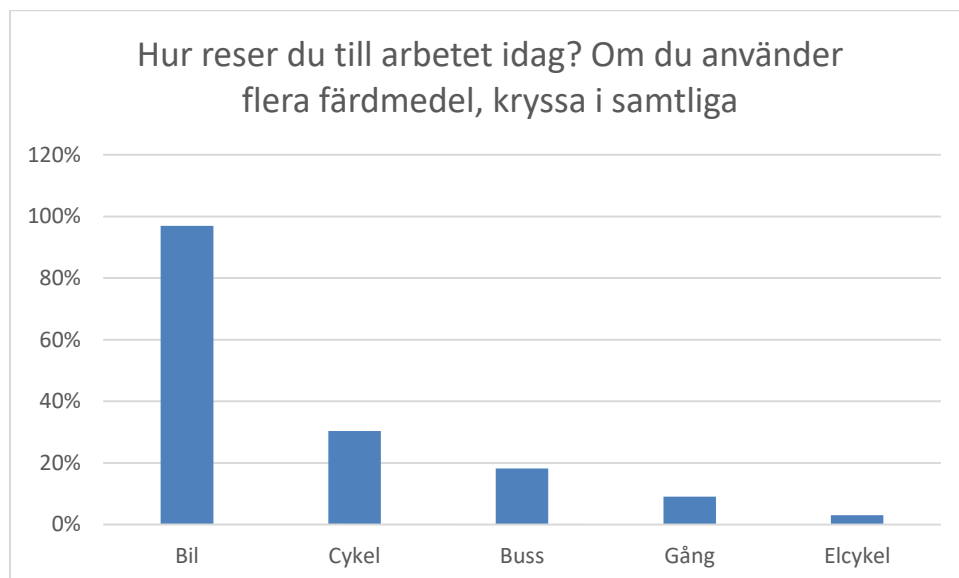
Resultat

Nedan presenteras resultaten från de enkätundersökningar som testdeltagarna fick svara på innan och en månad in i testet.



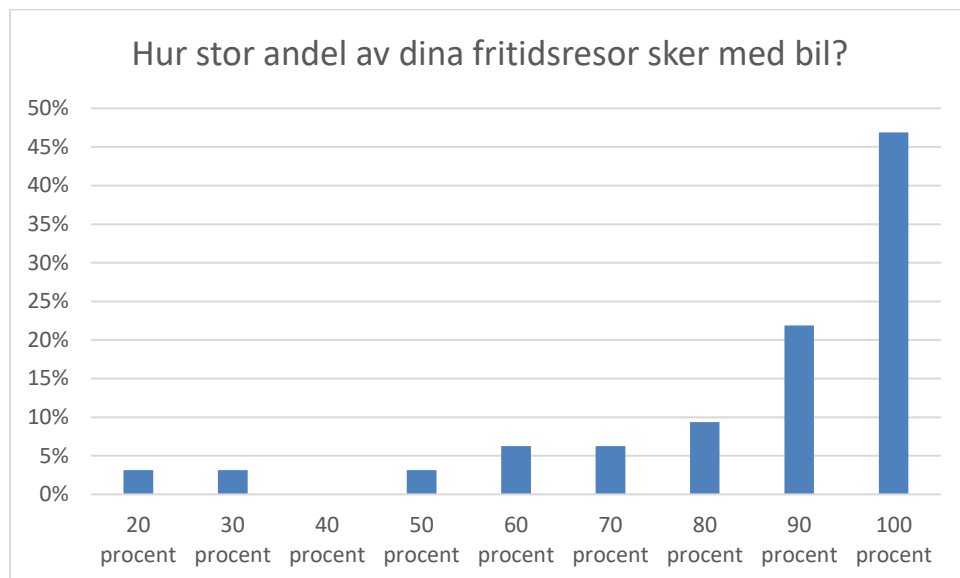
Figur 13 Hur många dagar i veckan åkte/åker/kommer du åka till din arbetsplats innan, under och efter COVID-19?

Med anledning av att det kom ytterligare restriktioner rörande Covid-19 under provperioden arbetspendlade deltagarna ännu mindre än planerat. Många av deltagarna meddelade att detta inneburit att de cyklat mindre än i normala fall. Innan Covid-19 reste de svarande i genomsnitt ca. 4,6 dagar per vecka till arbetet. Under Covid-19 sjönk arbetspendlandet dramatiskt till ca. 2,0 dagar per vecka i genomsnitt, en minskning med ca. 57%. De deltagandes egna uppskattning om hur ofta de kommer arbetspendla efter Covid-19 är ca. 3,8 dagar/vecka i snitt, en minskning med ca. 17% jämfört med utgångsvärdet.



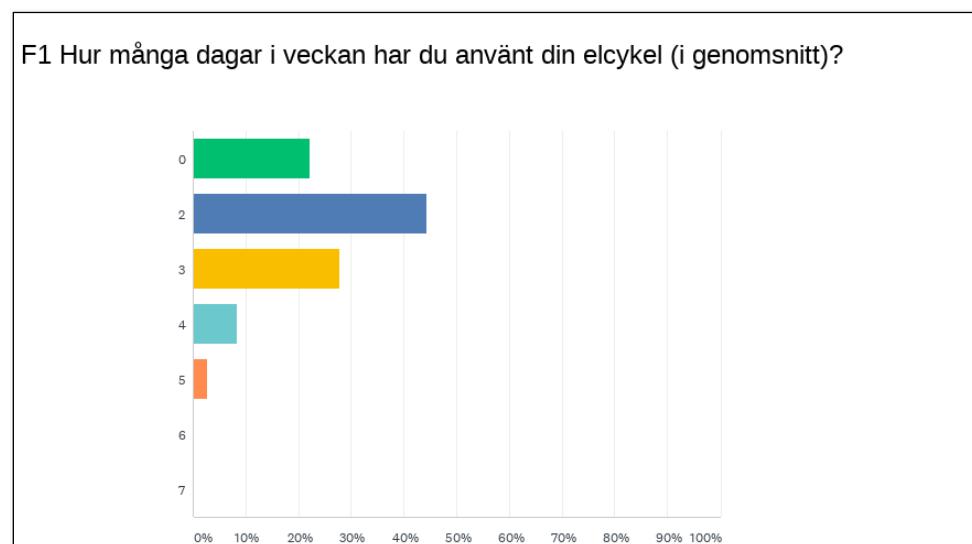
Figur 14 Hur reser du till arbetet? Om du använder flera färdmedel, kryssa i samtliga

Alla utom en deltagare använder bilen för att resa till och från jobbet. Många kombinerar dock bilen med cykel, buss eller gång. En person uppger att de redan använder elcykel för att resa till jobbet.



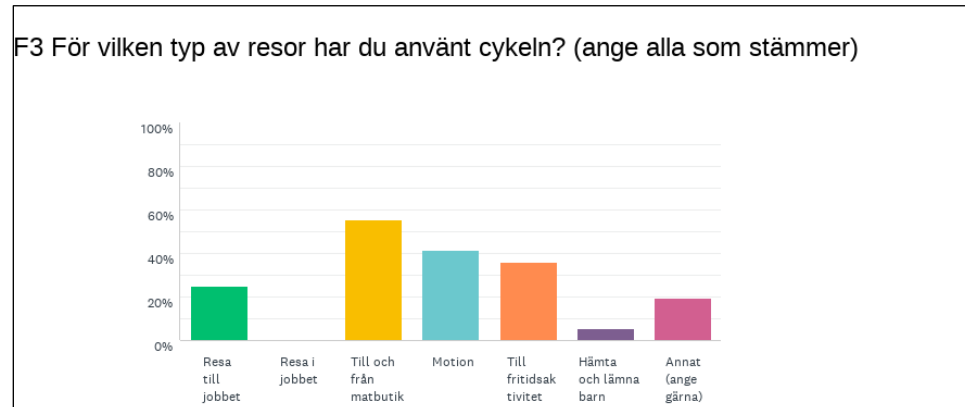
Figur 15 Hur stor andel av dina fritidsresor sker med bil?

Bilen är det dominerande färdslaget även för fritidsresor och de allra flest använder bilen till 90 eller 100 % av sina fritidsresor.



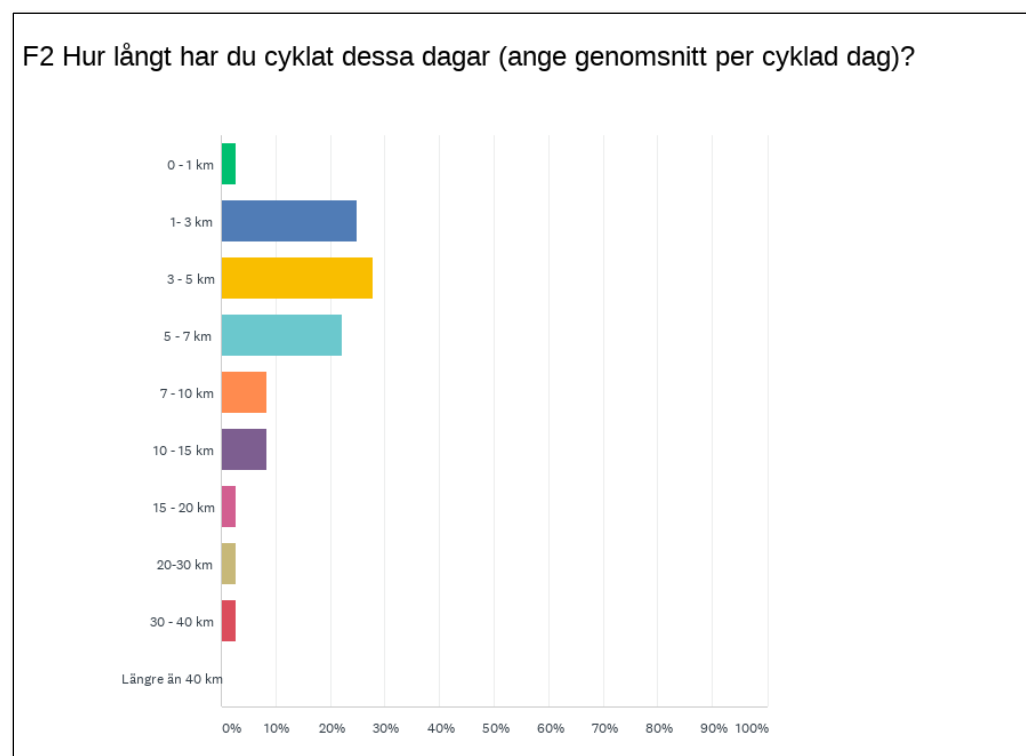
Figur 16 . Hur många dagar i veckan har du använt din elcykel (i genomsnitt)?

Enkätundersökningen visar att deltagarna i testet har använt sin elcykel i snitt 2,1 dagar i veckan.



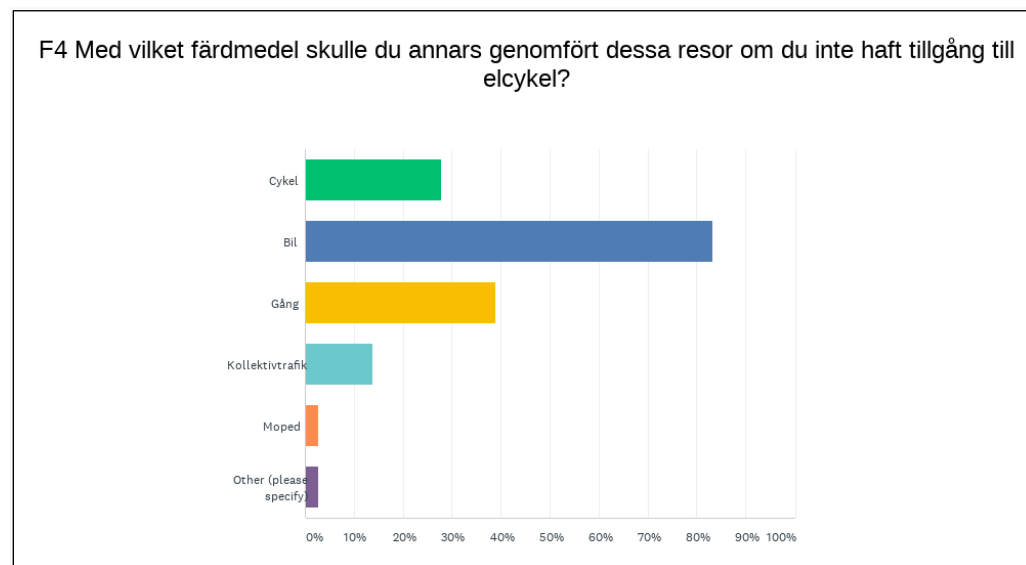
Figur 17. För vilken typ av resor har du använt cykeln?

Till och från matbutiken har varit den vanligaste resan följt av motion och fritidsaktiviteter. Troligtvis hade kategorin till och från arbete varit högre om resvanor ej påverkats av coronapandemin.



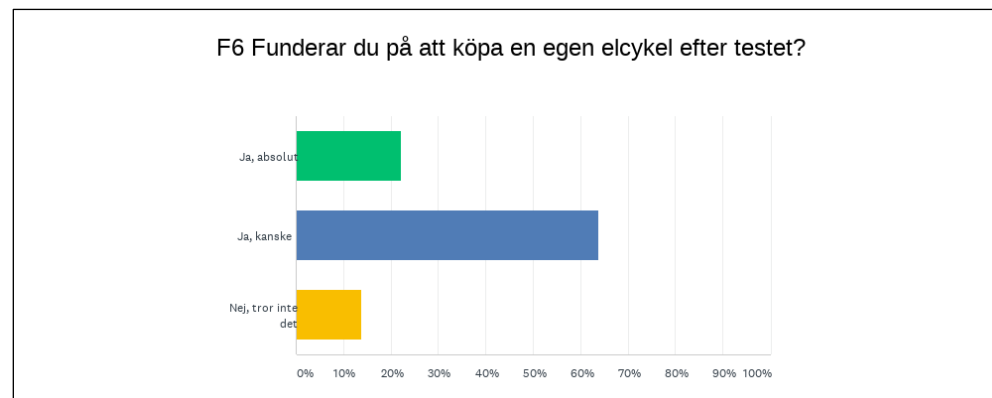
Figur 18. Hur långt har du cyklat dessa dagar? Ange i genomsnitt per cyklad dag

De vanligaste sträckorna att cykla med elcykeln är 1–7 kilometer med ett viktat genomsnitt på 6,7 km – detta genomsnitt dras dock upp av enstaka testdeltagare som använder cykeln mycket. Medianen för gruppen ligger i segmentet 3-5 km.



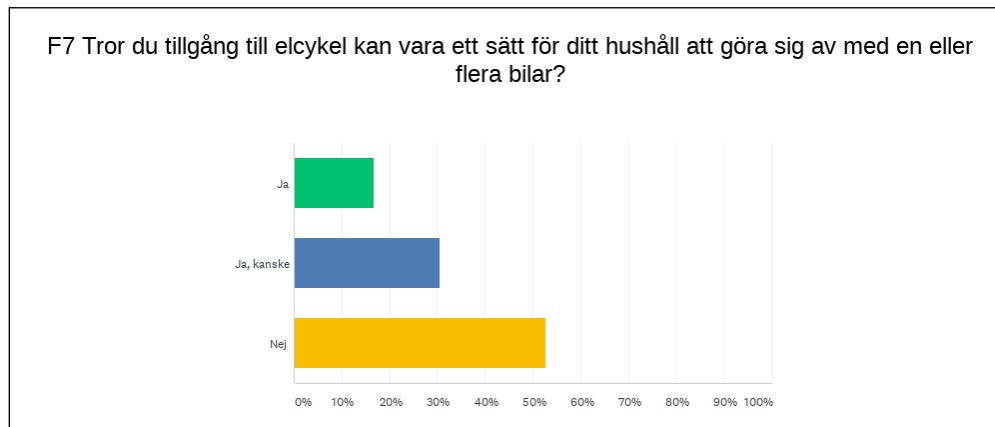
Figur 19. Med vilket färdmedel skulle du annars genomfört dessa resor om du inte haft tillgång till elcykel?

Enkäten tillät flera svar, men 85% av de svarande angav att elcykeln ibland ersatte bil och ca. 50% av alla svar var bil. 16% av svaren avser "vanlig cykel", 25% gång. Det är troligt att runt varannan resa med elcykel ersatte en bilresa.



Figur 20. Funderar du på att köpa en egen elcykel efter testet?

Hela 84% av de svarande deltagarna säger att de funderar på att köpa en egen elcykel efter att genomfört testet. Fem personer lämnade kommentarer på frågan där de undrade över priset och om det fortfarande fanns bidrag för att köpa elcykel.



Figur 21. Tror du tillgång till elcykel kan vara ett sätt för ditt hushåll att göra sig av med en eller flera bilar?

46 % av respondenterna tror att en elcykel kanske kan ersätta en bil i deras hushåll. Åtta personer lämnade också kommentarer i fritext på ovanstående fråga. Bland dessa nämner flera att det är svårt att klara sig med färre bilar eller helt utan bil när man har barn.

”Svårt att klara sig med en bil när man har barn (aktiviteter osv), men minskning av bilanvändning är ett mål.” Kvinna, Henån

”Det var krångligare i början med att låsa och ta in batteriet än vad jag trodde. Min vanliga cykel är lätt och går snabbt att parkera. Men elcyklar fungerar ju mer som ersättning för en bil. Jag är mycket mer positiv och övertygad att sälja en bil än innan.” Kvinna, Stenungssund

Hur har du upplevt testet: vad har fungerat bra och vad har fungerat mindre bra?

Ovanstående fråga ställdes också med möjlighet att lämna fritextsvar. De flesta tycker att testet fungerat jättebra, att det varit roligt och enklare att cykla med elcykel än med vanlig cykel.

”Det bästa med elcykeln är att den hjälper mig i motvind och i uppförsbackar, även när jag är trött efter en hård arbetsdag orkar jag cykla hem” Kvinna, Svanesund

De negativa aspekter som lyfts fram i flest kommentarer är den bistra årstiden samt avsaknad av cykelbanor på vissa platser.

”Tacksam att jag fått låna cykeln men tyvärr fel säsong att komma igång att cykla och låta bilen stå. De dagar jag inte lämnar barn åker jag till jobbet kl

05 på morgonen. Vid den tidpunkten är det svårt att motivera sig att ta cykeln istället för bilen, speciellt när det är mörkt och kallt ute. Cykelbanan från Kolhättan in till Stenungsund är delvis beckmörk och det känns inte roligt att cykla ensam där så tidigt på morgonen.” Kvinna, Svanesund

CO2 effekt och andra hållbarhetseffekter

Elcyklarna i försöket har delvis använts för att ersätta bilresor och har därmed bidragit till minskad energianvändning och CO2-utsläpp.

Cyklarna har i genomsnitt använts 2 dagar per vecka och den genomsnittliga cykellängden per cykeldag var 6,7 km. Ur enkätsvaren går det att dra slutsatsen att minst varannan resa med elcykeln har ersatt en resa med bil, därmed har bilanvändningen minskat med ca. 6,7 km per vecka för varje deltagare, motsvarande 34 km för 5 den första 5-veckorsperioden av försöket och lika mycket för den efterföljande perioden till den 29:e januari (medräknad ett avdrag på två veckor för festdagarna). För samtliga 68 deltagare motsvarar detta ett total på cirka 4 500 bilkilometer som ersätts med elcykel. Sammansättningen av den lokala fordonsflottan är okänd, här antas förenklad att varje fordonskilometer medför 146 g CO2-utsläpp, motsvarande genomsnittet i den svenska fordonsflottan 2019 (Trafikverket, 2020). Med dessa antaganden förväntas försöket med elcyklarna under hela försöksperioden leda till en minskning av CO2-utsläppen med cirka 660 kg. Observera att beräkningen innehåller betydande osäkerheter och att effekten av Corona-begränsningarna troligen har haft stor påverkan på resandet generellt.

På individnivå är den teoretiska potentialen för CO2-minskningar genom att ersätta bilresor med elcyklar förhållandevis stor, inte minst för arbetspendling. En arbetspendlare med 5 km avstånd till arbetet som byter från bil till elcykel minskar bilanvändningen med cirka 2 000 km och CO2-utsläppen med nästan 300 kg årligen. Vid längre pendlingsavstånd ökar effekten i motsvarande grad. Om elcykeln till om med kan ersätta en bil i hushållet – vilket är möjlig eller tänkbar för 45% av deltagarna i studien – kan den långsiktiga effekten på bilandvändningen bli än större.

På gruppnivå är effekten svårare att bedöma och beror på i vilken utsträckning elcyklar ökar både antalet personer som cyklar till arbetet och/eller hur ofta cykel används.

Av de deltagande anger hela 84% att de säkert eller kanske funderar på att skaffa en elcykel efter testet vilket tyder på en hög effektivitet av metoden att låna ut elcyklar på prov över en längre period. Det är vidare troligt att de personer som skaffar elcykel kommer att öka sitt cyklande och ersätta bilresor. Det är dock utifrån försöket inte möjligt att bedöma hur stor andel av befolkningen på det sättet kan förmås att byta resvanor.

Diskussion

Alla deltagare i testet var väldigt entusiastiska och glada att få möjlighet att prova en elcykel under en längre period. De allra flesta uppger att de fått en mer positiv bild av cykling generellt och av elcykling specifikt från att delta i testet. 15% av de svarande i uppföljningsenkäten anger att tillgång till elcykel kan vara ett sätt att göra sig av med en bil, hela 30% svarar ja, kanske. Detta tyder på att elcykel har stor potential att öka det hållbara resandet i glesare geografier. Resultatet från studien visar också att det är i första hand bilresor som byts ut mot resor med elcykel (ca. 50%), i andra hand resor till fots eller med en vanlig cykel. Potentialen för att ersätta bilresor med elcyklar bedöms som högre i landsbygder och mindre tätorter där bilanvändandet även för kortare resor generellt är högre än i större städer.

Att cykla på vintern var mer populärt än väntat men flera deltagare påpekar att de antagligen hade cyklat mer om de fått prova en annan tid på året. Bättre cykelväder hade förmodligen bidragit till att deltagarna använt cykeln mer. Detta till trots är det flera personer som uppger att utan elcykel hade de inte cyklat på vintern och att el-assistansen förlänger cykelsäsongen.

Corona-effekt

Enkätresultaten visar även vilken stor effekt Corona-situationen har haft på arbetsresandet. Bland deltagarna i försöket som svarade på enkätundersökningen minskade antalet arbetsresor till mindre än hälften jämfört med situationen innan. De svarandes egna bedömning är att arbetsresandet kommer att öka igen, men inte till samma nivå, en mer permanent minskning med nästan 20% förväntas. Den effekten är troligen större än vad som kan förväntas kunna uppnås genom mobilitetsåtgärder.

Fallgropar – att tänka på om din organisation ska låna ut elcyklar

När det närmade sig projektstart upptäckte flera av de som anmält sig att deras hemförsäkring inte täckte denna typ av lån och valde att hoppa av. Några försäkringsbolag menade att om deltagarna istället för att låna cykeln gratis hyrde den mot en rimlig ersättning så kunde försäkringsbolaget täcka kostnaderna för eventuell skada eller stöld. Projektet hade inte möjlighet att justera denna formulering med allt vad det innebar i administrering med mera och eftersom det fanns deltagare på kö så valde vi att inte ändra från lån till hyra.

När erbjudandet kom fick vi en del reaktioner på att erbjudandet kom precis när vintersäsongen skulle dra igång. Hade erbjudandet kommit till våren menade de att intresset hade varit större. Det stämmer säkert men vi är övertygade om att bara för att vädret blir annorlunda så behöver en inte ställa undan cykeln. Med rätt klädsel, reflexer och dubbdäck går det bra att cykla även på vintern. Det var också något vi ville utmana deltagarna att prova.

Slutsatser

Cykling är en av coronapandemins stora vinnare enligt Dagens Industris sammanställning av 16 mobilitetsexperters spaningar (Mattsson, 2020). Genom att snabbt ställa om och ett bra samarbete med Hållbart resande väst har projektet Tur&Retur tagit till vara på den hastiga förändring som skett i samhället.

Resultaten från elcykeltestet visar att majoriteten av deltagarna fått en mer positiv bild av cykling under perioden. Med dessa resultat visar vi att projekt med prova-på-metoder kan öka möjligheterna för fler att välja mer hållbara resalternativ. Bland deltagarna är det främst bilresor som byts ut mot elcykling och en tredjedel tror att elcykel kan vara ett sätt att slippa ha två bilar i hushållet.

Testet har förhoppningsvis också bidragit till mer hållbara resvanor bland Orustpendlare och Hogia-anställda på längre sikt. Om möjligt kommer detta följas upp under våren 2021 för att se om effekterna består.

Resultatrapport 6 "Mötesträning digitala mötesverktyg"

Inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring Mötesträning med digitala mötesverktyg inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Vera Telemo och Lena Hesselroth

Medarbetare: Linnéa Andersson

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo, projektledare "Tur och retur"

Datum: 2020-12-20

Träning i digitala mötesverktyg

Bakgrund

Inom projektet Tur&Retur genomfördes under våren och hösten 2020 digital möteträning för pendlare och företagare på Orust samt tjänstepersoner i kommun, region och kommunalförbund i Västra Götalandsregionen. Träningstillfällena initierades för att möta det ökade behovet av kunskap i att leda samt delta i digitala möten som uppstod i och med den ökade mängden distansarbete som skedde på grund av Coronapandemin. I samarbete med *REDI* (Resfria Digitala möten) och *HRV-Växer* (Hållbart resande väst) skapades entimmes långa träningstillfällen som totalt ca 700 personer har deltagit i.

Digitalisering och ökad digital kunskap har lyfts fram som två viktiga pusselbitar i att skapa en mer hållbar mobilitet i landsbygder (2019/20:RFR10). Detta delprojekt undersöker vilken effekt ökad kunskap i att hålla och delta i digitala möten kan ha på viljan att välja resfria alternativ även efter Coronapandemin.

Syfte och mål

Den digitala möteträningen togs fram inom projektet för att möta den omställning som skedde i och med utbredningen av COVID-19. Intresset för att delta i träningstillfällena växte sig starkare allt eftersom pandemin höll i sig, och det skapades nya träningstillfällen löpande. Möjligheten att snabbt erbjuda digital möteträning visade sig vara mycket framgångsrikt i den stora förändring som våren och hösten 2020 innebar.

Syftet med träningstillfället var att skapa en känsla av trygghet i de digitala rummen och att denna trygghet i sin tur leder till bättre kvalitet på mötesledning och deltagande. Det långsiktiga målet var att denna ökade kunskap kan leda till en större vilja till resfria möten även efter pandemin.

Metod

När vi plötsligt fick ställa om till att jobba mer hemifrån och på distans blev det mer aktuellt att kunna hantera digitala mötesverktyg. Tur&Retur valde då att i samarbete med *HRV-Växer* skapa tillfällen för i första hand pendlare på Orust att delta på möteträningstillfälle där de grundläggande funktionerna i mötesplattformarna Microsoft Teams och Zoom behandlades. Även verktyget Google Meet erbjöds vissa datum. I nästa steg gick erbjudandet ut till företag på Orust för att sedan erbjudas till alla kommunala tjänstepersoner i Fyrbodalen.

och som en förlängning har sedan samtliga kommunala tjänstepersoner i Västra Götaland blivit inbjudna att delta.

Steg 1-Utbildningsgrund

Mötestrainingstillfällena har varit sessioner om 1 timma där deltagarna guidats i de båda programmen. *HRV-växers* två personella resurser har lärt sig mer om programmen allt eftersom de har hållit i tillfällena, dels för att programmen utvecklats dels då deltagarna delat med sig av sina erfarenheter.

Steg 2-Målgrupp

Inbjudan riktades först till Orust eftersom Tur&Retur hade kontaktuppgifter till flertalet personer som deltagit i en pendlarenkät genomförd inom projektet. Allt eftersom mötestrainingarna genomfördes vidgades målgruppen.

Steg 3-Anmälningsförfarande

De som ville delta anmälde sig till Fyrbodals anmälningsprogram för event "Emarketeer" och där samlades deltagarna i en lista och senast en dag innan mötestillfället skickades ett e-post ut med information om hur de skulle ansluta sig till mötestrainingen. Deltagarna fick en mötesinbjudan via Outlook där det låg en länk som de klickade på och anslöt på det sättet till mötestrainingen.

Steg 4-Mötestrainingen

Mötestrainingarna inleddes med att *HRV-växers* personella resurser presenterade sig och projektet Tur&Retur. Varje mötestrainingstillfälle hade ett maximalt deltagarantal på omkring 10 personer och nästa steg var att alla deltagare fick presentera sig, var de jobbade och vilka erfarenheter de hade av det aktuella programmet. Sedan såg programmet ut enligt nedan:

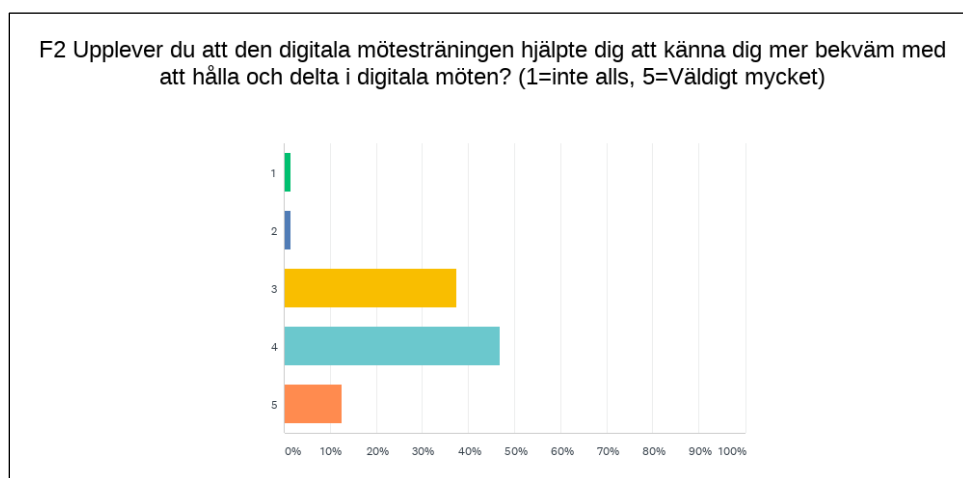
1. Genomgång av funktionerna i mötesdelen av programmet samt hur en bjuder in till ett eget möte.
2. Tid för alla att prova de olika funktionerna
3. Enkät via Microsoft Forms.
4. Tid för frågor

Steg 5-Enkätundersökning / Uppföljning

Efter att deltagarna varit med och genomfört en digital mötestraining skickades en enkät ut för att undersöka vad de tyckte om tillfället samt hur de tror att deras användande av digitala möten kommer att se ut efter coronapandemin. Enkäten besvarades av 115 personer, varav 64 personer uppgav att de bor i landsbygder eller mindre tätorter. Då detta är målgruppen för Tur&Retur kommer endast resultaten från dessa personer redovisas här.

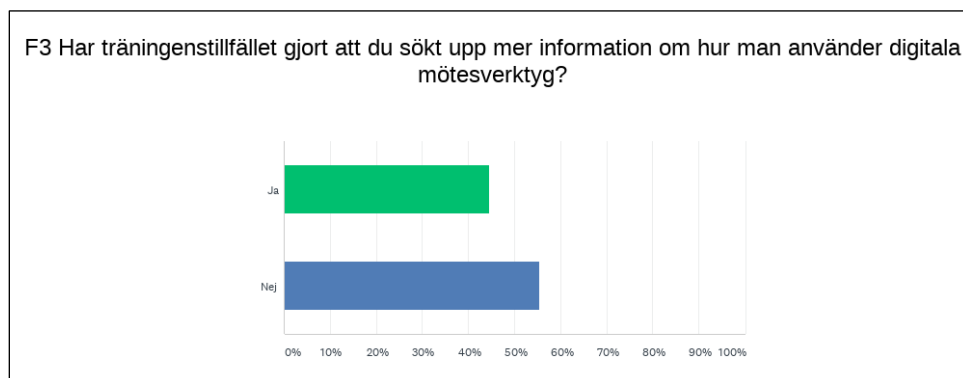
Resultat

Från maj till oktober 2020 genomfördes cirka 50 mötestrainingstillfällen och ytterligare 15 tillfällen mellan november och december 2020. Totalt har ca 700 personer har deltagit i ett eller flera träningstillfällen under projektets gång. Nedan redovisas svaren från de 65 personer som deltagit i uppföljningsenkäten och som uppgav att de bor i landsbygder och mindre tätorter.



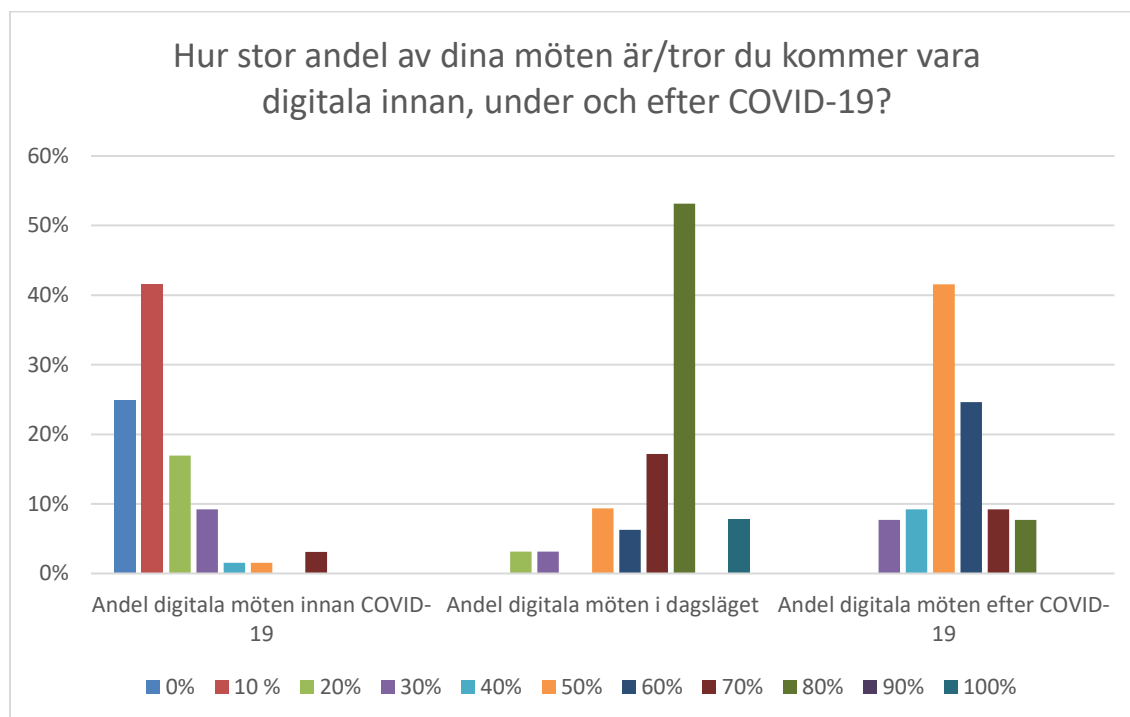
Figur 22 Upplever du att den digitala mötestrainingen hjälpte dig att känna dig mer bekväm med att hålla och delta i digitala möten?

Den sammanlagda uppfattningen av träningstillfällena var att de flesta av deltagarna kände sig mer trygga och bekväma att både delta och leda digitala möten efter att de deltagit i mötestrainingen.



Figur 23 Har träningstillfället gjort att du sökt upp mer information om hur man använder digitala mötesverktyg?

Knappt hälften av respondenterna uppger att de har sökt upp mer information om hur man använder digitala mötesverktyg tack vare träningstillfället. Femton personer har lämnat kommentarer. Många har utforskat fler funktioner i Teams och Zoom. En person anger att den sökt info på kommunens intranät samt utforskat hur videokonferensanläggningen fungerar. Ytterligare en person säger att de arbetat vidare i arbetsgruppen för att lära sig mer om Teams.



Figur 24 Hur stor andel av dina möten är/tror du kommer vara digitala innan, under och efter COVID-19?

Andelen digitala möten har ökat drastiskt i och med coronapandemin. Från att legat på omkring 10 % i medel innan pandemin till 80 % under pandemin. De flesta tror att mängden digitala möten kommer ligga på en fortsatt hög nivå efter pandemin med ett medelvärde på cirka 50–60 % av alla möten.

I enkäten ombads respondenterna att i fritext kommentera varför de trodde andelen digitala möten skulle öka, minska vara på samma som innan coronapandemin. 61 personer valde att svara på frågan. De vanligaste kommentarerna handlar om att man nu kommit över den tröskel som tidigare fanns inför att använda den digitala tekniken. Många ser nu så pass många fördelar med att ha vissa möten digitalt att de är här för att stanna. Att spara

restid och vara mer effektiv är de fördelar med digitala möten som lyfts upp av flest respondenter.

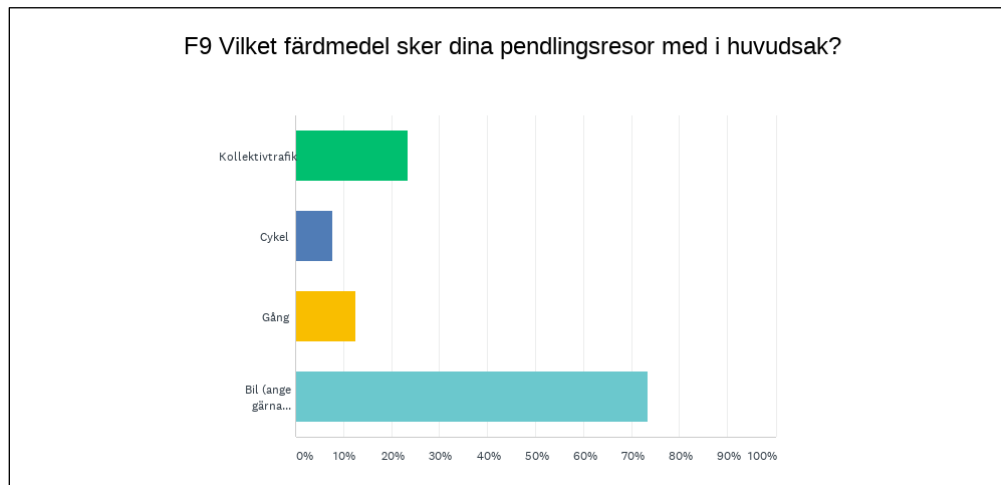
”För att de flesta känner sig trygga med hur man har digitala möten och det reducerar resandet vilket i sin tur sparar tid. Dessutom har arbetsgivare insett att det fungerar bra och därmed har möjligheten att anställa människor som inte bor i närområdet blivit bättre synliggjord.” Tjänsteperson, Strömstads kommun

Den negativa aspekt som flest personer lyfter upp är bristen på social interaktion som många upplever i den digitala mötesvärlden.

”Vi är vanemänniskor och så oerhört vana vid fysiska möten så svårt att bryta långsiktigt. Sedan är vi sociala varelser och behöver träffas. Har också ett chefsjobb där fysiskt deltagande ofta är nödvändigt, men inte alltid. Min ambition är att behålla 1/3 av mötena digitalt även efter pandemin.” Tjänsteperson, Svenljunga kommun

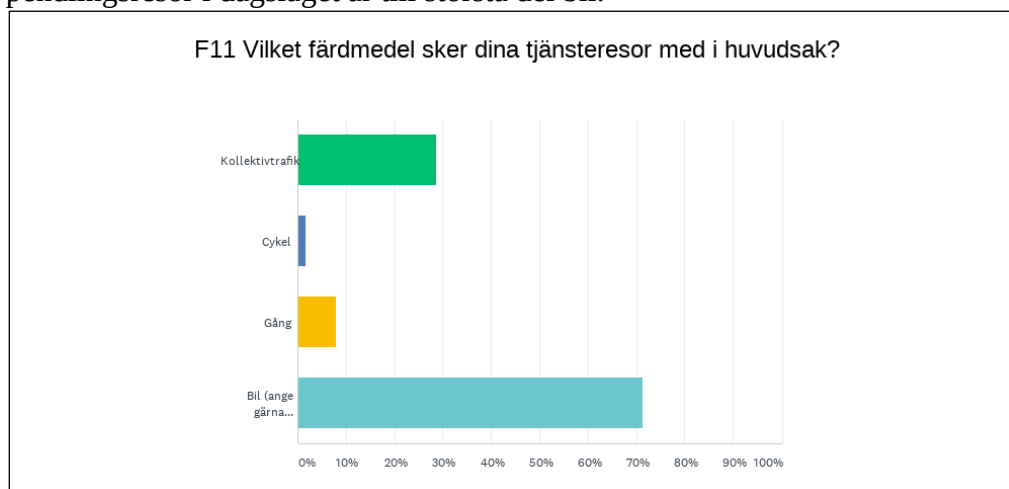
En person lyfter upp det stora värdet av att man under pandemin på ett lätt sätt kunnat ta del kunskap som annars endast varit tillgänglig om man haft möjlighet att medverka på plats.

”En förhoppning är att utbudet av föreläsningar och konferenser kommer att finnas kvar digitalt efter covid. Många intressanta föreläsningar har man avstått från då man får lägga så mycket tid på resor för ett halvdagsseminarium t.ex. Spar både resor (klimatutsläpp) och tid samtidigt som man kan förkovra sig mer” Tjänsteperson, Falköpings kommun



Figur 25 Vilket färdmedel sker dina pendlingsresor med i huvudsak?

Möjligheten att arbeta på distans sparar resväg till och från arbetet för många av respondenterna (mellan 0–400 km/vecka). Det färdmedel som används för pendlingsresor i dagsläget är till största del bil.



Figur 26 Vilket färdmedel sker dina tjänsteresor med i huvudsak?

Många av respondenterna uppger att de också sparar många kilometers resväg för tjänsteresor varje vecka (mellan 0–300 km/vecka) tack vare digitala möten. Liksom pendlingsresorna sker en majoritet av tjänsteresorna med bil.

Diskussion

Att digital mötesteknik ökar förutsättningarna för att minska sitt behov av att resa råder det inget tvivel om. Däremot är det svårt att säga om den digitala mötesträngningen som erbjudits inom projektet har bidragit till att fler väljer att fortsätta ha en större andel digitala möten även efter pandemin. Utifrån

enkätundersökningen förstår vi i alla fall att träningen uppskattats av det stora flertalet deltagare och att många fördjupat sina kunskaper och sökt mer information om digital mötesteknik som en följd av träningen. Det fanns också en mycket hög efterfrågan på träningstillfällen under våren och hösten, vilket indikerar att satsningen på möteträning mötte ett existerande behov.

De personer som deltog i träningstillfällena hade en väldigt blandad erfarenhet av de olika programmen. Det behov som de allra flesta hade var dock att få öva i ett forum som inte var formellt. Att få lära sig de enkla funktionerna som gjorde att deltagarna kände sig tryggare i att delta i digitala möten var väldigt uppskattat. De som hade lite mer erfarenhet var också villiga att dela med sig av tips som kunde förbättra upplevelsen i de digitala rummen. Efter träningen svarade många deltagare att tillfället gjort dem mer trygga att leda och delta i digitala möten och under rådande pandemi har de digitala mötena naturligt ersatt många resor.

När deltagarna ombeds reflektera är över digitala möten generellt svarar de flesta att mötesformen är både bra och dålig. Det sämsta är att många saknar interaktionen med människor, att kunna se kroppsspråk och det informella mötet. Det som lyfts fram som positivt är att många har fått mer tid över till sina intressen och familjer, tid som de annars lägger på resor till och från jobbet eller i tjänsten.

Digitalisering och möjligheten den skapar att ta del av samhällsfunktioner utan att behöva resa anses vara en viktig del i strategin mot att skapa en mer hållbar mobilitet i landsbygder och mindre tätorter. För att digitaliseringen ska komma alla till nytta krävs dock mer än bara infrastruktur, det krävs kunskap och vana. Genom pandemin har många människor tvingats bli bättre på att hantera digitala verktyg. Detta kan leda till en mer jämlik tillgång till kunskap som beskrivs i detta citat:

”Precis som skriven kunskap i mån demokratiserades i och med internets start, tycker jag tillgången till relevanta föreläsningar har gjort samma resa nu, innan detta hade stad/landsbygd mycket större betydelse för tillgången till föreläsningar osv.” Tjänsteperson, Strömstad kommun

Även möjligheten att delta aktivt i möten kan öka i och med den digitala mognaden:

”Diskussioner förs nu i samhället, om de digitala mötena är här för att stanna och de flesta tror att vi kommer att se en ökad mängd digitala möten jämfört med vad som genomfördes innan Coronapandemin. Om så är fallet kan vi ana en fördel för de som bor i glesare geografier då de kan ta del av och medverka i möten eller andra event utan att behöva resa.”

Slutsatser

Genom att snabbt ställa om och genom bra samarbete med projekten *HRV-växer* och *REDI* har *Tur&Retur* lyckats ta till vara på den hastiga förändring som skett i samhället under Coronapandemin. Testet har visat på en stor efterfrågan i att tränas i digitala verktyg och många respondenter tror på en ökad andel digitala möten även efter pandemin. Långtgående slutsatser kring sådana beteende- och resvaneförändringar är dock ännu svåra att dra. Resultaten visar dock att fler tjänstepersoner och boende i Orust kommun efter genom projektet känner sig trygga med att hålla och delta i digitala möten.

Resultatrapport 7

”Grannskapskontor – Dags att GÅ till jobbet ”

Inom projektet ”Tur och retur” i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring Grannskapskontor ”Tur och retur” i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Fredrik Holm, Lotta Årling, Camilla Olsson

Medarbetare: Vera Telemo

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo,
projektledare ”Tur och retur”

Datum: 2020-12-20

Dags att GÅ till jobbet

Förutsättningar för grannskapskontor i Fyrbodal

Om uppdraget och projektet

Kan man använda modern kommunikationsteknik så smart att informationen får resa och användarna slipper det? Den frågan har ställts sedan länge och aktualiserades redan när telefonin växte fram parallellt med järnvägarna för 150 år sen. På 1980-talet fanns väl utvecklade tankar om "telestugor" där människor från grannskapet skulle kunna samlas för att arbeta uppkopplade mot varsin arbets- eller uppdragsgivare. Av olika skäl har idéerna inte förverkligats i någon högre grad.

Med coronapandemins utbrott och tillhörande hemmaarbete har frågan blivit högaktuell. Är det dags att damma av de gamla telestugorna och etablera dem i modern tappning? Kan det påtvingade hemmaarbetet rentav öppna dörrarna för ett nytt sätt att arbeta, oberoende av plats och även tid. Kan det leda till ett ökat intresse för bosättning på landsbygd och i mindre tätorter där boendemiljön ofta är attraktiv men den hittillsvarande arbetsmarknaden varit svag? Kan det lösa problemet som uppstår när ena parten i ett par får ett attraktivt arbete på en mindre ort men den andra parten inte får det?

Projektet Tur och Retur, som drivs av **Fyrbodals kommunalförbund** och som syftar till att undersöka resvanor och testa nya lösningar för hållbara resemönster i landsbygder och mindre tätorter, beslöt sig för att i en delstudie titta på förutsättningarna för sådana arbetsplatser i Fyrbodal, med fokus på Orust kommun och centrala Dalsland.

Denna rapport sammanfattar de analyser, iakttagelser och inventeringar som gjorts under hösten 2020. Den landar också i en uppsättning rekommendationer och tänkbara affärsmodeller samt en checklista för den som själv vill ta initiativ till att etablera det rapporten kallar för **grannskapskontor**.

Vera Telemo, Fyrbodals kommunalförbund, har varit projektledare. **Lotta Åberg** och **Camilla Johansson**, Coompanion Fyrbodal, har genomfört inventering av existerande kontorshotell och andra lokaler och samverkansformer samt arbetat fram tänkbara affärsmodeller för framtida grannskapskontor. **Fredrik Holm**, Fredrik Holm Information AB, har bidragit med bakgrundsbeskrivningar, arbetsgivarintervjuer och beräkningar av grannskapskontorens potential. **Alex Spielhaupter** och **Michael Koucky**, Koucky&Partners, har bidragit med GIS-data och beräkningar. De avslutande diskussionerna och slutsatserna har i hög grad formats gemensamt av Vera Telemo, Lotta Åberg, Camilla Johansson och Fredrik Holm.

Fyrbodals kommunalförbund har drivit projektet tillsammans med Dalslands Energi- och miljöförbund, Orust kommun och Västra Götalandsregionen. Energimyndigheten har tillsammans med kommunalförbundet finansierat arbetet. Ett stort tack till alla medverkande organisationer, företag och inte minst privatpersoner.

Bakgrund

Arbete i coronatid, och innan, och efter

Enligt en undersökning från Tele2 arbetade ungefär två procent hemma och på heltid av alla som kan göra det så sent som i februari 2020. Två månader senare hade andelen ökat till 32 procent. Hela 94 procent i samma kategori jobbade då hemma "i någon utsträckning", och den samlade arbetstiden hemma ökade från 15 till 57 procent på två månader (Telekomidag, 2020). Hemarbete har för- och nackdelar. Många har rapporterat om ett enklare livspussel, där tid som förr gick åt för arbetspendling nu kan användas till annat. Många vittnar om att de får mer gjort när de får arbeta ostört hemifrån. Men nackdelarna är också uppenbara. Dels växer mängden rapporter om ergonomiska problem, dels tilltar en psykisk ohälsa till följd av att människor känner sig isolerade och ställda utanför sina vanliga sammanhang. TCO lät Novus göra en undersökning bland tjänstepersoner under pandemin, vilket bl a resulterade i dessa fynd (TCO, 2020):

- 7 av 10 tjänstepersoner som har jobbat hemma under coronapandemin svarar att de har trivts bra med det.
- 8 av 10 svarar att de saknar det sociala samspelet med kollegorna.
- Nära 5 av 10 (45 procent) har kunnat få mer flexibla arbetstider
- 1 av 4 har arbetat mer än de borde.
- 9 av 10 vill gärna fortsätta arbeta hemifrån åtminstone någon dag i veckan.
- 27 procent svarar att de har fått ont i rygg, nacke eller axlar som de inte hade tidigare
- 1 av 3 arbetsgivare har inte erbjudit sig att tillhandahålla arbetsutrustning i bostaden.

Till det kan ställas att många arbetsplatser tvingats till en snabb omorganisation och till en ny syn på relationen arbetsgivare-anställd. Leverans och kvalitet blir viktigare än att vara i rätt tid på rätt plats. I jämförelse med många andra länder var vi väl rustade för denna snabba omställning i Sverige. Vi har ett förhållandevis väl utbyggt bredbandsnät, vi har en mycket hög datorvana och hög andel datoranvändare och vi har en stor andel arbetstagare som kan ställa om till hemarbete och vi har ofta rymliga bostäder. Vi brukar också beskrivas som mer positiva till ny teknik än man är

i många andra länder. Vi arbetar dessutom ofta i organisationer med låg och informell hierarki. Svenska arbetsgivare har haft förhållandevis lätt att vänja sig vid tanken att arbetet kan utföras utan deras direkta kontroll (Lid Falkman, 2020). Framväxten av sk aktivitetsbaserade kontor - en företeelse som mest finns i Sverige, Nederländerna och i viss mån i Australien (Lid Falkman, 2020) - har också förberett oss på att ett gott arbete kan ske lite varsomhelst och närsomhelst. Det viktiga är inte längre att vara på rätt plats i rätt tid. Det viktiga är att leverera det som ska levereras, och på utsatt tid.

På många håll förbereder sig såväl arbetsgivare som fastighetsägare på att de centralt belägna huvudkontoren kommer att krympa. Det kanske räcker med ett fåtal centrala funktioner på plats, plus ett antal mötesrum och samlingsplatser för de fysiska möten som kommer att fortsätta anses vara nödvändiga. Redan nu tar arkitektkontor fram koncept för att kunna bistå med nya, flexibla kontorslösningar - och kanske förvandla de överblivna ytorna till nya bostäder?¹

Vissa företag avvecklar nu sina kontor helt och hållet, alldeles oberoende av pandemin. Teknikföretaget Automattic är ett sådant exempel, med 1 100 anställda i 77 länder - men inget kontor. Företagsledningen menar att man därmed kan rekrytera medarbetare enbart utifrån kompetens medan den geografiska hemvisten helt saknar betydelse (Lid Falkman, 2020). Det finns alltså en rad fördelar med dessa nya, decentraliserade arbetsformer, men det finns också nackdelar i form av såväl ergonomiska som psykosociala problem. Den som bor trångt och kanske har många barn hemma får svårt att finna såväl plats som arbetsro, och bostadens möbler är ofta inte anpassade för långa pass vid en dator. Frånvaron av vardagligt småprat, fikastunder och gemensamt lunchätande skapar isolering och kan även gå ut över kreativitet och samarbetskraft. Långa arbetsdagar fyllda med digitala möten har skapat vad som brukar kallas *Zoom fatigue* - *Zoom* efter ett av de mest använda konferenssystemen, *fatigue* efter det franska ordet för trötthet.

Grannskapskontorets idé och innehåll

Den grundläggande tanken bakom ett grannskapskontor är att det ska kunna fylla de funktioner ett ordinarie kontor har idag, men ligga så nära arbetstagarens bostad att det innebär kortare och enklare resor till och från jobbet. Detta kan tillmötesgå genom att arbetstagaren jobbar på distans gentemot sin organisation, men delar lokaler med personer med helt andra arbets- eller uppdragsgivare.

Eftersom den anställda sannolikt kommer att vilja/behöva vistas på ordinarie kontoret med jämna mellanrum - alltifrån några dagar i veckan till någon gång per månad - är det också en poäng att grannskapskontoret organiseras

¹ White 2020 är ett intressant exempel

som ett aktivitetsbaserat kontor, där man alltså väljer sin arbetsplats utifrån arbetets art: Behöver man sitta vid datorn väljer man kanske en "tyst" zon; behöver man sitta i telefon- eller videomöte väljer man ett litet rum där man kan stänga dörren om sig. Behöver man mötas i mindre grupper väljer man ett grupprum osv. Till skillnad från ett traditionellt kontor har man alltså inget eget arbetsrum eller ens arbetsbord. Med en sådan flexibilitet kan grannskapskontorets ytor tas tillvara effektivt och kostnaden per arbetsplats sjunker.

Den sociala gemenskap man tidigare hade med kollegorna i den egna organisationen byter man i viss mån ut mot motsvarande gemenskap med de andra personerna i grannskapskontoret. Sannolikt är det också personer som bor i ens närhet.

Kontorsmiljöns utformning sänder signaler till såväl dem som arbetar där som till eventuella besökare. För att grannskapskontoret ska "tas på allvar" är det därför viktigt att gestaltningen ägnas lika mycket omsorg som om det gällt ett traditionellt kontor.

En viktig förutsättning för detta arbetssätt är givetvis stabila och trygga uppkopplingar som klarar även omfattande trafik i form av videomöten m m. Det bör också finnas tillräckligt med utrymmen för arbetstagaren att sitta i ostörda videomöten, liksom i vanliga telefonsamtal. Ergonomiska behov behöver tillgodoses i form av bra stolar och – vilket ofta lyfts fram - höj- och sänkbara bord. Skrivborden får gärna vara utrustade med externa skärmar som det är lätt att ansluta till sin bärbara dator. Annan utrustning som skrivare, scanner och kopian bör finnas i kontorets nätverk. För pauser och social gemenskap bör det givetvis finnas även utrymmen för kaffe- och lunchpauser. I varierande grad kan lokalerna också behöva rymma kundbesök, event m m.

Grannskapskontor och hållbarhet

Konceptet grannskapskontor har förutsättningar att bidra till en ökad hållbarhet i samhället. Det gäller såväl de ekologiska som ekonomiska aspekterna.

Ekonomisk hållbarhet

Om grannskapskontoret etableras på en mindre ort är oftast fastighets- och hyresnivåerna lägre. Det, i kombination med att aktivitetsbaserade kontor är mer yteffektiva än traditionella kontor, skapar möjlighet för arbetsgivaren att få sänkta hyreskostnader. Den verkliga besparingen uppstår om och när det ursprungliga kontorets yta i motsvarande grad kan krympas. Kanske blir det i framtiden bara begränsade ytor för mötesrum med mera som blir kvar i storstädernas centrala och kostnadskrävande delar. Frigjorda ytor kan i gynnsamma fall göras om till bostäder, till en kostnad som är avsevärt lägre än nybyggnation, och som ansluter direkt till befintlig infrastruktur.

På motsvarande sätt spar arbetstagaren pengar genom minskade reskostnader. Det gäller i synnerhet om grannskapskontoret kommer så nära bostaden att vardagens transporter kan bytas från bil och kollektivtrafik till gång och cykel.

Kommun, region och stat sparar pengar genom minskat vägslitage, minskad toppbelastning i kollektivtrafiken och sänkta olycksrisker. Ökad gång och cykling har positiva folkhälsoeffekter vilket minskar samhällets kostnader för vård och omsorg. Kostnader för reseavdrag minskar. Om frigjorda kontorsytor omvandlas till bostäder ökar bostadsbeståndet utan att infrastruktur i form av vägar, VA och elnät behöver byggas ut. På den offentliga sektorns minuskonto finns å andra sidan förlorade skatte- och biljettintäkter från försäljningen av drivmedel respektive kollektivtrafiken.

Det är också sannolikt att det lokala näringslivet i form av dagligvaruhandel, lunchrestauranger m.m får ökade intäkter, om en större andel av vardagskonsumtionen sker på hemorten. Under projektets gång har vi inhämtat vittnesmål från bl a ICA-butiken i Gustavsfors, en ort med ca 120 fasta invånare som i semestertider ökar till ca 300 invånare. Här kan man rapportera om en ökad omsättning med ca 10 procent under 2020, trots en svagare semestersäsong pga frånvaron av utländska gäster. Förklaringen ligger i att fritidshusboende valt att bo i Gustavsfors under längre perioder och då valt sin lokala butik, dels för närhetens skull, dels för att undvika trängsel i de större butikerna.

I ett längre perspektiv, där grannskapskontoret förutsätts bidra till att höja ortens attraktivitet, kan man förvänta sig en ökad inflyttning av personer med relativt höga inkomster, vilket i sin tur genererar ökade skatteintäkter för kommunen. Detta kan ha betydelse för inte minst vad som kallas "partnerfaktorn". Det är sedan lång tid känt att en svårighet för den som vill rekrytera en högutbildad medarbetare till ett jobb på en mindre ort är att även medarbetarens partner, som ofta också är högutbildad, ska hitta ett attraktivt jobb på samma ort. Ett attraktivt grannskapskontor skulle, i teorin, kunna minska risken att paret flyttar till en större stad efter kort tid – ett flyttmönster som dessvärre är vanligt idag.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten stärks genom att vardagslivet på mindre orter kan utvecklas. Den som kan arbeta på ett grannskapskontor kan ha närmare till såväl grannar och skola/barnomsorg som till äldreomsorg. Det finns därmed goda förutsättningar för individen att lättare få ihop det s k livspusslet. Det finns goda skäl att förvänta sig sänkta stressnivåer och med dem förekomsten av stressrelaterade besvär och sjukdomar. En ökad andel gång och cykling på

bilresornas bekostnad har stor betydelse för folkhälsan (Se t ex Johansson et al 2017).

Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska eller miljömässiga hållbarheten är den kanske mest uppenbara: Minskad trafik, framför allt minskad biltrafik, bidrar till minskade utsläpp av såväl klimatpåverkande som hälsovådliga ämnen och partiklar. Om grannskapskontor kan bidra till ett minskat vardagsresande får det stor betydelse för att klara av den besvärligaste utmaningen för svensk klimatpolitik, nämligen målet att minska vägsektorns klimatpåverkande utsläpp med 70 procent från 2010 till 2030, där en lång rad beräkningar visar att detta inte kan uppnås med bara elektrifiering och biodrivmedel utan också kräver en betydande transporteffektivisering (se t ex Trafikverket 2016).

Metod

I denna studie har vi samlat underlag genom flera olika metoder:

Vi har **intervjuat** arbetsgivarrepresentanter för företag inom området, samt näringslivschefer/utvecklare i de berörda kommunerna. Urvalet av arbetsgivarrepresentanter gjordes i hög grad i samarbete med kommunernas resurspersoner för näringslivsfrågor. Totalt identifierades ett tjugotal företag som alla kontaktades per e-post med en förfrågan om att intervjua under en halvtimme var. Detta ledde i sin tur till ett tiotal genomförda intervjuer. I projektets senare skede insåg vi att fokus borde lagts på företag med stor andel långpendlare (mer än 45 minuters pendlingsresa, enkel sträcka) och ett antal sådana företag identifierades också. Skälet till detta urval är att det är först vid riktigt tidkrävande pendling som det blir intressant för såväl arbetsgivare som arbetstagare att söka ett alternativ "mellan" ytterligheterna traditionellt kontor och hemmaarbete. Vi har inte följt upp detta urval med särskilda intervjuer.

Vi har, med hjälp av en **enkät**, fångat upp arbetstagares resmönster samt tankar/åsikter om konceptet grannskapskontor. Enkäten, som var helt digital, fick cirkulera fritt i det aktuella området under större delen av november månad. Totalt fick vi in ca 130 svar.

Eftersom enkäten inte kontrollerats gentemot demografi eller andra bakgrundsvariabler kan den inte ses som representativ för befolkningen i stort. Däremot ger den ett bruttomaterial av tankar och synpunkter. I viss mån har vi också använt enkätens aggregerade uppgifter om färdsträckor och färd sätt i våra beräkningar av grannskapskontorets potential vad gäller resande, utsläpp m m.

Vi har med hjälp av en **analys av GIS-data** kunnat göra översiktliga bedömningar av den totala volymen pendlingsresande i området. Samma material möjliggör en mer noggrann analys av separata resmönster för pendlare från de flesta tätorter inom det berörda området, vilket dock inte hade varit relevant i denna studie.

Utöver detta har vi kartlagt befintliga distansarbetsplatser/grannskapskontor, samt lokaler lämpliga för detta, i kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Mellerud, Färgelanda och Orust. Genom rundringning och **telefonintervjuer** har vi försökt få en så heltäckande bild som möjligt. Samtliga kommuner har delats upp i lokaler som ägs av kommun, privata aktörer, samt ägs/drivs av föreningslivet. Bland dem vi intervjuat ingår samtliga näringslivsansvariga i kommunerna och i förekommande fall dem hos kommunen som har ansvar för lokalerna. När det gäller privata näringslivet har vi ringt de företag vi blivit tipsade om, samt ibland därigenom fått kontakt med fler privata aktörer. I föreningslivet har vi talat med både organisationer på en övergripande nivå och lokalt. På regional/delregional nivå inkluderar detta

Folkets Hus-rörelsen, Studieförbundet Vuxenskolan (SV), Arbetarnas Bildningsförbund (ABF), Bygdegårdarna-Hembygdsförbund, och på lokal nivå enskilda föreningar i de aktuella kommunerna. Lokalpolitiker har intervjuats för att få deras syn på distansarbete, och organisationen Fastighetsägarna för att höra vad de ser för utveckling.

Resultat

Olika behov

Vi ser i resultatet av undersökningen att det finns olika rön kring hur jobba hemifrån påverkar vår arbetssituation, viss forskning säger att vi blir mer produktiva av att sitta hemma, annan att vi blir isolerade öar. Detsamma gäller vilka koncept som erbjuds - en del koncept erbjuder enskilda, traditionella kontor, andra mer cafémiljö med fokus på social och kreativ samvaro.

En slutsats vi kan dra, är att olika företag har olika behov, många gånger beroende på "digital mognad", alltså hur vana de anställda är vid att arbeta digitalt och hur strukturerade och planerade arbetssätt, ledningsfunktioner och system de har. Företag som i hög grad har arbetat digitalt under kanske 10–15 år, har en hög digital mognad, och system för att bibehålla innovationsgraden i företaget. Verksamheter som däremot alltid haft sina anställda på arbetsplatsen och i coronatider skickat hem dem, har inte samma beredskap för att leda och utveckla arbetet på distans. Det gör att arbetet tuggar på i de vanliga spåren, det nya och innovativa förs inte in i samma grad, eftersom det inte finns system för det.

De olika behoven för företagen blir då att mer omogna företag behöver samla sina medarbetare fysiskt någon eller några gånger i veckan, för att få fart på arbetet och möjlighet att tänka i nya spår. De mer digitalt mogna företagen kanske bara samlar de anställda till julfesten.

De anställda har också olika behov. I enkätsvaren ser vi att även bland dem som inte jobbat hemma alls tidigare, kan många tänka sig att arbeta hemma två till tre dagar i veckan efter pandemin. Huvudskälen till att vilja vara på jobbet är att få social samvaro, samt att hemma flyter arbetet ihop med fritiden. Det viktigaste med själva arbetsplatsen i enkätsvaren, är höj-och-sänkbart skrivbord och trevliga lokaler, följt av snabbt internet och fikarum. Närheten till service är också högt rankad, framför allt livsmedelsbutik.

Vem är distansarbetaren?

Utifrån dagens sätt att se på arbete, där anställningsformerna är mer flytande, växer det fram en kategori arbetstagare som helt eller delvis anpassat sig till

det digitala kontoret. Med ett tillitsbaserat ledarskap som idag verkar som modell i många företag, ges utrymme för arbetstagaren att arbeta sina timmar mer spritt över dygnet. För många arbetstagare ger detta förutsättningar för att kunna bo och verka var man vill. Distansarbetaren finns idag i de flesta åldersgrupper och i många olika yrkeskategorier. Det ger en form av empowerment där man kan styra sin vardag och skapa en mer hållbar livsstil för sig själv och sin familj. Efter decennier med ökad psykisk ohälsa som i flertalet fall är relaterat till stress och dålig arbetsmiljö, kan distansarbetaren ses som en motreaktion. Man söker sig till arbetsgivare som ger förutsättningar för hållbara arbetsplatser där distansarbetet är en viktig del av anställningsformen. Idag kan man läsa på högskola via distans likaså vuxenutbildning. Personer inom specialistområden kan sitta runt om i hela världen och vara uppkopplade med varandra oavsett om man befinner sig på ett kontor i staden eller på grannskapskontoret. Distansarbete som form är här för att stanna, frågan är bara hur mycket mer vi kan utveckla den och hur arbetsgivaren ställer sig till detta paradigmskifte.

Vad säger politiken?

Att utveckla grannskapskontor skapar mervärde för mindre kommuner och dess innevånare. Om fler väljer eller har möjlighet att arbeta på distans främjar det den lokala ekonomin och mer av invånarnas pengar stannar i bygden. En expansiv kommun, där inflyttning sker, kan erbjudandet om distansarbetsplats vara en del i den kommunala marknadsföringen och erbjuda kompetensförsörjning till företag och offentlig sektor. Den service som finns på orten bibehålls och kan utökas för att möta nya behov. Civilsamhället kan vara en bidragande aktör att tillhandahålla lokaler inte bara i de mindre tätorterna, utan även på landsbygden då utbudet har en stor geografisk spridning. Om en inflyttning sker genom att en person i familjen fått anställning, kan det vara enklare för en partner om distansarbetsplats erbjuds, vilket kan bidra till beslutet att flytta. Idag diskuteras även utökade möjligheter för distansundervisning i grundskolan, vilket bidrar till en mer jämlik skola i hela landet. Detta har redan idag påbörjats inom till exempel modersmålsundervisning.

Befintliga koncept för grannskapskontor

De olika behoven hos företagen och hos de anställda, gör att det finns en bred marknad för olika koncept när det gäller grannskapskontor. Vissa av de lokaler och kontor som finns lediga, har förmodligen svårt att attrahera distansarbetare för att de till exempel i sin nuvarande form inte inbjuder till social samvaro eller ligger för långt ifrån samhällsservice. Det gäller bland annat före detta fabrikslokaler, men också offentliga lokaler där personer som inte arbetar rör sig, där det kan vara svårt att få gemenskapskänsla.

Ett alternativ är företagshotell, gärna med hög servicegrad och möjlighet till både avskildhet och gemenskap. Det behöver alltså finnas ytor för koncentration för den enskilde eller några som arbetar i grupp, samt för telefonsamtal. De gemensamma ytorna ska kunna erbjuda idéutbyte, lunch- och fikamöjlighet och konferensmöjlighet. I fullservicelösningar ingår bra kontorsmöbler, skrivare, kaffe, städning och så vidare. Allt det som finns på ett kontor i vanliga fall. Därefter är det en fallande skala ner till rum med värme, där allt annat tillkommer. I området har vi inte sett att något befintligt koncept erbjudit dags- eller veckohyra, utan månads- eller årsuthyrning.



Bild 1. Konstnärskooperativet Studio Växt har nyligen startat ett co-workingkontor i Dals Långed.

Ett annat alternativ som också finns i området är mer kreativa, idéutbytande grannskapskontor, där den caféliknande miljön inbjuder till samtal, samarbete och samvaro. Kanske som i Dals Långed med tillhörande verkstäder för hantverkare. Dessa koncept har fokus på gemenskap och utbyte och kan då vara anpassat för specifika målgrupper, där var och en tar med sig sin dator, kanske med eget bredband, och sitter på en ledig stol. Tanken med dessa är inte att någon ska sitta där varje dag, då möbleringen inte är en kontorsmöblering, men viss service ingår.

Den tredje gruppen är ett koncept som utgår från mer ideell eller samhällsutvecklande basis. Där finns en brokig samling av fina kontor,

föreningens klubbstuga eller matbutikens entré. Användare får ta det som det är, ibland ingår kaffe, ibland inte och möbleringen är utifrån den ordinarie verksamhetens behov. Gemensamt för dessa är att de har internet, plats över och vill bidra till att utveckla bygden. Därför är inte uthyrarnas/utlånarnas inkomster viktiga, utan det viktiga är vad deras upplåtande av plats kan generera för bygden. Det kan handla om inflyttning, ökad omsättning i närliggande butiker eller ökad social interaktion bland befolkningen.

Viktiga aktörer inom denna genre är folkbildningen, bygdegårdarna och Folkets Hus, de har alla en stor lokal förankring och närvaro i bygden och har varit den naturliga mötesplatsen i över ett århundrade. En annan aktör som vi inte nämnt, är alla församlingshem som har ett varierat utbud av aktiviteter och utformning av lokaler. En annan aktör som varit viktig ur ett lokalt utvecklingsperspektiv är fiberföreningarna på landsbygden, som skapat förutsättningar och möjlighet att arbeta och verka på distans. De har knutit samman landsbygden med samhället i stort och är idag förmodligen de mest medlemsrika föreningarna på landsbygden. Fiberföreningarna är en väg att gå för att ta reda på hur många som är i behov av distansarbetsplats på orten, samt att då skapa grannskapskontor utifrån föreningens upptagningsområde. Försök till detta har gjorts bland annat i Edsleskog. Fiberföreningarna är ekonomiska föreningar och grannskapskontor skulle kunna vara både medlemsnytta och affärsidé för dem.

Det finns många folkbildningsaktörer, vi har i rapporten valt att lyfta fram två av dem, Arbetarnas bildningsförbund, ABF, och Studieförbundet Vuxenskolan, SV. Att vi pekar ut dessa två har sin grund i deras tradition av att verka på landsbygden genom grundorganisationerna, samt ett uppdrag som lägger vikt vid den lokala närvaron. ABF har redan ett uppbyggt koncept som de kallar Mötespunkten där flera föreningar samsas i samma lokaler. God arbetsmiljö är ett fokus och de finns på flera geografiska platser i området. De ser konceptet som ett nytt sätt att agera för en lokal aktör i samhället, där det erbjuds både tillgängliga lokaler och folkbildning. Konceptet bygger på tillit, gemensamt ansvar och upprätthållande av en god mötesplats då det inte alltid finns personal i lokalerna.

SV ser just nu över det egna lokalbeståndet, just för att kunna samordna sig med andra aktörer på orterna. För dem är det viktigt med en lokal närvaro, då det ska vara lätt att ha fysiska studiecirklar och kulturarrangemang. Distansstudiecirklar har också ökat vilket gör att den tekniska statusen oftast är bra i lokalerna. Distansstudier ökar utbudet av cirklar, då cirkelledaren kan finnas på annan ort och fler specialintressen kan tillgodoses.

ABF och SV har många lokaltäta medlemsorganisationer, varav Bygdegårdarnas riksförbund, Sveriges hembygdsförbund och Folkets Hus är några. Utifrån det perspektivet, finns det lokaler i mer eller mindre varje

socken, och att några av dessa kan vara intresserade av att skapa grannskapskontor har vi sett i undersökningen. Möjligheten till lokala föreningshus med flera föreningar under ett och samma tak, där kontorsverksamhet, studier och aktiviteter kombineras, finns vid efterfrågan.

Bygdegårdar, hembygdsgrdardar, Folkets Hus och övriga föreningslokaler har sin ordinarie verksamhet, och uthyrningen handlar mest om att täcka upp där pengarna inte räcker till, eller för att göra fler ordinarie aktiviteter. Ofta hyr de ut rum till olika föreningar, men brukar ha något eller några lediga rum. Standarden varierar kraftigt, men majoriteten har fiber installerat i byggnaden. Några har en projektor till utlåning, medan till exempel Folkets hus i Ellös har avancerad ljud- och bildanläggning tack vare bion. Den gamla byskolan vid Torp Ellenö är ett annat exempel där bygdegården köpt byskolan och bedriver inte bara egen verksamhet, utan hyr ut till bordtennisklubben samtidigt som den används som lagerlokal för affärsverksamhet, och det finns kontor att hyra.

Intervjuer med arbetsgivare och näringslivschefer

Inom ramen för detta projekt har vi genomfört ett antal intervjuer med företrädare för näringsliv i Fyrbodalen. Intervjuerna har gjorts med såväl HR-ansvariga som platschefer vid ett antal anläggningar, samt med kommunala näringslivschefer/utvecklare. Syftet med intervjuerna har varit att dels få en bild av hur man hanterat coronapandemin och uppmaningarna till hemarbete, dels lyssna efter synpunkter på idéerna om grannskapskontor som en möjlig framtida modell för den del av personalen som inte kan vara på plats. Utan att gå in på enskilda fall är intrycket att man i de förekommande fallen tagit uppmaningen om hemarbete på allvar. Ett företag uppger att ungefär 90 procent av kontorspersonalen regelrätt jobbat hemma under pandemins förlopp, och att övrig personal febertestas varje dag samt att munskydd gäller på hela anläggningen. De hemma-arbetande har i möjligaste mån fått ta hem kontorsmöbler och i vissa fall har extra skrivare m m köpts för arbetet i hemmet. Här rapporterar man om vissa svårigheter för de anställda att skilja arbetet från privatlivet och man tycks i övrigt dela de intryck som framkommer i de nationella undersökningar som återges i denna rapport i avsnittet *Bakgrund*.

Ett annat företag har fått bearbeta den företagskultur som säger att "alla ska vara på jobbet" och haft som riktlinje att alla jobbar hemifrån tre dagar i veckan. Med de skärpta restriktionerna hösten 2020 har likväl uppemot 90 procent av de kontorsanställda jobbat hemifrån. På detta företag, som arbetar inom IT-sektorn och således har hög datormognad, har omställningen gått relativt bra. Man tror att hemarbete kommer att bli vanligare även framöver, men att grundtanken ändå är att jobbet sköts bäst på kontoret.

På ett tredje företag valde man att jobba i “tvåskift” på kontoret, dvs med halva styrkan på hemmaplan. En vägledande princip har varit kontorets alla funktioner alltid ska finnas på plats, som stöd för den tillverkande organisationen. Här upplever informanten att omställningen fallit olika väl ut: Personal med bakgrund som egenföretagare eller resande säljare har hanterat den bra, medan personal med vana vid kontorsgemenskapen har haft det svårare.

Samtliga intervjuade företag håller öppet för en väsentligt större andel hemarbete i framtiden, och man är beredd att se över arbetsorganisationen för att göra detta möjligt. “Alla som kan och vill kommer att erbjudas att jobba hemma” som en informant uttryckte saken.

Tanken på grannskapskontor tycker samtliga intervjuade är intressant, men eftersom deras anläggningar ligger på mindre orter och de anställdas tid för arbetspendling ofta understiger 15-20 minuter ser de inga konkreta behov av grannskapskontor för egen del. Något företag resonerar dock i samma banor fast tvärtom, när man överväger att öppna ett litet kontor i storstaden för att på så vis knyta till sig svårrekryterade specialister. Orusts kommun har för övrigt redan gjort på samma sätt, med ett mindre kontor inne i Göteborg. De intervjuade kan dock se att grannskapskontor kan vara ett sätt att möta problemet med s k partnerrekrytering, dvs att den nyrekryterades partner också ska kunna hitta ett passande jobb på eller i närheten av orten i fråga. Inget av företagen har dock resonerat om huruvida detta kan vara ett skäl att engagera sig i frågan om ett grannskapskontor. Ingen av de intervjuade har heller övervägt om en mer decentraliserad struktur skulle kunna innebära minskade lokalkostnader på huvudorten (vilket förvisso kan förklaras med att denna fråga oftare är en VD-fråga än en fråga för HR-personal m m). I projektets slutskede genomfördes en analys av GIS-data där företag med pendlingsrelationer över 50 km sållades ut – detta utifrån kommentaren att grannskapskontor i första hand är intressanta för långpendlare. Intentionen var att göra intervjuer med företrädare för dessa företag, vilket dock inte hanns med.

Fastighetsägarna

Organisationen Fastighetsägarna har en levande diskussion kring kontorens framtid och användning. De ser att tjänste- och kunskapsbaserade företag i framtiden sitter på kontoret 3-4 dagar i veckan och då har ett större behov av sociala ytor att mötas i och bygga team. Övriga dagar arbetar personerna hemma mer fokuserat. De ser också att många fastighetsägare vill ha en operatör som i sin tur sköter uthyrningen, eftersom de dels kan ha många fastigheter och dels ha andra huvudsakliga inriktningar i företaget. Då blir det för mycket jobb att hyra ut enstaka kontor.

I en framtidsspaning menar de att fastighetsägare generellt behöver tänka om kring kontorsfastigheter och lokaler. De bör bland annat ha en ökad flexibilitet i hur lokalerna ser ut, och erbjuda kortare kontrakt. De ställer sig också frågan om deras roll som fastighetsägare behöver förändras till en mer aktiv roll, där de själva erbjuder olika typer av färdiga kontorskoncept, såsom co-working, nischade koncept till olika målgrupper och tjänsteinkluderande lösningar.

Affärsmodeller

Inom projektet har vi tagit fram ett antal affärsmodeller som kan vara lämpliga för grannskapskontor. Mångfalden av affärsmodeller är tänkta att spegla den mångfald av behov ett olika typer av grannskapskontor kan tänkas uppfylla.

Månadshyra via företagshotell eller genom kontorsuthyrning av fastighetsägare

De flesta företagshotell hyr ut per år och har en årshyra som delas upp eller kan delas upp månadsvis, ofta med tre eller fler månaders uppsägningstid. Det är också baserat på att ett företag hyr ett eller flera kontor. Fokus ligger på kontorsplats och servicenivån varierar, liksom priset. Ett ca 8 kvadratmeter, tomt kontor med kallhyra kan fås för runt en femhundring i månaden, medan ett med fullservice kostar runt 2000 kronor i månaden. Ett exempel på företagshotell är WS ElCon i Dals-Ed, som erbjuder ett helhetskoncept till företagen.

Abonnemangstjänster/klippkort

En möjlig betalmodell, som framför allt mindre företag lyfter, är abonnemang liknande dem som till exempel gymkedjor har. Det kan i så fall ligga på olika nivå, vilket reglerar tillgången till kontor och servicenivå. Det kan vara allt ifrån en plats att sitta på i en kontorslandskapsliknande miljö, till fullservicekontor. Till exempel Folkets Hus-rörelsen har funderingar på om det går att lösa ett kort, för att därefter kunna sitta på vilket Folkets Hus som helst, förutsatt att de olika Folkets Hus-föreningarna anslutit sig. Det finns också lösningar där det går att köpa ”klippkort” för fem eller tio tillfällen och dessa behöver då inte användas under en sammanhängande tidsperiod, utan kan bokas fritt över en längre period. Konceptet är på väg att utvecklas i ”Fd Dalsland Sparbanks” lokaler i Högsäter, och klippkortsvarianten finns hos Studio Växt i Dals Långed. Priserna varierar från cirka en hundralapp per dag upp till 1000–2000 kronor i månaden. Oftast blir det billigare ju mer personen/företaget hyr.

Gemensamt för dessa koncept är att lokalägaren strävar efter en mer café-liknande miljö och/eller en kreativ miljö, där gemenskapen är det viktigaste.

Timdebitering

Timdebitering har nämnts som en möjlighet, likt internet-caféerna som fanns förr. Utvecklingen har dock gått bort ifrån den typen av lösningar, då vi har en mer generell tillgång till internet och är mer digitala i vardagen. Det gör det svårt att idag sälja själva tjänsten internetuppkoppling, den blir istället en del av servicen på distansarbetsplatsen, precis som kaffet. Bland våra exempel finns ingen som tillämpar timdebitering för kontorsplats. Några nämnde att det ändå inte kostar mer än hundra kronor per dag, eller ännu mindre om månadskostnaden för kontorsplats slogs ut per dag.

Medlemskap i ekonomisk förening

En ekonomisk förening kan ha som syfte att skapa ekonomisk nytta för sina medlemmar genom att erbjuda billiga och/eller verksamhetsanpassade lokaler, gemensam säljyta med mera. Medlemmarna kan ofta utnyttja lokalen till i det närmaste självkostnadspris, samt hyra ut plats till icke-medlemmar till ett eventuellt annat pris. En ekonomisk förening kan vara allt ifrån ett praktiskt sätt att ha en gemensam lokal, till ett värderingsstyrt företag, där social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet är ledord. I praktiken handlar det till exempel om att skapa gemenskap, driva företaget demokratiskt, jobba ekologiskt och se till allas lika värde. Personer som hyr kan om intresset finns, ibland bli medlemmar, förutsatt att de delar behov och värderingar med övriga i den ekonomiska föreningen. Ett exempel på ekonomisk förening är Studio Växt i Dals Långed, som samlar konstnärer/konsthantverkare och också kan erbjuda verkstäder att jobba i. De hyr ut för 100 kronor per dag i en öppen miljö där allt ingår, dock måste hyresgäster dela deras värdegrund. Trä- och textilverkstaden som ligger i källarvåningen är hösten 2020 inte klar än, så där finns inget pris. Det viktigaste för dem är att hyresgästen passar in och bidrar till gemenskap och en kreativ miljö.

Medlemskap i ideell förening

En ideell förening är öppen för alla som delar föreningens syfte, och medlemsavgiften är ofta låg. Om föreningen har egna lokaler går det ofta att låna dessa, eller hyra till en låg kostnad. För den ideella föreningen är nyttan av att hyra ut minskad kostnad för driften. Det kan även vara många föreningar som har lokaler i ett gemensamt hus, och då är det upp till varje förening att låna ut egna lokaler till medlemmar när de inte används. Att hyra ett rum brukar kosta någonstans mellan 150 och 250 kronor per dag, och vanligast är ett mindre konferensrum. Oftast finns det internetlösning, kök och projektor att låna, men det är inte särskilt avsett eller anpassat för distansarbete. Exempel på ideell förening är Nössemarks IF, där ett medlemskap i gymmet för 750 kronor per år, ger fri tillgång till klubbstugan.

Samhällsnytta

Flera företag och föreningar hyr/lånar ut lokaler för att de ser det som samhällsservice eller samhällsnytta. Det är främst i små orter, långt från centralortens serviceutbud, och det finns bland ortens invånare och företagare en önskan om att utveckla bygden. Ett sätt att utveckla kan vara att erbjuda personer med fritidshus i området, en plats att sitta för distansarbete. Målet är att fritidshusägarna ska spendera mer tid i området och nyttja fler lokala tjänster och produkter, och bli mer integrerade i samhällslivet, för att kanske med tiden flytta dit permanent. Därför är inkomster av uthyrningen sekundärt och priserna sträcker sig från 0 till cirka 1000 kronor i månaden. Ett exempel är Torrskogs källarbryggeri och Teknikservice i Torrskog, som byggde kontor åt sig själva, men kan erbjuda platser åt 2–3 personer till, för maximalt 1000 kronor i månaden. Enstaka dagar har de hittills inte tagit betalt för.

Omställnings-modell

Flera företag och fastighetsägare står med lediga lokaler, ibland sedan lång tid. Även hotell, vandrarhem och Bed & Breakfast-verksamheter har problem sedan Corona-pandemin startade i mars 2020. Ett flertal av dessa är öppna för att erbjuda kontorsplatser eller gemenskapskontor – om det blir efterfrågan. De menar att de ofta snabbt kan ställa om, att de redan idag har mycket service på plats och kan erbjuda fullservicelösningar. Undantaget är kanske kontorslokaler i tidigare verkstads- eller fabrikslokaler, där det oftast är ganska ödsligt. Eftersom efterfrågan inte finns idag, är det ingen av de tillfrågade som räknat på priser.

”Kompisjobba”

En del väljer att sitta några få hemma hos varandra, en vän, granne eller kollega, för att ha sällskap och någon att fika och äta lunch med. Antingen tar var och en med sig mat eller så delar de på något sätt. Förutsättningen är att det finns tillgång till internet, skrivare och kaffe, samt att miljön är någorlunda trivsamt och luftig. Ett exempel på att göra detta mer strukturerat är det kostnadsfria konceptet ”hoffice”. Skillnaden är att det samlar personer som tidigare inte känner varandra och arbetet varvas med pauser och peppning. Antingen turas deltagarna om att vara värd, eller så delas kostnaderna för förbrukningsmaterial.

Hur ser invånarna i Fyrbodal på pendling och grannskapskontor? Resultat från en enkät

Inom ramen för detta delprojekt har en enkät spridits, öppen för alla i Fyrbodalsområdet att svara på. Enkäten har lanserats via lokala media och sociala medier och varit helt nätbaserad. Den har ställt frågor om dagens

pendlingsmönster och hemarbete, men även frågat efter vilka önskemål man som arbetstagare har på ett eventuellt grannskapskontor.

Fram till 1 december 2020 hade 130 svar kommit, varav 88 från kvinnor och 40 från män. Två svarande har inte velat ange genus. Snittåldern är 46,3 år med ett spann från 22 till 76 år och den genomsnittliga dagliga sträckan för arbetspendling är 45 kilometer med ett spann från noll till 180 (plus en veckopendlare till Stockholm). Den som åker kollektivt har en snittresa på 73 kilometer medan bilisten har en snittresa på 46 kilometer.

Av de svarande bor 47 procent på landsbygd och 53 procent inne i ett samhälle. Till 80 procent arbetar de med kontorsarbete.

Bil är det helt dominerande transportsättet. Kvinnor har till 83 procent angett att de använder bil för att komma till och från jobbet och för män är motsvarande andel 95 procent. Dessa bilar drivs med bensin eller diesel till 70 respektive 76 procent.

Med en smärre avrundning säger alltså enkäten att 90 procent av de svarande pendlar drygt nio mil om dagen med bilar som till 75 procent är fossildrivna. Innan pandemin förändrade arbetslivet arbetade de svarande 1,1 dagar per vecka i hemmet. Kvinnor arbetade då oftare hemma än män (1,2 respektive 0,8 dagar per vecka). Under pandemitiden är motsvarande värde 3,4. När respondenterna bedömer sitt framtida arbetsliv tror de att jobbar hemifrån 2,3 dagar per vecka. Kvinnor svarar här 2,2 dagar medan män svarar 2,4. Översatt i fordonskilometer, och efter en del avrundningar, skulle den typiska arbetspendlingen för ca 90 procent av respondenterna se ut enligt följande, räknat på en normalvecka:

- Innan pandemin: 46 kilometer x 2 x 3,9 dagar = 359 kilometer
- Under pandemin: 46 kilometer x 2 x 1,6 dagar = 147 kilometer
- Efter pandemin (skattat): 46 kilometer x 2 x 2,7 dagar = 248 kilometer

Förändringen kan också uttryckas som att pendlingsresandet idag är 59% mindre än innan pandemin och att den skattade pendlingen framöver kommer att vara 31% mindre.

Svaren som anger andra färdssätt än egen bil följer i stort samma mönster före, under och efter pandemin som nämnts ovan. Antalet sådana svar i denna undersökning är så pass få att någon statistisk bearbetning knappast är meningsfull.

Enkäten ställer därefter följande fråga:

- *Föreställ dig en arbetsplats på nära håll hemifrån, som du delar med närboende, oavsett vilka arbetsgivare ni har. Ni jobbar i hög grad uppkopplade mot respektive arbets- eller uppdragsgivare. Vad vore viktigt för dig för att kunna trivas och arbeta effektivt på en sådan arbetsplats?*

De mest frekventa svaren på frågan är (alla fick möjlighet att lämna fyra svar varför summan procent är större än hundra):

Tabell 1. Vilka är de viktigaste funktionerna på en distansarbetsplats?

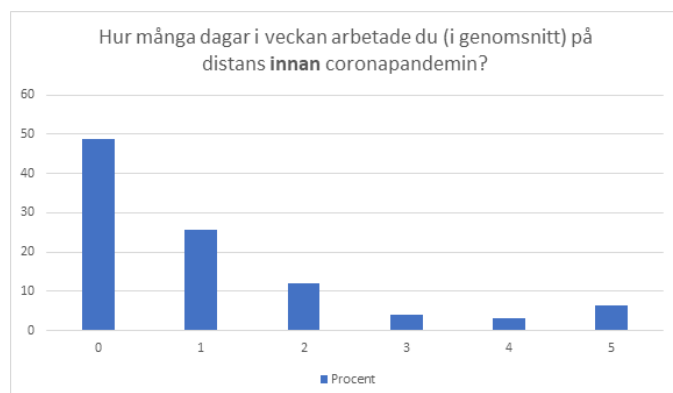
Snabbt internet	87%
Trevliga lokaler	66%
Höj- och sänkbart bord	53%
Fikarum	47%
Tyst rum	36%
Extern skärm till egna datorn	33%

På motsvarande fråga om vad som bör finnas i grannskapskontorets närhet föll de mest frekventa svaren ut enligt följande:

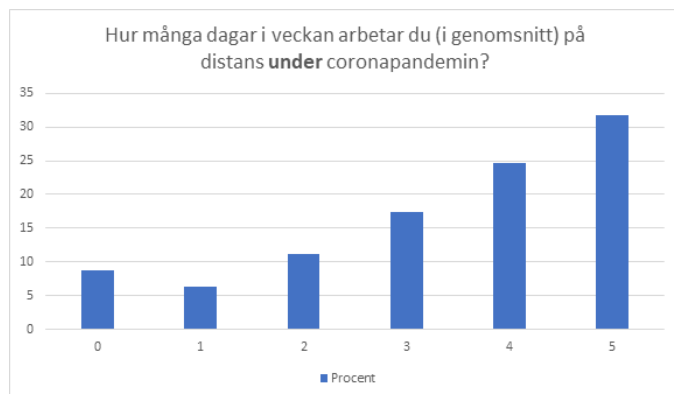
Tabell 2. Vilken service är viktig att den finns i närheten av ett grannskapskontor?

Livsmedelsbutik	67%
Kollektivtrafik	35%
Skola	22%
Förskola	21%

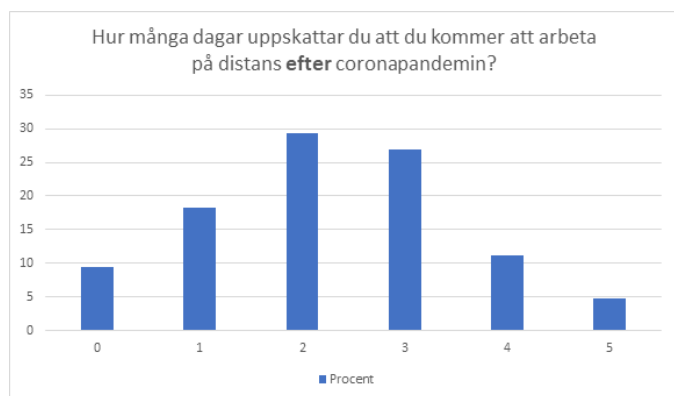
Enkäten frågade slutligen om respondenterna trodde att deras arbetsgivare skulle vara villiga att betala för platser på grannskapskontor. På denna fråga svarade 15 procent “ja”, 33 procent “nej” och 53 procent “kanske”. Samtidigt svarade 68 procent att arbetsgivarens extrakostnad sannolikt skulle vara det största hindret, medan 24 procent menade att arbetssättet/organisationen inte skulle vara “accepterad”.



Figur 1. Hur många dagar arbetade du (i genomsnitt) på distans innan Coronapandemin?



Figur 2. Hur många dagar arbetar du (i genomsnitt) på distans under Coronapandemin?



Figur 3. Hur många dagar uppskattar du att du kommer att arbeta på distans efter Coronapandemin?

Pendlingsresor i Orust, Färgelanda, Mellerud, Bengtsfors och Dals-Eds kommuner

En GIS-analys har utförts utgångspunkt i Västra Götalandsregionens potentialstudie. I denna analys har pendlingssträckorna för boende i de viktigare tätorterna inom Orusts, Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommuner kvantifierats genom att man mätt vägsträckan mellan arbetsplats och tätortens mittpunkt. Den egentliga pendlingssträckan är därmed i regel marginellt längre. Alla uppgifter är helt avidentifierade och varken sträckor eller färdmål går att koppla till enskild individ.

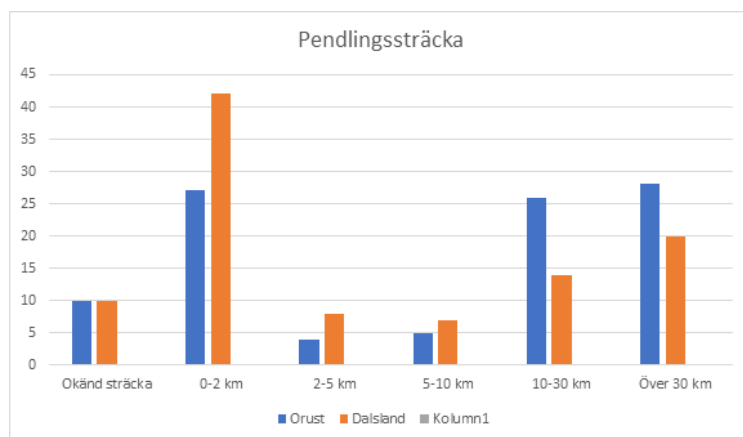
Totalt har drygt 10 200 pendlingsrelationer analyserats, varav drygt 3 000 på Orust och 7 200 i Dalsland. Det innebär att studien omfattar data för 20 procent av invånarna i Orusts kommun respektive 24 procent av invånarna i de fyra undersökta Dalslandskommunerna Färgelanda, Bengtsfors, Dals-Ed och Mellerud. Eftersom värdena för dessa fyra kommuner är mycket snarlika varandra, medan Orust uppvisar ett annat pendlingsmönster, har vi förenklat sammanställningen till att beskriva Orust respektive Dalslandskommunerna; de senare något missvisande sammanförda som "Dalsland" (Åmåls kommun ingår inte i undersökningen).

Arbetspendlingen kan fördelas på olika distansklasser enligt följande:

Tabell 3. Pendlingsträcka Orust kommun och Dalsland*

Pendlingssträcka, enkel väg	Orust	Dalsland*)
Utan data	10%	10%
0-2 km	27%	42%
2-5 km	4%	8%
5-10 km	5%	7%
10-30 km	26%	14%
>30 km	28%	20%

*) Avser Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommuner, vilka ingått i studien. Se förklaring i texten.



Figur 4. Fördelningen av pendlare på olika distansklasser visar att invånarna i Dalsland generellt sett har kortare väg till jobbet än vad invånarna på Orust har. Staplar i procent av alla som ingick i undersökningen. Se texten för ytterligare kommentarer.

Det totala pendlingsresandet för de drygt 10 200 undersökta pendlarna kan beräknas genom att antalet individer i respektive distansklass multipliceras med de genomsnittliga sträckor inom varje distansklass som framkommit ur vår parallellt genomförda enkät. Tabellens värden återger den sammanlagda sträckan fram och åter till jobbet, uttryckt i personkilometer per arbetsdag:

Tabell 4. Talen i kolumnerna "Orust" och "Dalsland" anger den totala sträcka (i kilometer) som pendlarna i varje distansklass reser en normal arbetsdag. Som synes är det "långpendlarna" som helt dominerar det totala pendlandet när det uttrycks i personkilometer. *) Avser Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommuner, vilka ingått i studien. Se förklaring i texten.

Pendlingssträcka, enkel väg	Orust	Dalsland*)
0-2 km, medeldistans 0,46 km	281	665
2-5 km, medeldistans 3,9 km	6 318	23 478
5-10 km, medeldistans 9,0 km	2 412	10 494

10-30 km, medeldistans 22,6 km	6 644	21 606
>30 km, medeldistans 67,8 km	107 124	136 549

Som synes står en relativ liten grupp av långpendlare för en majoritet av den sammanlagda pendlingssträckan. För Orust står de 28% pendlare som reser över 30 km till arbetet för hela 92% av den totala reststräckan och därmed troligen jämförbar hög andel av klimatpåverkan. Per person reste den gruppen 28 gånger längre än personerna i de resterande 72%. I de viktigare tätorterna inom Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommun står 20% av pendlarna för 71% av pendlingssträckan. Per person reser gruppen långpendlare 10 gånger längre än de resterande 80%.

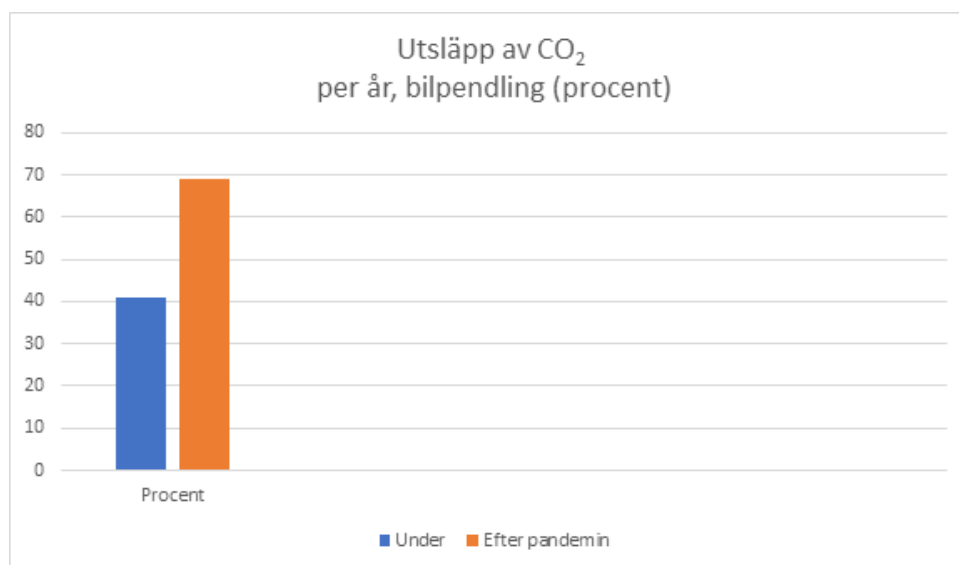
Det är också bland kategorin långpendlare som intresset för ett grannskapskontor torde vara som störst: En tumregel, som gällt under lång tid och över hela landet, är att en acceptabel pendlingsresa är 45 minuter lång men inte längre. Översatt till landsvägskörning kan vi utgå från en sträcka om ca 50 kilometer. Med denna utgångspunkt kan vi anta att det främst är långpendlarna som är intressanta för den fortsatta potentialberäkningen.

Energi- och klimateffekter från grannskapskontor

I den enkätundersökning som genomförts i projektet har kategorin långpendlare (mer än 30 km enkel resa) angett att de till ca 85 procent använder egen bil och till ca 15 procent åker kollektivt. Med ett antaget utsläppsvärde om 146 g CO₂ per bilkilometer (motsvarande genomsnittet i den svenska fordonsflottan 2019 (Trafikverket, 2020)) uppskattas CO₂-utsläppen från arbetspendlingen för gruppen långpendlare boende i Orust, Färgelanda, Melleruds, Bengtsfors och Dals-Eds kommun som använder bil till totalt cirka 30 ton CO₂ per arbetsdag, cirka 6 000 ton per år. Hur stor andel av dessa pendlare har arbeten som kan genomföras hemma (eller på grannskapskontor) kan vi inte utläsa av enkätundersökningen. Därför utgår vi från den nationella skattning som säger att det berör ungefär 35 procent av den samlade arbetskraften.

För varje veckoarbetsdag som den gruppen arbetar hemma eller på grannskapskontor skulle därmed CO₂-utsläppen minska med ca. 10 ton. Skulle den gruppen i snitt jobba en dag mer hemma per vecka skulle CO₂-utsläppen minska med 2 000 ton per år. På individnivå minskar utsläppen för en bilpendlare som vanligtvis kör 40 km bil per väg till arbetet med ca. 12 kg CO₂ per dag på hemma-/grannskapskontoret, ca. 2,3 ton CO₂ per veckoarbetsdag på årsbasis.

Hur stor förändringen av arbetspendlingen genom grannskapskontor eller hemmakontor i långsiktigt kan bli är okänd. Corona-pandemin ger dock en fingervisning om potentialen. Enkäten ställer frågor om andel hemarbete innan och under pandemin, samt hur man tror att man kommer att arbeta i en framtid utan smittskyddsrestriktioner. Genomsnittsvärden för enkätsvaren säger att man innan pandemin arbetade 3,9 dagar per vecka på sin arbetsplats, men att den andelen sjönk till 1,6 dagar per vecka, en minskning med 2,3 arbetsdagar per vecka, motsvarande 59%. Gissningen om framtiden uppgick till 2,7 dagar per vecka, en minskning med 1,2 arbetsdagar per vecka, motsvarande 31%. Det innebär att de samlade utsläppen från långpendlare i de undersökta kommunerna under pandemiperioden minskade med 2 300 ton CO₂, antagen att arbetspendlingen minskade med 2,3 arbetsdagar per vecka under 6 månader. Om den i enkäten uppskattade framtida minskningen (minus 1,2 arbetsdagar/vecka) stabiliseras, blir den förväntade utsläppsminskningen 2 400 ton CO₂/år. I vilken utsträckning grannskapskontor kan bidra till att öka attraktiviteten att arbeta nära hemmet är idag okänd. Om attraktiva grannskapskontor och andra digitala erbjudanden skulle kunna bidra till att minska arbetspendlingen med 0,1 dag/arbetsvecka i genomsnitt för de 35% av arbetskraften som uppskattas ha den möjligheten så är den förväntade utsläppsminskningen 200 ton CO₂ per år. På individnivå är effekten enkelt att tydliggöra.



Figur 5. Jämfört med tiden innan pandemin har pendlingen med bil minskat med 59 procent under pandemin. Gissningarna om tiden efter pandemin visar på fortsatt mindre pendling och därmed mindre utsläpp. Staplarna visar bilpendlingen under pandemin samt den gissade pendlingen efter. Skala i procent, där 100 procent utgörs av bilpendlingen innan pandemin bröt ut. Allt enligt den enkät som genomförts i projektet.

Dessa beräkningar ska dock tolkas med stor försiktighet av bland annat följande anledningar:

- GIS-analysen har av praktiska skäl uteslutit pendlare som bor på landsbygd. Den begränsar sig till ett antal större tätorter i området. En rimlig gissning är att landsbygdsbor å ena sidan jobbar hemma i högre grad (inom t ex jordbruk eller hantverk), å andra sidan pendlar mer eftersom arbetsplatsen inte finns på nära håll.
- Enkäten är begränsad till ca 130 svarande och är inte viktad utifrån demografi el dyl. Den kan också innehålla fel i de självskattade resmönstren och -sträckorna.
- Kalkylen bygger på flera förgivettaganden, t ex det om andel av arbetskraft med möjlighet att jobba hemma, och det om att det i huvudsak är långpendlare som byter/kommer att byta pendlingsmönster.
- Klimatpåverkan från den kollektivtrafik som nyttjas av en mindre del av pendlarna är inte medräknad.
- Eventuella rekyl- och andra effekter är inte medräknade. Vi vet inte om den som idag pendlar mindre än förut använder den frigjorda tiden till fler ärenden i bil. Vi vet inte hur man t ex genomför sina inköp av livsmedel som kanske tidigare gjordes ”på vägen” mellan arbete och bostad.

Diskussion

Med utgångspunkt i den bakgrund som tecknas i rapporten, och i de olika undersökningar i form av enkäter, GIS-analyser och intervjuer som vi genomfört i projektet, finns det anledning att diskutera konceptet grannskapskontor ur en lång rad aspekter, och även dra några slutsatser av värde för kommande, eventuella etableringar av sådana eller snarlika modeller för distribuerad tjänsteproduktion.

Hur många kan jobba på grannskapskontor i regionen?

Vi kan inte ange något absolut eller ens ungefärligt tal som svar på frågan, men en utgångspunkt är att ungefär 35 procent av den arbetsföra befolkningen arbetar med sådan tjänsteproduktion som idag kan utföras i hemmet. I framtiden, när vi vant oss ytterligare vid digitala organisationsformer och tjänster, kan denna andel förväntas växa, vilket vi återknyter till i ett mer spekulerande resonemang senare.

Från denna delmängd bör man dra de arbetstagare som har så kort restid till arbetet att de lika gärna kan resa dit. Traditionellt sett anses 45 minuter vara en acceptabel restid (enkel sträcka) till eller från jobbet, och med det måttet

som utgångspunkt minskar antalet presumtiva arbetstagare markant. Dock ändras normer över tid, och värdet av att ha jobbet på samma gång- eller cykelavstånd som barnens förskola/skola samt basal kommersiell och samhällelig service kan mycket väl bli normerande i framtiden.

Av våra GIS-data ser vi att andelen långpendlare är väsentligt högre på Orust än i Dalslandskommunerna, vilket kan förklaras med att många Orust-bor pendlar till Stenungssund, Munkedal och Uddevalla eller hela vägen till Göteborg, medan många invånare i Dalsland har påfallande nära till sina arbeten: Hälften av de som bor i dalsländska tätorter har mindre än fem kilometer till jobbet, vilket är i paritet med vad som gäller i riket som helhet. I vilken utsträckning grannskapskontor kan öka belägenheten att arbeta på distans jämfört med att arbeta hemifrån är okänd. Ett grannskapskontor kan dock långsiktigt antas erbjuda en arbetsmiljö som ur flera perspektiv är bättre än att arbeta hemma, vilket kan öka benägenheten att välja att arbeta på distans.

Hur skulle grannskapskontor påverka arbetspendlingen?

Vi ser av vår enkät att det idag finns en förväntan om ungefär 30 procent mindre arbetspendling efter pandemin än innan. Om långpendlarna utgör 35 procent av hela arbetskraften innebär det att pendlingen som helhet kan minska med ungefär tio procent, vilket alltså skulle kunna bli en bestående effekt av pandemin.

Särskilt intressant är denna utveckling då den berör trafikens dagliga toppar – morgon- och kvällstrafiken mellan bostäder och arbete – som i många fall är den faktor som dimensionerar vägsystemet. Kapade trafiktappar leder till ett jämnare och bättre utnyttjande av en mer begränsad väginfrastruktur, liksom en jämnare och mer kostnadseffektiv beläggning på kollektivtrafiken. Ju mer idén med grannskapskontor sprider sig, accepteras och tillämpas, desto större blir trafikminskningarna. De ovan skissade tio procenten bör därför ses som den nedre delen av intervallet. Om långpendlarna skulle jobba på grannskapskontor fyra dagar i veckan skulle minskningen bli ca 25 procent.

Givet att arbetspendling utgör ca 20 procent av den totala bilanvändningen skulle den minskade arbetspendlingen minska det totala biltrafikflödet med 2-5 procent. Denna minskning kan i viss mån ätas upp av rekyleffekter om den frigjorda tiden används för annan bilkörning.

Bedömningen kan ställas i kontrast mot Trafikverkets basprognoser², där regional biltrafik beräknas öka med 1,1 procent per år, eller med 29 procent 2017–2040. En minskad arbetspendling till följd av fortsatt hemarbete eller

² Trafikverket 2020

grannskapskontor kan ha viss, om än inte omvälvande, betydelse för planeringen av det lokala och regionala vägnätets utveckling. I vår enkät ser vi att långpendlarna förlitar sig till kollektivtrafik i något större utsträckning (ca 15 procent) än pendlare generellt (ca 10 procent). Grannskapskontoren kan av den anledningen minska beläggningen för kollektivtrafiken. Å andra sidan visar samma enkät att närhet till rimlig kollektivtrafik är en uppskattad kvalitet hos de tänkta grannskapskontoren. Önskemålet om närhet till skola/förskola kan också föra med sig konsekvensen att även förskolebarn/skolbarn kan åka tillsammans med sina föräldrar till de knutpunkter där både jobb och skola finns. Detta leder till att kollektivtrafikens stråk och linjer kan behöva ses över.

Hur skulle grannskapskontor kunna påverka utsläppen?

För långpendlarna minskar bilkörningen och därmed utsläppen i samma storleksordning som trafiken i ovanstående stycke. Det innebär att bilpendlingens utsläpp kan minska med 10–25 procent, och biltrafikens totala utsläpp med 2–5 procent. Denna miljövinst kan i viss mån ätas upp av rekyleffekter om den frigjorda tiden används för annan bilkörning. Beräkningen tar ingen hänsyn till framtida användning av biodrivmedel eller till elektrifiering som ju är helt andra förändringar. Satt i relation till de genomsnittliga utsläppen om ca 10–11 ton per capita och år skulle den ovan nämnda utsläppsminskningen utgöra ungefär fem procent. Det är ett väsentligt bidrag till minskat ekologiskt fotavtryck, men i sig knappast avgörande för att nå den önskade målnivån om 1–1,5 ton per capita och år.

Hur skulle grannskapskontor kunna påverka arbetspendlarnas privatekonomi?

Det är som bekant dyrt att ha bil. De riktigt stora kostnaderna utgörs i regel av värdeminskning och av service, försäkring och skatt, som är tämligen oberoende av körsträckan, till skillnad från drivmedelskostnaderna. Eftersom boende i lands- eller glesbygd knappast klarar sig utan bil ens vid tillgången till ett grannskapskontor kommer de ekonomiska konsekvenserna av en minskad pendling främst att omfatta de rörliga kostnaderna: drivmedel, andra förbrukningsvaror samt slitage. Med gränsen för skattefri bilersättning som norm (18,50 kr per mil) kan besparingen för den enskilde långpendlaren beräknas till ca 300 kr per vecka, eller ca 13 500 kr per år, givet skillnaden mellan pendlingen före pandemin och den förväntade framtida nivån. Med ett antagande om fyra dagar per vecka på grannskapskontor kan den genomsnittlige långpendlaren spara in ca 33 000 kr per år. Denna besparing är ett bruttotal; i verkligheten minskar besparingen med eventuell bilkörning till grannskapskontoret och med den bilkörning till t ex livsmedelsbutik som ändå måste göras. Hänsyn har heller inte tagits till vare sig rådande eller framtida reseavdrag. Ytterligare minskningar av sparvinsten kan uppkomma av s k rekyleffekter, dvs om den tid som vinnas på minskad arbetspendling läggs på annan bilkörning.

Det kan dock tänkas att grannskapskontor gör att behovet av en andrabil i ett hushåll går att ersätta med en cykel eller elcykel, varvid alla de fasta kostnaderna för bilen faller bort (och motsvarande, avsevärt lägre kostnader för cykeln tillkommer). Då kan nettoförtjänsten för hushållet uppgå till gott och väl 3 000 kronor per månad eller 36 000 kronor per år, bara i utebliven värdeminskning m fl fasta kostnader. Kollektivtrafikresenärer kan på motsvarande sätt spara pengar genom att periodkort kan ersättas med tillfälliga biljetter.

Hur skulle grannskapskontor kunna påverka lokal handel och service?

Ett tydligt önskemål i enkäten är att det tänkta grannskapskontoret ska ligga nära en livsmedelsbutik. Vi tolkar det som ett uttryck för såväl möjligheten att handla lunchmat som att handla den mat som ska tas med hem. Även om den ökade omsättningen för en lokal livsmedelsbutik inte gått att kvantifiera i denna undersökning är det självklart så att ett grannskapskontor skulle vara gynnsam för den lokala butiken.

På motsvarande sätt skulle givetvis lokala lunchrestauranger och caféer, kanske med catering som erbjudande, gynnas av närvaron av förvärvsarbetande på orten. Låt oss återvända till exemplet från ICA-butiken i Gustavsfors som nämns i avsnittet Bakgrund. Här har omsättningen ökat med ca 10 procent under 2020, trots en svagare semestersäsong pga frånvaron av utländska gäster. Förklaringen ligger i att fritidshusägare valt att bo i Gustavsfors under längre perioder än normalt, på grund av pandemin, och då valt sin lokala butik - dels för närhetens skull, dels för att undvika trängsel i de större butikerna

Hur skulle grannskapskontor kunna påverka "livspusslet"?

Det har redan idag rapporterats i flera undersökningar hur det ökande hemarbetet bidragit till en lugnare livsföring, med mer tid över för t ex familjen. Det har också skapat problem när den anställda fått svårt att skilja arbete från fritid. Detta har beskrivits mer utförligt i avsnittet Bakgrund. Den långpendlare som slipper 45 minuters arbetspendling vinner förstås 1,5 timme om dagen. Vid hemarbete frigörs hela denna tid för andra ändamål och vid arbete på ett närbeläget grannskapskontor kan större delen av denna tid tas tillvara.

Men frågan om "livspusslet" är inte bara en fråga om mätbar tid. Med minskad pendling minskar också stressfaktorer som tider att passa och känslan av att inte vara i närheten om något t ex händer ens barn under skoldagen. Enkätsvarens tydliga önskemål om att det tänkta grannskapskontoret bör ligga nära förskola/skola uttrycker sannolikt just den känslan: Skulle ett barn behöva lämna förskolan/skolan under dagen är det en

stor fördel att föräldern finns på nära håll. Motsvarande enkelhet gäller givetvis vid omsorgen av äldre.

På samma sätt har många av dem som idag hemarbetar påpekat - ofta lite generat - att man hinner med att köra tvättmaskinen eller utföra andra hushållssysslor inblandat mellan digitala möten och arbetsuppgifter utan att detta går ut över arbetsprestationen.

Vilka och hur många kommer att kunna sitta på grannskapskontor i framtiden?

I ovanstående resonemang och beräkningar har vi utgått från dagens situation och bedömningar. Det finns goda skäl att fundera på hur giltiga dessa är för framtidens arbetsliv.

Det var inte brist på teknik eller kunskap som begränsade arbetet hemma eller på grannskapskontor under tiden innan pandemin. Det var arbetsorganisationen och inte minst den sociala normeringen som förutsatte att människor tog sig till jobbet fastän de egentligen inte behövde det.

Smittskyddsrestriktionerna tvingade mycket snabbt fram en annan organisation och etablerade en annan social norm som många nu anpassar sig till.

Många påtalar t ex att digitala möten inte helt kan ersätta de fysiska mötena, och det är säkert ett klokt påpekande. Men det svarar inte på frågan om hur stor andel av mötena som måste ske fysiskt, lika lite som det går att svara på hur stor del av sin arbetstid man behöver tillbringa bland kollegor. När smittskyddsrestriktionerna lättar kommer det sannolikt att ske en viss återgång - detta återspeglas också i vår enkät - men utvecklingen kan också gå mot ökat distansarbete. Det ser vi exempel på i den internationella litteraturen. Frågor av typen "hur många dagar i veckan ska jag vara på kontoret" kommer med all sannolikhet att besvaras annorlunda på lång sikt, jämfört med de svar de får idag.

Vi har i detta projekt också utgått från de cirka 35 procent av arbetskraften som antas kunna arbeta decentraliserat idag, men håller öppet för att långt fler yrkesgrupper kan göra det i framtiden. Det finns t ex inom vården en lång rad arbetsuppgifter som kan utföras i digital miljö, geografiskt oberoende av själva patientmötet. Ett exempel är analysen av röntgenbilder som redan idag kan utföras "på distans". Inom utbildningssektorn kan långt mer undervisning och handledning ske via datorer - skrivet med all respekt för de begränsningar som också finns. Vi har, som kurios, under arbetets gång stött på en tysk fiollärare som bosatt sig i Dalsland men ger sina fiollektioner över nätet till eleverna hemma i Berlin.

Marknaden för grannskapskontor i Fyrbodalen

Målgruppsanpassning av affärsmodeller

Affärsmodell, och prissättning över huvud taget, när det gäller grannskapskontor eller distansarbetsplatser, beror på vem kunden är och hur lokalerna är utformade. Är kunden ett eller flera företag som hyr kontor åt sina anställda, blir kraven och prissättningen på ett sätt. Då blir bland annat arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljön tydlig, samt andra krav arbetsgivaren har på kontorsmiljön.

Är kunden en **privatperson** som vill eller behöver komma hemifrån och därmed betalar ur egen ficka, kanske kraven är andra. Medan en tydlig, ergonomisk kontorsplats kan vara viktig för arbetsgivaren, kan gemenskap med andra vara viktigare för arbetstagaren. För ett **företag** kan utlokaliserade kontor minska kostnaderna, förutsatt att befintliga, dyrare kontor tas bort. För arbetstagaren kan minskad pendling innebära en besparing som gör det värt att hyra privat.

Skatteverkets bestämmelser

Det kan vara värt att notera att platser i öppet landskap inte kan momsbeläggas enligt Skatteverket, utan det gäller bara kontorsplatser med fysiska väggar som avskiljare. Detta fördyrar t ex inköp av kontorsutrustning för uthyraren, då momsen blir en kostnad för uthyraren. Normalt sett är ingående och utgående moms ett nollsummespel för företagen, det är endast en kostnad för privatpersoner.

Generellt är det svårt att få skatteavdrag för hemmakontor för anställda. Om arbetsgivaren inte tillhandahåller något annat kontor, kan den anställda få ersättning för ett externt kontor i vissa fall. Så som lagstiftningen ser ut idag räknas grannskapskontor/distansarbetsplatser utanför hemmet dit. I och med Corona-pandemin har verkligheten förändrats, då anställda uppmanas och rekommenderas, både av myndigheter, regering och arbetsgivare, att inte åka till sin arbetsplats. Detta gör att frågan om ersättning för hemmakontor och distansarbetsplatser aktualiserats och utredningar i frågan startat, hösten 2020 är dock ingen förändring i reglerna gjord.

Erbjudna affärsmodeller

Vi kan se att det i området finns en mångfald av affärsmodeller när det gäller distansarbetsplatser, men att de samtidigt sammanfaller i två grupper. Den ena gruppen har inte som syfte att tjäna pengar, medan den andra gruppen på något sätt har den ekonomiska nyttan i fokus.

En del av dem som inte har vinstsyfte i första hand, erbjuder mer eller mindre bara en plats att sitta på. Det gäller särskilt ideella organisationer och övriga

som har en ledig plats, där ingen särskild anpassning för distansarbete görs. I gruppen kan vi lägga medlemskap i ideell förening, samhällsnytta, ”kompisjobba” och i viss mån omställningsmodellen. Samtliga bygger på att resurserna finns och de kan lånas ut eller hyras ut, utan negativ påverkan på den ordinarie verksamheten. I vissa fall är det en samhällsnytta med koncepten, till exempel att det stärker upp den ordinarie verksamheten för en ideell förening, att det ger fler kunder eller skapar social nytta. Social nytta kan vara både att få ett sammanhang och ökad kreativitet genom att sitta ihop med andra eller en förhoppning om ökad/bibehållen samhällsservice med fler människor på orten. Omställningsmodellen räknas in här, eftersom till exempel en hotellverksamhet kan upplåta lobbyn och få mer liv in i en annars Corona-ödslig verksamhet.

Den andra grupperingen vi gör är företagshotell, abonnemangstjänster och medlemskap i en ekonomisk förening. Samtliga har i olika grad som syfte att skapa ekonomisk nytta för en eller flera ägare. Ett företagshotell har som företagsidé att hyra ut kontor med olika servicegrad, en ren tjänsteprodukt. Abonnemangstjänsten/klippkortet bygger också på försäljning av en tjänst eller service, ibland som en del av affärsidén och ibland hela idén. Konceptet har stora likheter med företagshotellen, men ett friare upplägg där kunden själv kan välja om och när den vill utnyttja platsen. Medan företagshotellen har månadshyra för ett specifikt kontor eller en plats, har den andra modellen ett förköp av viss tillgänglighet som inte är bunden i tid eller till kontorsplats. Därmed garanteras inte att en plats alltid finns ledig. Särskilt klippkortsmodellen bygger på att platsen/platserna är lediga den dag kunden behöver den, och behöver alltså bokas.

En ekonomisk förening kan både erbjuda sina medlemmar distansarbetsplatser till ett bra medlemspris och hyra ut till utomstående. Vid uthyrning till andra är medlemmarna ger det ekonomisk nytta till föreningen, då de sänker sina egna kostnader eller får in extra pengar för att göra mer/fler av något annat. Föreningens ändamål är inte att i första hand skapa vinst åt medlemmarna, utan att bedriva någon typ av ekonomisk verksamhet som ger nytta. Det kan vara att skapa ett jobb, en bra kontorslokal, gemensamma säljtor och så vidare. Ofta vilar företaget på en värdegrund kring demokrati och allas lika värde, samt har ett tydligt syfte med verksamheten. Det gör att inte alla kan bli medlemmar i den ekonomiska föreningen, men ändå kvala in för att hyra en tillfällig plats.

Distansarbetarnas önskelista

I enkätsvaren ser vi att distansarbetarna främst vill ha det trevligt och bekvämt i form av snabbt internet, bra kontorsmöbler i trevliga lokaler med fikarum och möjlighet till avskildhet. Dessutom ska det vara nära kollektivtrafik, skola/barnomsorg och, framför allt, livsmedelsbutik. Det låter som att ett gångbart koncept skulle ligga i kommunens centralort, och vara ganska likt kommunkontoret, fast med högre mysfaktor. Det är mest likt konceptet företagshotell, eller ett aktivitetsbaserat kontor, liknande det Västra Götalandsregionen har i Göteborg. Om svaret är så enkelt som att starta ett grannskapskontor i kommunernas centralort, varför har ingen gjort det i de fem kommuner vi undersökt?

Kaka söker maka

I vår undersökning av befintliga koncept i fem kommuner, ligger samtliga i mindre orter i kommunen eller utanför tätort. En möjlig anledning kan vara att personer som bor i och runt centralorterna, jobbar i närheten, och därför kan slinka in på sitt ordinarie kontor om de behöver. Detta bekräftas också av siffrorna som visar att många har mindre än två kilometer till jobbet. En intervjuad arbetsgivare nämnde också att med arbetstagarnas närhet till jobbet behövs inga distansarbetsplatser utanför hemmet.

Det gör att behovet är större i de mindre orterna och på landsbygden, där det är längre till jobbet. Om vi utgår från distansarbetarnas krav på arbetsplatsen, ser vi att Dals-Långed, Gustavsfors och Högsäter alla har närhet till samhällsservice, till exempel i fråga om butik och barnomsorg, som efterfrågas, men inte de ergonomiska riktiga arbetsplatserna.

Arbetsmiljömässigt bra distansarbetsplatser kan till exempel erbjudas i Torrskog, Nösund och utanför Ed, men då finns inte alltid all service, till exempel har de gles kollektivtrafik och begränsad samhällsservice.

Ovanstående exempel är ändå fungerande koncept i området, vilket har sina förklaringar. Den viktigaste förklaringen är att alla som arbetar på distans inte vill ha allting, hela tiden, samt att de olika koncepten riktar sig till olika målgrupper. Den som sitter hemma och arbetar, i Covidtider upp till fem dagar i veckan, söker nog socialt sammanhang och/eller bra arbetsställning. Den som bara arbetar på distans enstaka dagar, men har svårt att sitta hemma, kan behöva en ostörd plats. En ytterligare grupp är dem som vill vara kreativa ihop med andra och söker mer av ett caféhäng. Det är värt att nämna att samtliga kommuner har via fiberföreningarna väl utbyggd bredbandskapacitet, så just snabbt bredband är ofta inte ett problem. Förutom kontorshotellen, erbjuder de flesta koncept ganska få platser. Det är så klart bra ur ett pandemi-perspektiv, men grundar sig också i att det är en gles befolkningsstruktur i stora delar av området. Det finns helt enkelt inte lokalt behov av större koncept. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att

mångfalden behövs för att tillgodose de olika behoven. Även ICA:s entré i Gustavsfors har sin funktion, då inte alla med fritidsboende satsat på att gå med i fiberföreningen och därmed vara en del av utbyggnaden. Var och en nyttjar de tjänster de har behov av.

Utrymme för fler koncept

Det är svårt att avgöra om det finns underlag för fler koncept. Det kräver i så fall ett ganska stort, lokalt behov, ett attraktivt koncept och en kund som är villig att betala. Ett exempel kan vara om en eller flera arbetsgivare som har arbetstagare i samma kommun, går ihop om ett gemensamt kontor. I Orust kommun, där många pendlar långt, kan detta vara möjligt. Likaså kan de riktigt långpendlande vilja åka till ett kontor i närheten eller bara några mil bort.

Som vi varit inne på, är det många faktorer som spelar in för arbetstagare och arbetsgivare. Framför allt vad parterna tjänar på att arbeta på distans/ha arbetstagarna på distans. Är det ekonomiska värden eller livskvalité som uppnås? Eller är det kanske arbetsmiljön som styr? För den som vill starta och driva ett grannskapskontor är det viktigt att undersöka dessa faktorer för att kunna ta fram ett attraktivt koncept.

Ett koncept som är svårare att kartlägga är det vi kallat kompisjobba, alltså när personer (oftast) känner varandra, bor i närheten av varandra och sitter hemma hos varandra. Det är ingen affärsmodell, och ska inte vara det heller, men likväl ett av koncepten. Vi vet att det förekommer, men inte i vilken utsträckning.

Avslutningsvis vill vi peka på hur framväxten av grannskapskontor – eller snarlika modeller – kan bidra långsiktigt till att locka arbetskraft till trakter och orter som idag brottas med vikande befolkningstal. Goda boendemiljöer och låga fastighetspriser, i kombination med närhet till kvalificerade arbetsplatser som i sin tur understödjer lokal handel och service, kan i bästa fall vara ett intressant alternativ till en överhettad bostadsmarknad i storstäderna.



SLUTRAPPORT

Datum
2020-12-30

184 (230)

Dnr
[Klicka här och skriv]

Projektnr
[Klicka här och skriv]

Resultatrapport 8

Pendelparkeringar & mobilitetshubbar i landsbygder

Inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Titel: Resultatrapport kring pendelparkeringar inom projektet "Tur och retur" i Fyrbodals kommunalförbund

Författare: Alex Spielhaupter, Vera Telemo och Beata Berg Malmborg

Medarbetare: Michael Koucky, Alex Spielhaupter

Uppdragsgivare: Fyrbodals kommunalförbund

Kontaktpersoner: Vera Telemo, projektledare "Tur och retur" - projekt; Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Datum: 2020-11-27

Pendelparkeringar och mobilitetshubbar i landsbygder

Inledning

Bakgrund och syfte

I ett inledande skede av projektet Tur&Retur fanns ett intresse för att undersöka om det går att skapa mobilitetshubbar av pendelparkeringar i landsbygder. Den initiala tanken var att testa konceptet mobilitetshubb på pendelparkeringen i Varekil. En kombination av Corona-pandemin och praktiska avväganden gjorde att själva det fysiska testet ställdes in. Det som presenteras i den här rapporten är istället de undersökningar och slutsatser som gjorts under projektet. Kunskapssammanställning kan bidra till utvecklingen och etableringen av pendelparkeringar och mobilitetshubbar på Orust och i andra landsbygder framöver.

Denna rapport redovisar resultatet från tre olika typer av undersökningar 1) Kan en pendelparkering bli en mobilitetshubb? Idégenerering med experter 2) enkätundersökning Dals Långed med omnejd samt pendlare i Orust kommun 3) Semistrukturerade intervjuer med pendlare, Orust kommun

Metod

Idégenerering genom en "Expert-workshop"

I juni 2019 hölls en expertworkshop där ett antal experter inom hållbar mobilitet och landsbygdsutveckling samlades och tog fram idéer för vad projektet Tur&Retur skulle arbeta med. Ett tema var kan en pendelparkering bli en mobilitetshubb? Under workshopen fick de deltagande experterna ta fram idéer på vad en attraktiv pendelparkering i landsbygder skulle innehålla.

Enkätundersökning

Enkätstudierna genomfördes under perioden februari-mars. Totalt påbörjade 650 personer enkäten på Orust och 300 i Dals Långed. Antal svarande för varje fråga anges i diagrammen. Enkäterna spreds via lokaltidningarna och flygblad som lämnades på vindrutor av parkerade bilar vid pendelparkeringarna på Orust. Frågorna som ställdes var till stor del kvantitativa kompletterad med kvalitativa fritextfrågor, som gör att det är möjligt att genomföra övergripande analyser samt att djupdyka i fritextsvaren för att få detaljerade uppgifter.

Intervjuundersökning

Resultatrapporten presenterar resultaten från en intervjustudie där fjorton pendlare på Orust intervjuades via Teams. Intervjuerna var semistrukturerade och behandlade flera ämnen. Intervjuerna analyserades tematiskt. I denna rapport redovisas den del av undersökningen som behandlade pendelparkeringar och mobilitetshubbar.

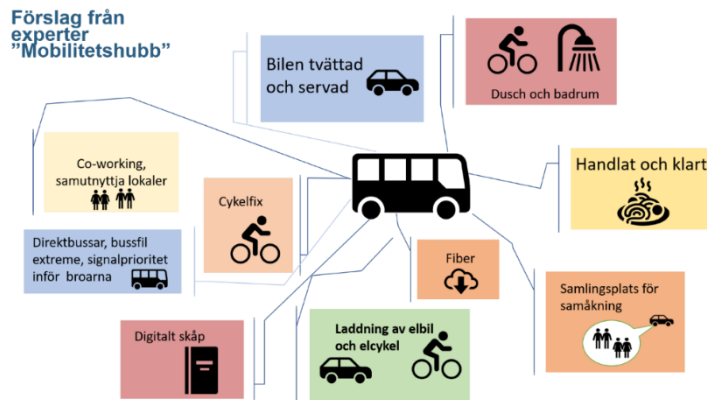
Resultat

I följande kapitel redovisas resultat från idégenereringen med experter, enkätsvar kring pendelparkeringar tagna ur de enkäter som genomfördes med boende på Orust samt i Dals Långed. Totalt är det 17 procent (113 personer av totalt 637 personer inkl. 168 utan svar) av samtliga respondenter på Orust som använder pendelparkeringar. I Dals Långed är andelen ca 26 procent (78 av 300 personer inkl. 41 personer utan svar).

Dessutom redovisas sammanställningen av de kvalitativa intervjuerna med pendlare på Orust.

Idégenerering – hur kan en mobilitetshubb se ut?

Att skapa mobilitetshubbar i landsbygder var någonting som de flesta experter ansåg vara en spännande idé med potential. Än så länge finns det inga exempel på mobilitetshubbar i landsbygder. I figuren nedan syns en illustration av de förslag som deltagarna arbetade fram. Dessa förslag presenterades sedan för de 14 Orustpendlare som intervjuades inom ramen för projektet.



Figur 0-1 Mobilitetshubb- Förslag från experter

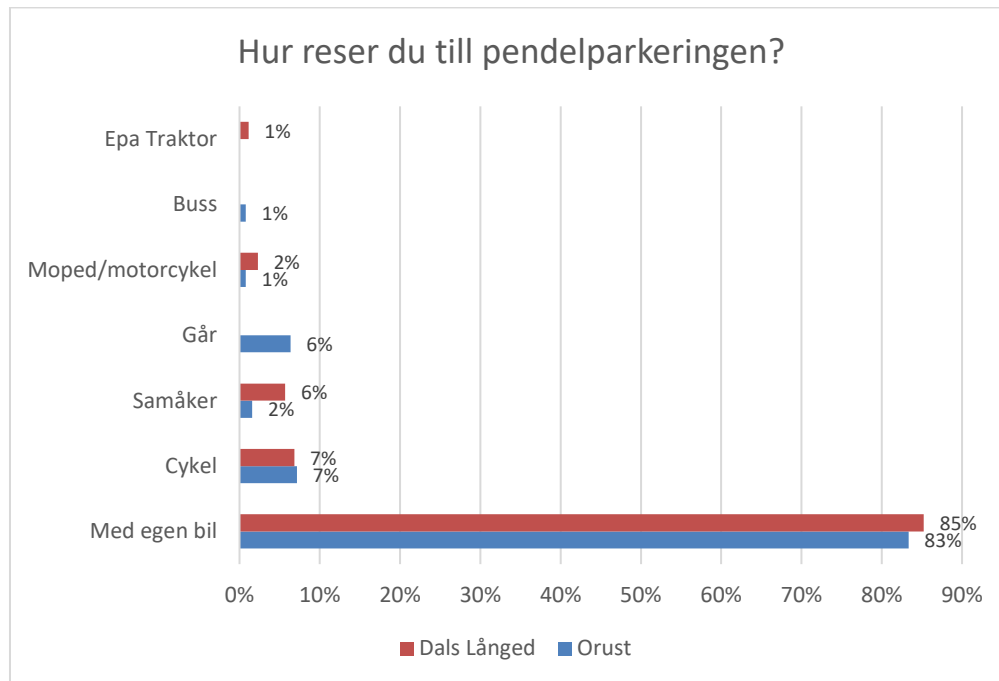
Det finns många idéer om hur det går att erbjuda bättre faciliteter för de som använder pendelparkeringarna (se figur 3-1). Från bl.a. el-laddinfrastruktur, toaletter och kontor till digitalt skåp för postutlämning finns det många förslag på vad en mobilitetshubb ska innefatta. Det som alla idéer har gemensamt är att pendelparkeringar ska utvecklas som central/attraktiv mötesplats för boende omkring och dess användare.

På Orust är denna idé mycket aktuellt med hänsyn till pendelparkeringen i Varekil och dess betydelse pendlingsnav söderut till Stenungssund och Göteborg. Här finns det redan busshållplats, cykelställ och handel i direkt anslutning.

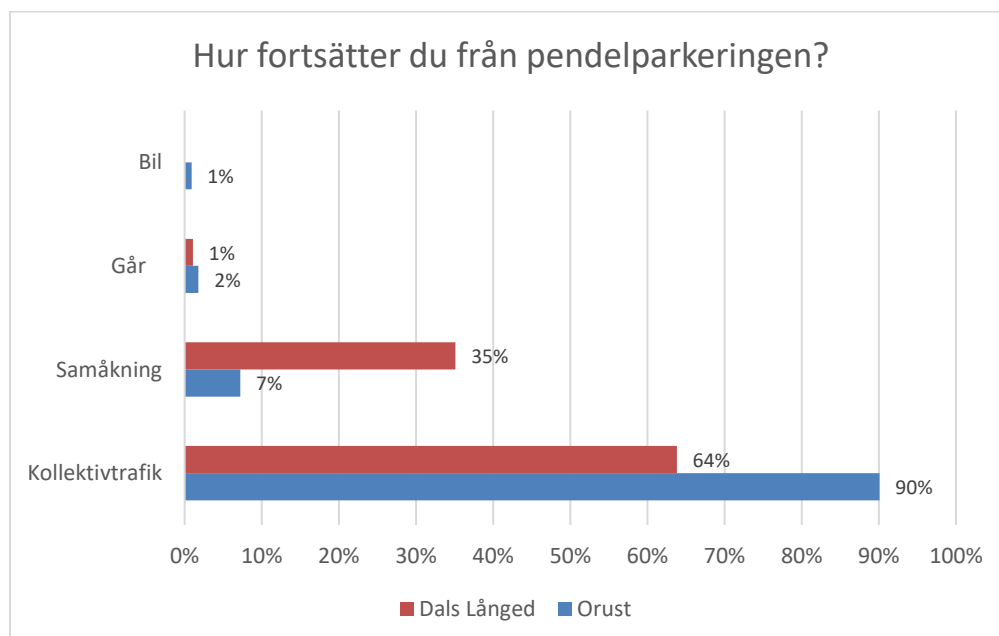
Transport till och från pendelparkeringen

Respondenterna svarade bland annat på frågan om hur resor genomförs till och från pendelparkeringen. I figur 3-2 visas att en stor majoritet av resor till pendelparkeringar sker med egen bil, följt av resor med cykel och samåkning. Enkätresultat från Dals Långed har en högre andel respondenter som samåker till pendelparkeringen än på Orust.

Även vid resor från pendelparkeringar som redovisas i figur 3.3 är andelen personer som samåker betydligt högre i Dals Långed än på Orust. Andelen kollektivtrafikresor från pendelparkeringar är däremot högre på Orust än i Dals Långed.



Figur 0-2 Hur reser du till pendelparkeringen? (Orust N=126; Dals Långed N=89)

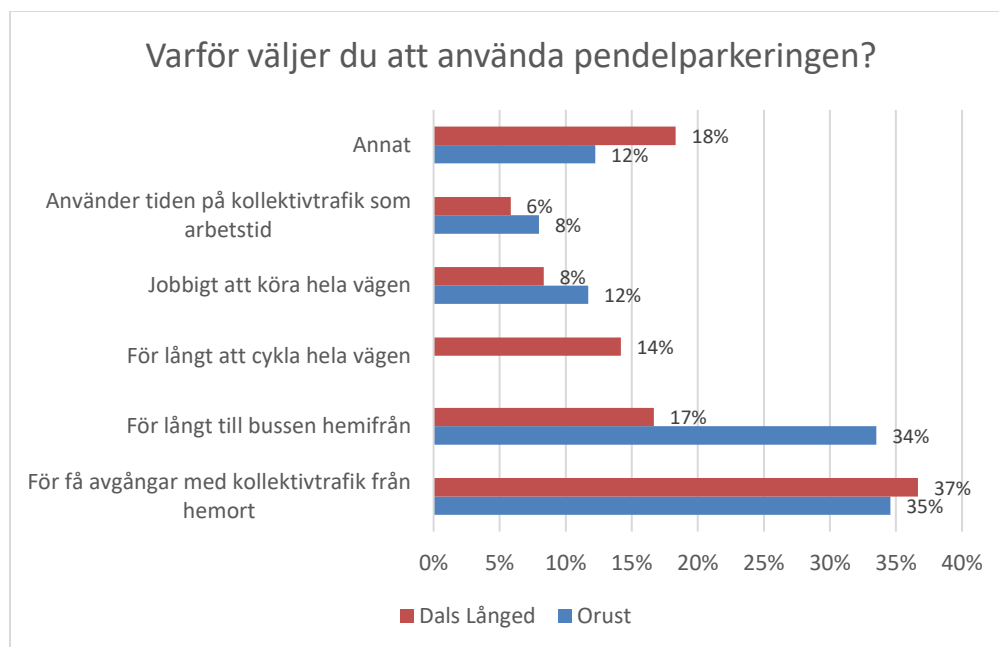


Figur 0-3 Hur fortsätter du från pendelparkeringen? (Orust N=113; Dals Långed N=94)

Varför använda pendelparkeringar?

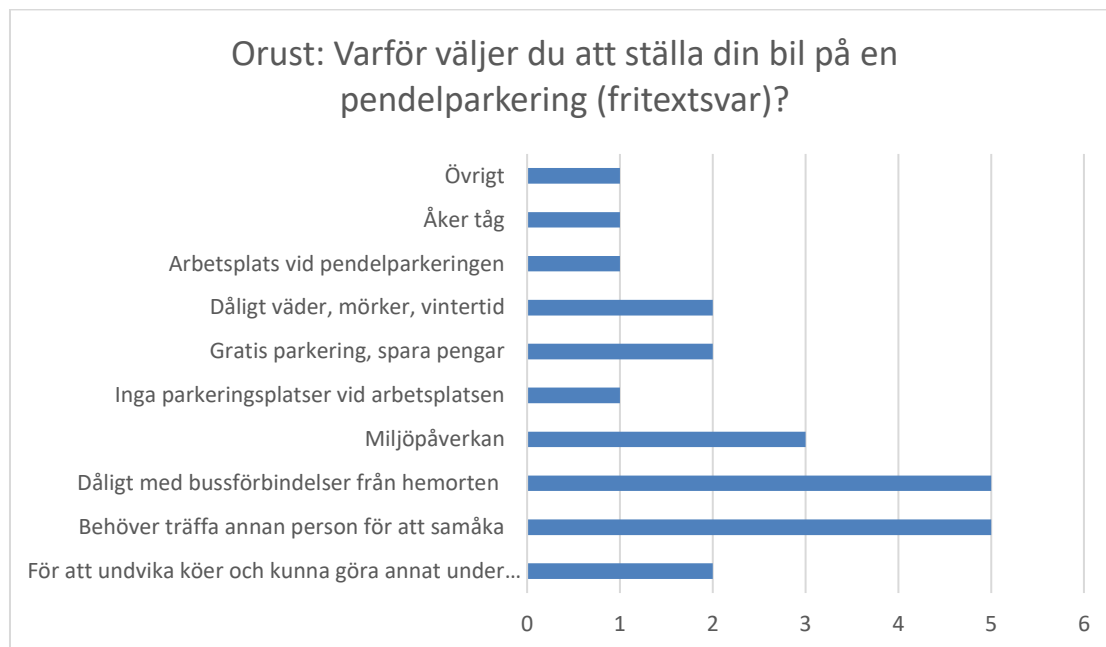
När en undersöker närmare anledningar på att använda pendelparkeringar så visar båda enkäter att kollektivtrafik spelar en nyckelroll. Ca 35, resp. 37 procent av alla respondenter som använder pendelparkeringar nämner som anledning för få avgångar från hemorten (se figur 3-4). På Orust svarar en nästan lika stor andel att det är för långt till bussen hemifrån.

Observera att svarsalternativet "För långt att cykla hela vägen" endast ställdes i Dals Långed. Observera att frågorna som ställdes i Dals Långed och Orust är något annorlunda (Dals Långed: "Varför väljer du att använda pendelparkeringen?"; Orust: "Varför väljer du att ställa din bil på en pendelparkering?").

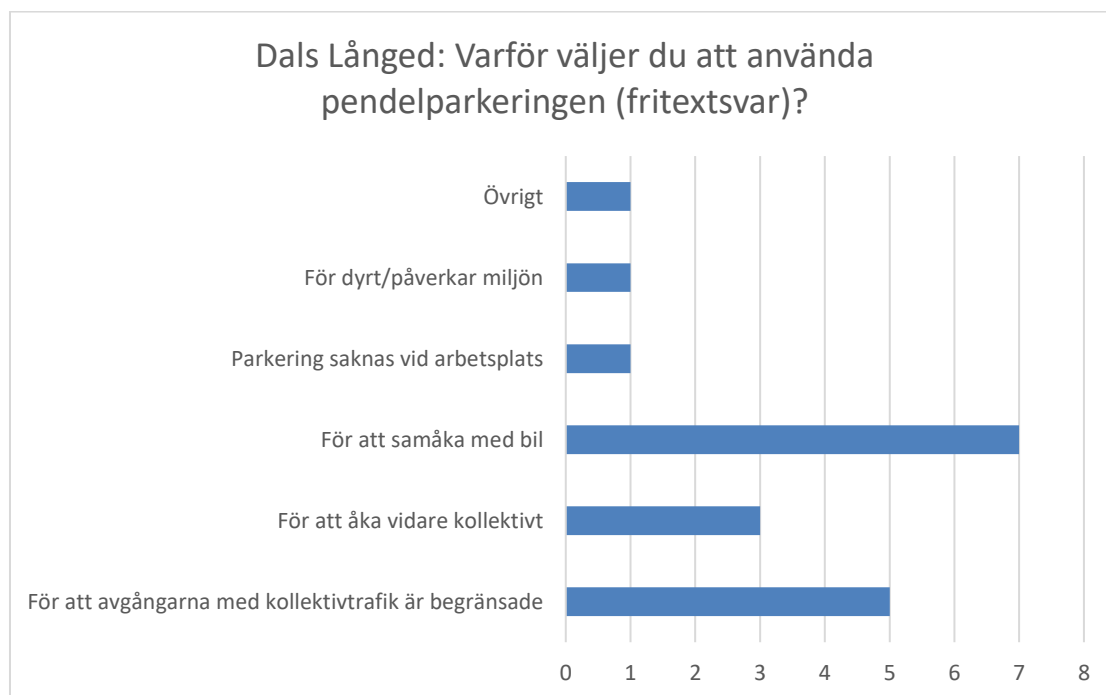


Figur 0-4 Varför väljer du att använda pendelparkeringen? (Orust N=188; Dals Långed N=120)

Vid analys av fritextsvaren ser vi liknande mönster. En större del av respondenter svarar här att de har dåliga bussförbindelser från hemorten eller att en samåker från pendelparkeringen (se figur 3.5 och 3.6).



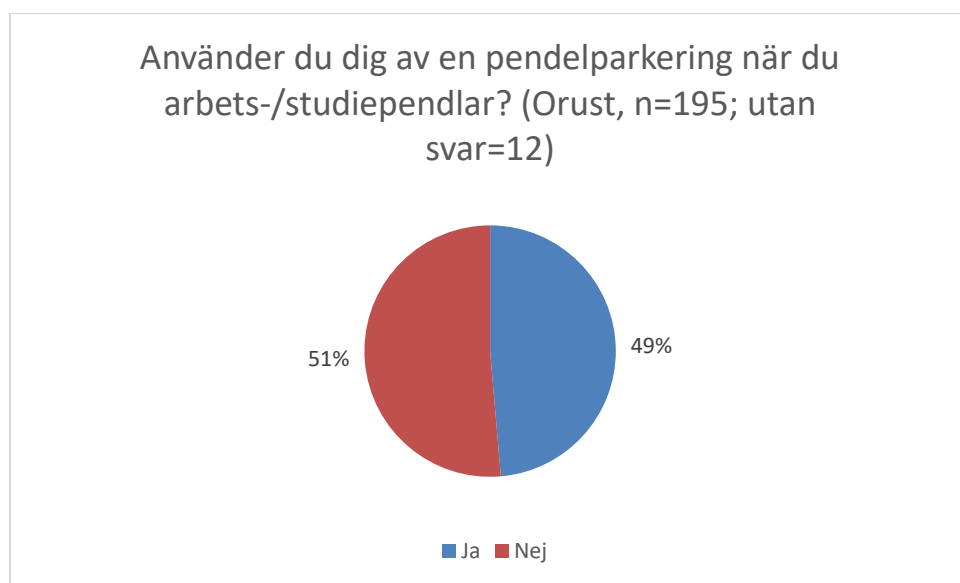
Figur 0-5 Varför väljer du att ställa din bil på en pendelparkering (fritextsvar; Orust)
(N=23)



Figur 0-6 Varför väljer du att använda pendelparkeringen (fritextsvar; Dals Långed))?
(N=18)

Pendelparkering och kollektivtrafik på Orust

Tittar vi på de personer som åker kollektivt på Orust så visar sig att cirka hälften (89 personer) av de respondenter som åker kollektivt (totalt 195 personer) använder sig även av pendelparkeringar (se figur 3-7). Majoriteten av dessa personer jobbar/studerar i huvudsak i Göteborg och är bosatt på Orust.



Figur 0-7 Använder du dig av en pendelparkering när du arbets-/studiependlar? (Orust, n=189)

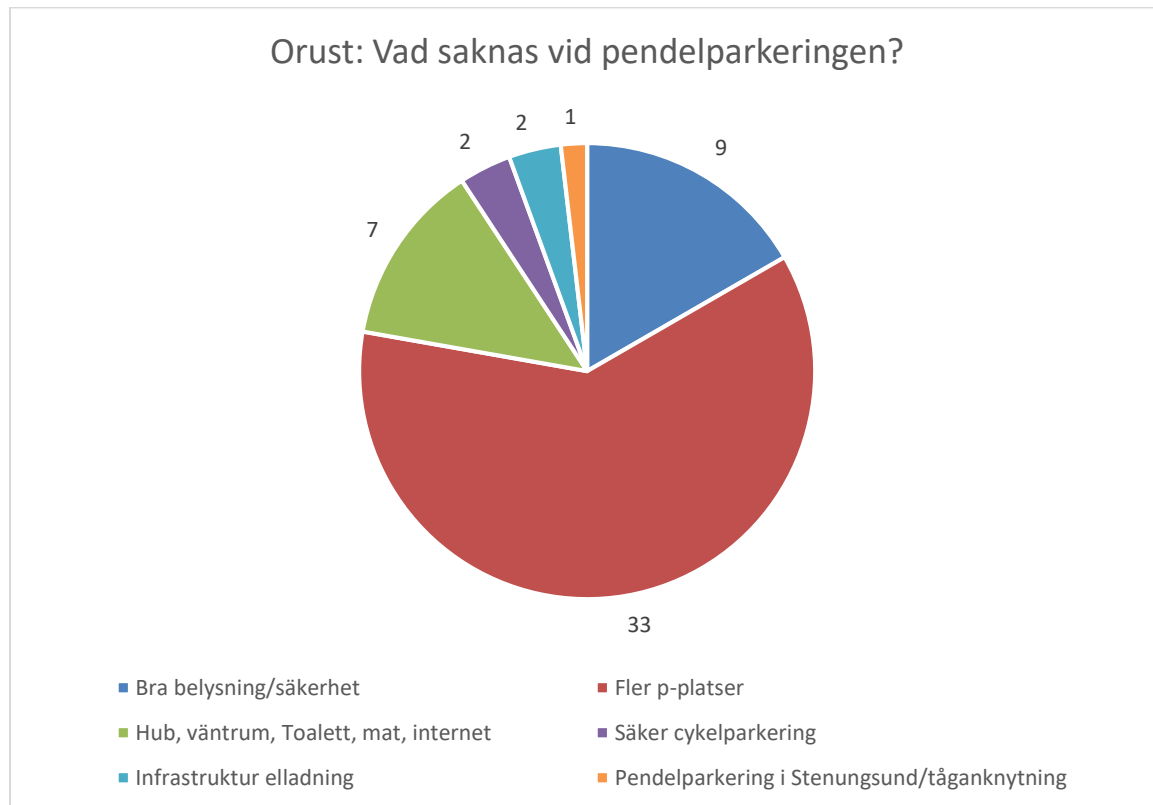
Med 94 respondenter, resp. 51 procent finns det även en betydande del av respondenter som endast åker kollektivt utan att använda sig av pendelparkeringar (94, se figur 3-7). I figur 3-8 nedan redovisas var dessa personer är bosatta. Majoriteten av dessa personer bor på Orust. Alla förutom 8 personer jobbar/studerar utanför Orust kommun framförallt i Göteborg, Uddevalla och Stenungsund. De 8 personer som jobbar/studerar på Orust har sin arbets-/studieplats i Henån. Dessa personer bor i Göteborg, Uddevalla, Lysekil och Ellös/Orust.



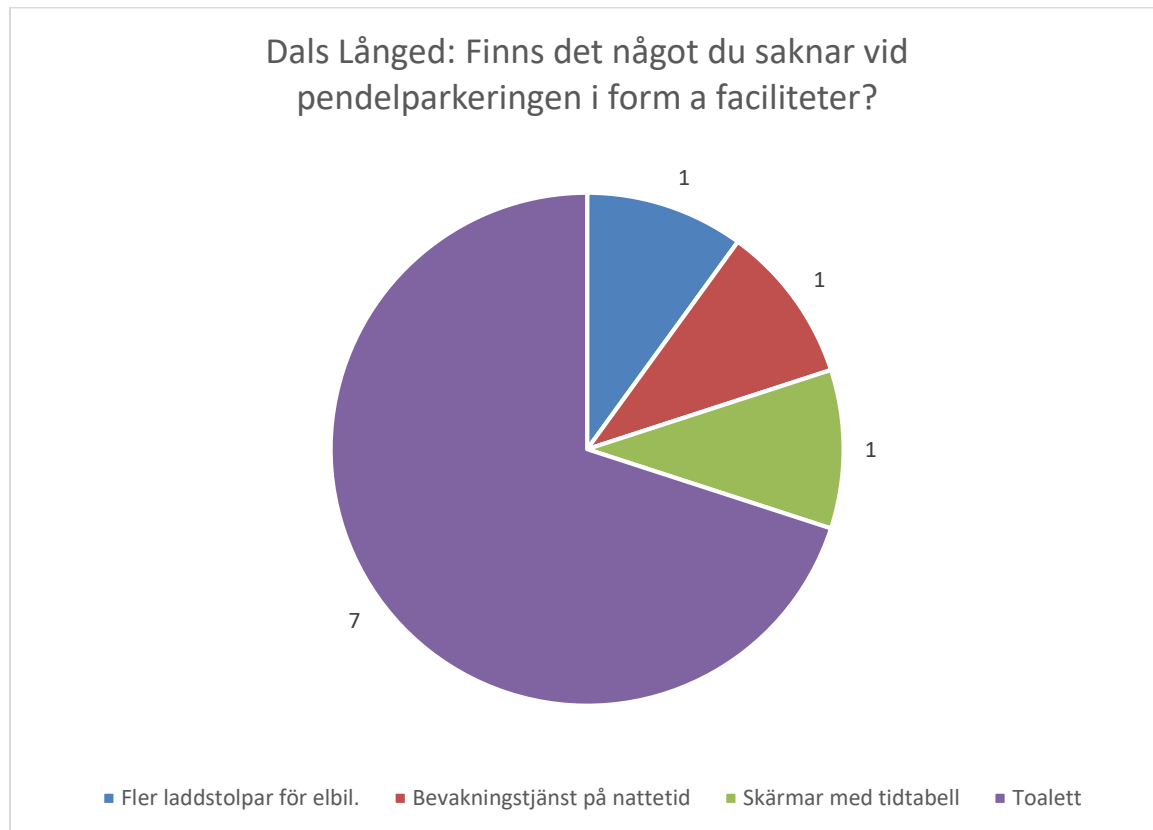
Figur 0-8 Antal personer som åker kollektivt och inte använder pendelparkeringar uppdelat efter hemkommun (Orust; n=94)

Pendelparkeringarnas faciliteter och utbud

I båda enkäter fick respondenter svara på den kvalitativa frågan om vad som saknas vid pendelparkeringen (se figur 3.9 och 3.10). I Dals Långed är det framförallt toaletter som efterfrågas. Respondenter på Orust efterfrågade mest parkeringsplatser. Även annat som säkerhets/trygghetsskapande åtgärder och elladdinfrastruktur nämns i båda enkäter.



Figur 0-9 Vilka faciliteter saknas vid pendelparkeringar (Orust)? (N=54)



Figur 0-10 Vilka faciliteter saknas vid pendelparkeringar (Dals Långed)? (N=8)

3.5 Vad tycker Orustpendlarna? Pendelparkering och mobilitetshubbar

Pendlarna som medverkade i undersökning var personer som reste med kollektivtrafik eller bil. Ungefär hälften av de intervjuade använde pendelparkeringar i sin pendling och hälften gjorde det inte.

Samtliga av de tillfrågade i undersökningen menar att pendelparkeringar är en viktig del i strategin för att få fler boende på landsbygden att åka kollektivt. Utan tillgång till pendelparkeringar hade många inte kunnat pendlat med buss med dagens förbindelser. Några generella åsikter om pendelparkeringar är framförallt att de ska ligga på en strategisk plats, det ska finnas goda förbindelser till och från parkeringen och det ska gå lätt att få plats. I dagsläget blir många pendelparkeringar fulla tidigt på morgonen och kommer man för sent får man köra mil efter mil för att hitta en parkering med ledig plats. För den som har obekväma arbetstider och börjar sitt jobb på eftermiddagen tycks det ofta omöjligt att hitta en ledig plats på de populära pendelparkeringarna. Tryggheten är också en avgörande faktor för var man kan tänka sig att lämna sin bil, och då är synligheten viktig. Parkeringen måste ligga så att den syns, annars blir det skadegörelse och stöld, även bra belysning är viktigt ur den aspekten.

Utöver strategisk placering, bra förbindelser, många platser och god säkerhet - kan det finnas andra saker som kan göra en pendelparkering mer attraktiv? Så kallade 'mobilitetshubbar' är något som växer fram i städer, och skulle potentiellt kunna sammankopplas med pendelparkeringar även på landsbygden. Mobilitetshubbar är platser som agerar knutpunkter för trafiken, och där det samtidigt finns en rad olika funktioner och tjänster kopplade till platsen. Det kan handla om till exempel biltvätt/service eller att det finns digitala skåp där man kan hämta ut en matkasse från en matbutik, som man kanske har beställt under bussresan. Det kan även vara att ha kontorsplatser i anslutning till en pendelparkering. Lite mindre åtgärder kan vara tillgång till toalett och vänthall, eller exempelvis skåp för att låsa in saker som cykelhjälm eller ett elcykel batteri. Enligt undersökningen tycks förvaringsskåp kunna vara av intresse, även laddplatser för elbilar kan tänkas var populärt. Att kunna beställa matkassar hade uppskattats av någon men röstas bort av majoriteten. Kontorsplatser hade kanske kunnat kopplas ihop med en lösning för distansarbete. För beskrivning av pendlarnas åsikter om specifika pendelparkeringar se bilaga 1.

CO2 effekt och andra hållbarhetseffekter

Pendelparkeringar kan ha en påtaglig effekt på att minska bilresandet eftersom de möjliggör ett smidigt byte till kollektivtrafik och underlättar samåkning. Effekten är som störst om reslängden från hemmet till pendelparkeringen är kort och reslängden till slutmålet lång.

Inga konkreta åtgärder har under projektiden kunnat genomföra för att göra pendelparkeringsplatserna på Orust och i Dals Långed mer attraktiva. Däremot har begränsande faktorer identifierats vilket kan leda till långsiktiga förbättringar. För attraktivt belägna pendelparkeringsplatser är inte minst kapaciteten en viktig faktor som kan begränsa användningen vilket exemplet Varekil tydligt visar.

Nedan beskrivs CO2-effekten av en ökad användning av pendelparkeringar teoretisk på individnivå. Om en pendelparkering genom förbättrad attraktivitet eller kapacitet kan attrahera en bilpendlare till att ställa sin bil där och byta till kollektivtrafik eller samåkning så är klimateffekten vid en sträcka på 20 km från pendelparkeringen till slutdestinationen cirka 6 kg CO₂/arbetsdag (baserat på CO₂-utsläpp på 146 g/bilkilometer, motsvarande genomsnittet i den svenska fordonsflottan 2019 (Trafikverket, 2020)). På årsbasis motsvara det cirka 1,2 ton CO₂/år. Vid längre sträckor ökar effekten i motsvarande grad. För sträcka Varekil-Göteborg (ca. 65km) blir klimateffekten av ett byte till kombinerat resande vid pendelparkeringen 19 kg CO₂/arbetsdag, cirka 3,8 ton per år.

Beräkningen utgår förenklad från att den fortsatta resan (med kollektivtrafik eller samåkning) inte leder till ytterligare CO₂-utsläpp. Trots dessa förenklingar visar beräkningarna att attraktiva och strategisk placerade pendelparkeringar med god kapacitet kan ha en betydande klimateffekt. Användningsgraden påverkas dock, förutom av själva pendelparkeringsplatsens och kollektivtrafikens attraktivitet även av andra faktorer vid målpunkten som tillgänglighet av och pris för bilparkering eller trängselskatt

Diskussion och slutsatser

Resultaten från enkäterna visar att tillgång till kollektivtrafiken är avgörande för användningen av pendelparkeringar. En större andel av respondenter i båda enkäter nämner dåliga förbindelser eller för lång distans till närmaste hållplats som anledning att använda pendelparkeringar. Detta återspeglas även i val av färdstätt till och från pendelparkeringen där majoriteten tar bil till pendelparkeringen för att sen byta till kollektivtrafik. För Orust identifierades även en större andel som åker endast kollektivtrafik utan användning av pendelparkeringar. Antagandet här är att dessa personer bor i nära anslutning till busshållplatser.

I Dals Långed är det en större del respondenter som samåker vidare jämfört med Orust. Detta kan bero på en glesare geografi med sämre kollektivtrafikutbud i Dals Långed jämfört med Orust, där pendelparkeringen i Varekil fungerar som central pendlingshubb med integrerad busshållplats söderut till Stenungsund och Göteborg. Bland faciliteter som saknas vid pendelparkeringar nämns oftast toaletter av respondenter från Dals Långed. Respondenter från Orust saknar främst fler parkeringsplatser. Även andra faciliteter såsom elladdinfrastruktur och säkerhets- och trygghetsskapande åtgärder som belysning och kameraövervakning efterfrågas. Intresse på flera andra funktioner och verksamheter i anslutning till pendelparkeringar återspeglas även i de kvalitativa intervjuerna. Här nämns också placering, stort antal av parkeringar, säkerhet och bra kollektivtrafikförbindelser som viktiga.

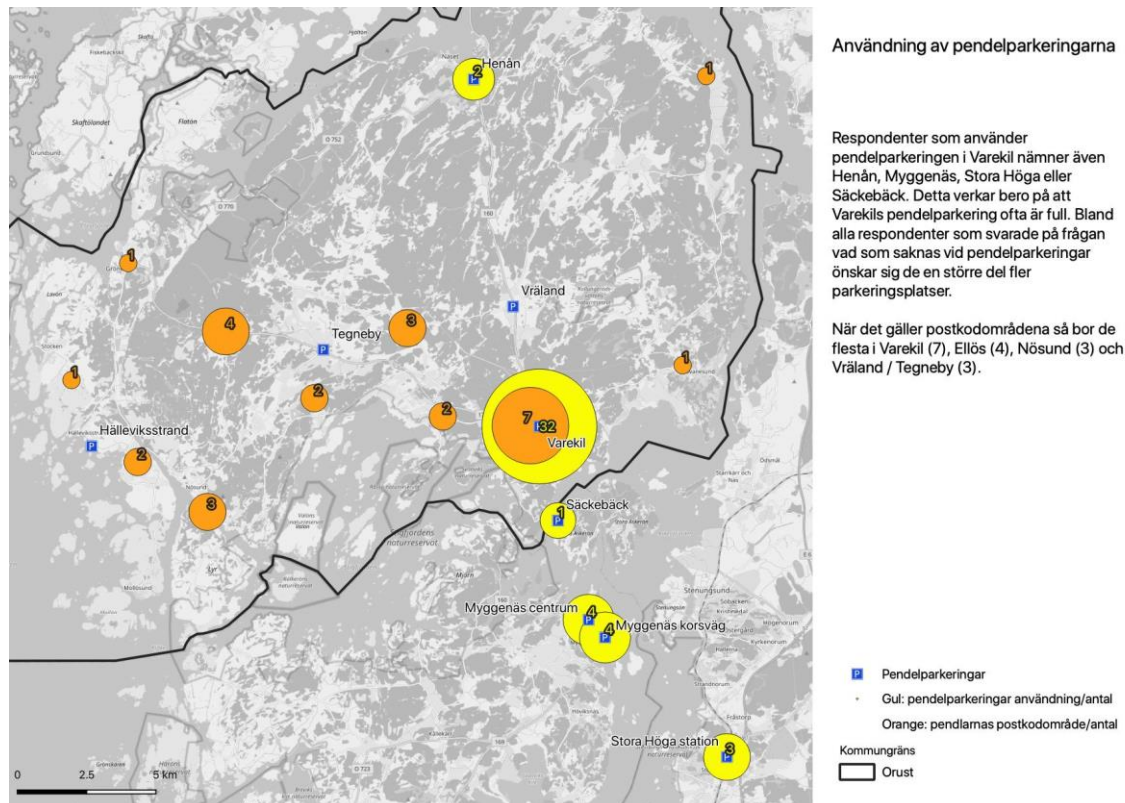


Illustration 0-1 Användning av pendelparkeringen i Varekil

I kartan (bild 4.1) redovisas på exemplet Varekil hur pendelparkeringen används av respondenterna och varifrån respondenterna reser till pendelparkeringen. De gula punkter visar vilka pendelparkeringar respondenterna använder. De orangea punkterna står för respondenternas hemort. Det som blir tydligt är att det finns ett pendlingsstråk söderut men även att vissa pendlingsparkeringar inte används alls såsom Vräländ som anses mer som otrygg och mörk plats där man inte vill ställa sin bil under en längre tid.

I samband med att majoriteten av respondenterna på Orust saknar p-platser kan pendlingsmönstret söderut förklaras. Problemet för många pendlare är i stort sett ovissheten om att hitta en ledig parkeringsplats i Varekil. I fall det inte finns en ledig p-plats där åker en vidare till nästa pendelparkering. Detta leder till ökad stress för resenären men också för mer trafik över bron till Tjörn som är en flaskhals för pendlingstrafiken. Köbildning på Tjörnbron under rusningstider är ett befintligt problem på Orust kommun. Sedan 5 november 2020 gäller Västtrafiks nya zonindelning och gränsdragningen för zon B går direkt norr om Varekil. För resenärer söderut betyder det att Varekil blir ännu mer attraktiv som pendlingshubb. Det kan förväntas att

trycket på pendelparkeringen i Varekil kommer att öka i samband med denna utveckling och att en kapacitetsökning behövs.

Bilaga 1 – Åsikter om specifika pendelparkeringar som Orustpendlarna använder sig av

Varekil

Av de som pendlar till Göteborg är det allra vanligast att parkera bilen i Varekil, för att sedan ta bussen vidare. Överlag ses Varekil som en mycket bra pendelparkering ur flera aspekter, det går många bussar åt båda håll, det finns en del service i området samt platsen i sig ses som ett naturligt kryss för många av orterna på ön, tex Ellös, Mollösund, Svanesund. Kritiken handlar framförallt om att parkeringen i Varekil är för liten och blir snabbt full, trots tillökningen av grusplanen. Den nya cykelparkeringen ses som en bra initiativ, men den har dock ätit upp några bilparkeringsplatser. Det finns även åsikter om att själva parkeringsplatserna är för små, att de är byggda för små bilar. Det är trångt mellan bilarna och svårt att backa ut osv. I Varekil upplevs det överlag som mycket positivt att det finns en del service kopplad till platsen, såsom en Ica-butik, möjlighet att hämta och lämna in paket, man kan tanka bilen och det finns träningsmöjligheter. Det hade dock varit trevligt med någon form utav toalett eller vänthall eller något sådant i Varekil. Vänta Kurerna är byggda så att vinden blåser rakt igenom, det blir inget vindskydd.



Bild 1. Pendelparkeringen i Varekil är ofta fullbelagd.

Henån

Vad gäller platsbristen i Henån så sägs tricket vara att komma före gymnasieeleverna, då får man alltid en plats. Annars kommer det jättemånga gymnasieelever och ställer sina A-traktorer där. Ofta står det även en moped på varje parkeringsplats, vilket tar upp mycket plats, något som hade kunnat undvikas. Henån är ju ett samhälle och det är uppskattat även här att till exempel kunna handla på Willys. I Varekil finns en elbilsladdning i pendelparkeringen, och det tycks finnas intresse för detta även i Henån. Inte heller här finns toalett eller väntrum.

Vräland

Här vill inte många stå, på grund av den stora skadegörelsen som skett på platsen. Vissa kör hela vägen till Stora Höga för att slippa stå i Vräländ, då det varit så pass mycket stölder, bränder, plundringar och allmän förstörelse av bilar. Många pendlare tar hellre bilen hela vägen och sitter i köer etc., än att parkera i Vräländ. Somliga kan tänka sig att stå där över dagen, men definitivt inte över natten. Egentligen rör det sig kanske inte så många fler om natten i exempelvis Varekil än här, men där finns hus omkring. I Vräländ finns det inga hus och ingen närhet till mänsklig aktivitet.



Bild 2. Pendelparkeringen i Vräländ upplevs som ödslig och otrygg.

Stenungsund:

Även här är platsbristen ett problem, parkeringen blir ofta full kl 07 på morgonen. Sedan önskas från flera håll något typ av resecentrum, eller i minsta fall toalett och väntrum, men gärna även möjlighet att köpa lättare mat och dryck.

Myggenäs korsväg:

Även denna nya parkering rapporteras bli full snabbt. Inte heller här finns toalett, något som saknas då det inte sällan blir väntetid här.

Kolhättan:

Vad gäller denna pendelparkering är det en strategisk placering som skaver mest, då de boende hade önskat att den låg på Orust-sidan. Kommer man resande från Göteborg och har suttit 1,5 timma i kollektivtrafik redan så vill man bara hem, men då är det inte säkert att man hinner med färjan om man ska byta till egen bil på den sidan vattnet. Antingen för att man då får stå i kön en kilometer bort, eller så hinner man inte hämta bilen innan färjan går. Att lägga parkeringen på Orust-sidan hade underlättat mycket. Parkeringen upplevs inte heller ha särskilt god säkerhet i dagsläget.

Tegneby:

Här funkade det halvklockigt med kollektivtrafiken, åt ena hållet går det bra men åt andra hållet inte.

Resultatrapport 9

”Mobil cykelverkstad”

Inom projektet ”Tur och retur” i Fyrbodals kommunalförbund

Titel:	Resultatrapport kring Mobil cykelverkstad inom projektet ”Tur och retur” i Fyrbodals kommunalförbund
Författare:	Vera Telemo och Jacob Thåqvist
Medarbetare:	Michael Koucky, Alex Spielhaupter
Uppdragsgivare:	Fyrbodals kommunalförbund
Kontaktpersoner:	Vera Telemo, projektledare ”Tur och retur”
Datum:	2020-12-16

Mobil cykelverkstad

Bakgrund

Inom projektet Tur&Retur genomfördes under sommaren 2020 ett test med en mobil cykelverkstad. Det är ett av sju delprojekt som testat olika delar av hållbar mobilitet i landsbygder. Dessa projekt bidrar tillsammans till en bättre förståelse för utmaningarna och möjligheterna att arbeta mot en hållbar mobilitet i glesare geografier.

Testet utfördes på Orust och riktade sig till både dagsturister, fastboende och delårsboende. Den bakomliggande hypotesen var att många cyklar står trasiga och oanvända, men att en ökad tillgänglighet till cykelverkstad kan öka användandet av cykel. Runt om i landet finns ett antal mobila cykelverkstäder som bedriver verksamhet i varierande skala. De flesta riktar sig dock till kommuner, arbetsgivare eller andra aktörer som samlar en större mängd cyklister på en plats och där erbjuder cykelservice i eventform. Ett fåtal mindre aktörer erbjuder mobil cykelservice till privatpersoner, men då främst i tätbefolkade urbana miljöer.

Syfte och mål

Syftet med projektet var att undersöka hur tillgången till cykelverkstad i landsbygder kan påverka andelen cykelresor. Därutöver testade projektet förutsättningarna för att bedriva en ekonomiskt hållbar mobil cykelverkstad i landsbygd.

Metoder

Kartläggningar

Befintliga cykelverkstäder i Fyrbodal kartlades för att förstå var i området det finns en brist på verkstäder. Utöver detta gjordes också en kartläggning av existerande cykelverkstäder som erbjöd mobil service för att få inspiration till projektet. Inga av de mobila verkstäder som kartlades inom projektet verkade på landsbygd eller i mindre tätorter.

Konceptutveckling av mobil cykelverkstad

Den mobila cykelverkstaden utformades tillsammans med det lokala turistbolaget Södra Bohuslän AB samt David Thylen på LO Bikes, en cykelbutik lokaliserad i Ljungskile. En kartläggning av befintliga cykelverkstäder i Fyrbodal genomfördes för att undersöka tillgängligheten till cykelverkstäder.

Konceptet innefattade utformning av systemet för var den mobila cykelverkstaden skulle befinna sig, samt vilka dagar cykelservice kunde utföras i människors hem beroende på adress. Det beslutades att cykelverkstaden skulle erbjuda en kombination av pop-up verkstad och hemmaservice. Utöver genomförandet inom detta projekt resulterade arbetet också i en handbok där erfarenheter och tips från LO Bikes delas. Handboken är utformad som en tillämpningsbar guide för verksamheter som vill utveckla liknande mobila cykelverkstäder.

Tur&Retur finansierade grundlön för en mekaniker mellan 1 juni och 31 augusti samt kringkostnader så som bränsle och marknadsföring. För att undersöka betalningsvilja och möjligheten att fortsätta tillhandahålla tjänsten även efter projektets slut har service och reparationskostnad betalats av kunderna enligt LO Bikes ordinarie service-taxa.

Genomförande av mobil cykelverkstad

Mellan 1 juni och 31 augusti befann sig den mobila cykelverkstaden på Orust fem dagar i veckan. Erbjudandet bestod i att minst två av dessa dagar anordnades en så kallad pop-up-verkstad på olika platser runt om på Orust dit man kunde gå och laga sin cykel utan extra kostnad (reparationen kostade dock som i vanlig butik). Övriga dagar fanns möjlighet att få cykeln lagad i hemmet för en extra framkörningsavgift på 200 kronor. Cykelverkstaden hade också med sig en butik där man kunde köpa cykeltillbehör. Pup-up verkstaden befann sig på totalt 10 olika platser på Orust, företrädesvis i Varekil, Svanesund, Hälleviksstrand, Henån och Ellös. Beroende frekvensen av kunder på respektive plats fokuserade verkstaden på fler besök där underlaget visade sig vara störst.

Grunderbjudandet var en enklare service som omfattar ca 45 minuters arbetstid till en kostnad av 500 kr per cykel. Två mekaniker har bemannat verkstaden och i genomsnitt har 10–15 cyklar reparerats per tillfälle. Konceptet kompletterades också genom ett samarbete med Orust Sparbank som finansierade cykelkartor och cykelreparationskit som placerades ut längs utvalda sträckor i kommunen.



Bild 1. David Thylén en av konceptutvecklarna bakom Bicycle Repairman med reparationskit på Henåns torg.

Enkätundersökning

I samband med reparationen besvarades en enkät av kunder som fick cykeln reparerad. Enkäten bestod av kvantitativt utformade flervalsfrågor och kvalitativa fritextfrågor för att fånga både övergripande mönster men också detaljerade och unika erfarenheter. Av ca 250 kunder som lät reparera cykeln svarade 47 kunder på enkäten. Svarsfrekvensen för varje enskild fråga varierade mellan 35 och 46 svar. Ett fåtal frågor kompletterades med möjligheten till fritextsvar där svarsfrekvensen varierade mellan 31 och 43 svaranden. Ett fåtal frågor kompletterades med möjligheten till fritextsvar där svarsfrekvensen varierade mellan 31 och 43. Under hösten skickades en andra enkät ut för uppföljning till 16 personer. Denna senare enkät besvarades av 6 personer med en svarsfrekvens på respektive fråga mellan 5 och 6.

Resultat

Reparerade cyklar

Inom ramen för projekttiden och den mobila cykelverkstadens verksamhet reparerades minst 250 cyklar mot betalning enligt LO Bikes ordinarie prislista. Därutöver fick många cyklister kostnadsfri hjälp med pumpning och annan enklare service.

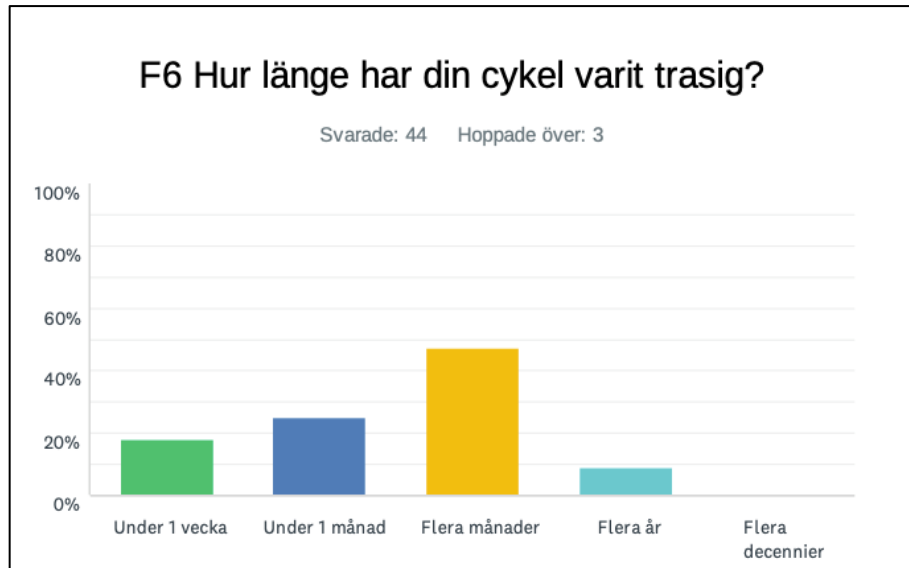


Bild 11 Pop-up service på torget i Henån



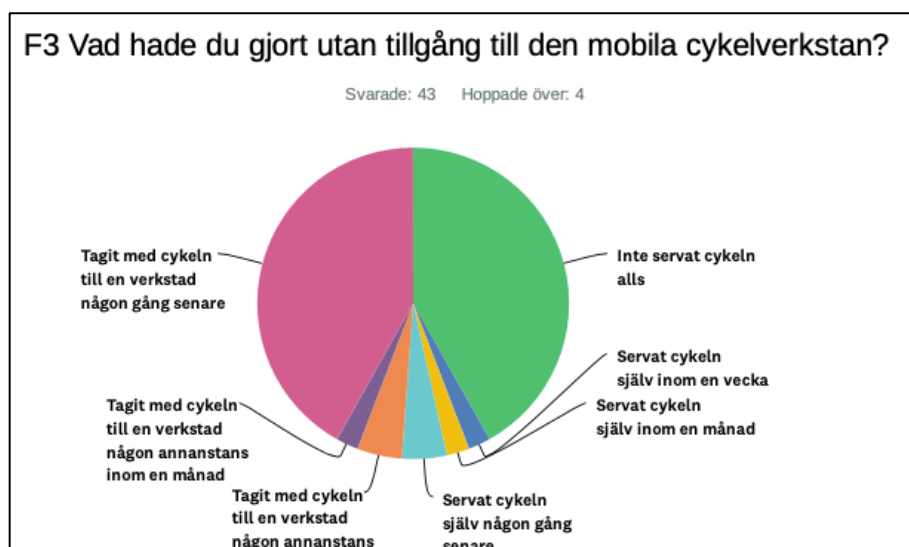
Bild 12 Goodiebag från Hållbart resande väst-växer med cykelinformation och snacks delas ut till glada cyklister på Henåns torg

Av de 47 kunder som svarade på enkäten uppger nära 90% sig vara hemmahörande på Orust med resterande respondenter hemmahörande i Stenungssund, Ljungskile och på Tjörn. Denna siffra stärks av David Thylen som upplevt att det stora flertalet av kunder som nyttjat verkstaden varit hel- eller deltidsboende på Orust och endast ett fåtal varit tillfälliga besökare.



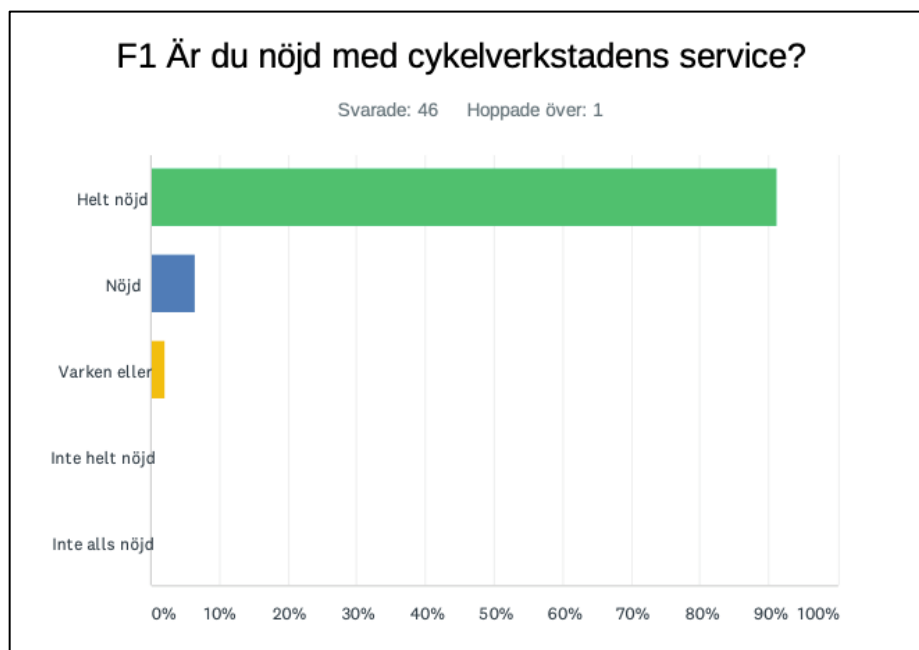
Figur 13. Hur länge har din cykel varit trasig?

David Thylén på LO Bikes beskriver att kunderna de mött genom den mobila verkstaden sällan varit dedikerade tränings- eller pendlingscyklister. Cyklarna som servats har företrädesvis varit traditionella herr- och damcyklar eller äldre mountainbikes. Överlag har cyklarna inte varit utslitna från användning utan snarare från att ha stått oanvända länge eller aldrig servats. På majoriteten av cyklarna gjorde relativt små serviceinsatser som växeljustering och lagning av punktering att cykeln blev användbar igen. Ca 15% av de reparerade cyklarna krävde större insatser och dessa togs med till LO Bikes butik för reparation. Enstaka kunder hämtade sedan dessa cyklar i butiken, men majoriteten levererades hem till kunden efter reparationen.



Figur 14. Vad hade du gjort utan tillgång till den mobila cykelverkstan?

I enkätundersökningen uppger 48% av respondenterna att cykeln varit trasig i flera månader innan reparationstillfället. 84% uppger att de själva hade tagit cykeln till en verkstad mer än en månad längre fram i tiden, eller inte låtit reparera cykeln alls, utan tillgång till den mobila cykelverkstaden.



Figur 15. Är du nöjd med cykelverkstadens service?

Resultaten visar också att över 90% av kunderna var helt nöjda med servicen. Respondenterna hade också möjlighet att utveckla detta i fritextsvar:

"Perfekt service, inte långa väntetider och en obeskrivligt trevlig kundservice."
-Respondent #16

"Trevlig personal. Lätt att få tag i. Grymt serviceminded"
-Respondent #21

"Trevlig personal, bra utfört jobb. Bra service helt enkelt!"
-Respondent #32

Flera respondenter lyfter i fritextsvar också fram fördelen med att inte behöva transportera sin trasiga cykel till verkstaden:

"Trevliga gossar, bra service, fantastisk att inte behöva åka någonstans, har ingen bil."
-Respondent #7

"Behövde ny ringklocka och undviker butiker pga. riskgrupp i familjen. Nu kunde jag få det fixat utomhus."

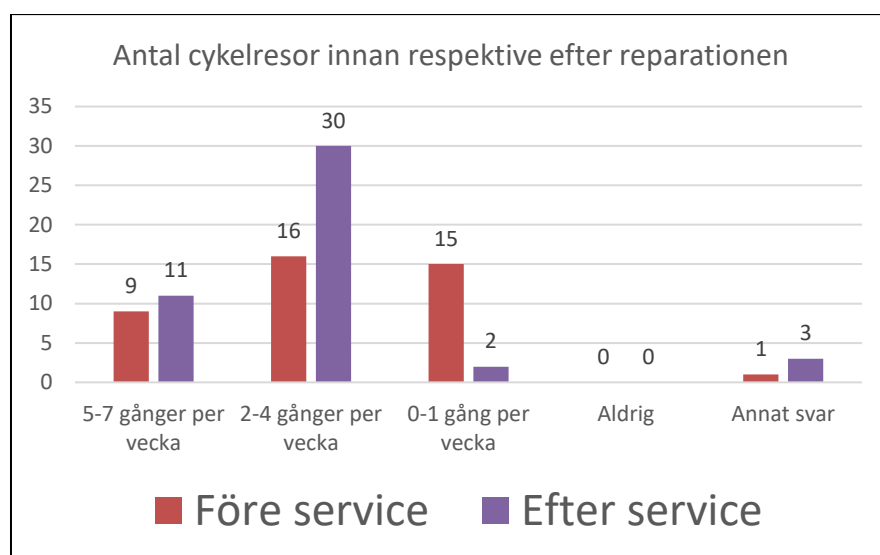
-Respondent #28

"Väldigt bra att slippa transportera cykeln med bil till service/reparation"

-Respondent #41

Vilka resor har påverkats?

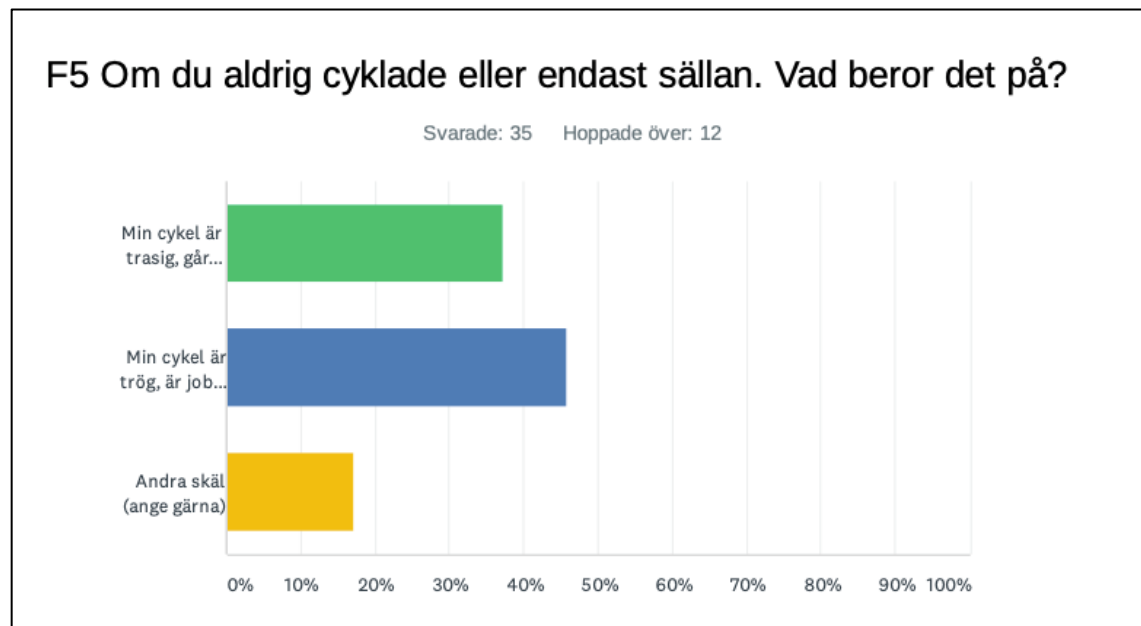
I enkäten som besvarades i samband med servicen ställdes ett antal frågor kring respondentens cykling. Här fick kunden beskriva i vilken utsträckning den cyklat innan reparationstillfället och hur de förväntade sig att detta skulle förändras efter genomförd reparation. Då respondenters förväntningar inte nödvändigtvis uppfylls följdes dessa upp i enkät nummer två som besvarades under hösten. Svarsfrekvensen var dock betydligt högre för den första enkäten där mellan 31 och 47 svar registrerats beroende på fråga, medan endast 6 svar registrerats för den andra enkäten.



Figur 16. Cykelresor innan respektive efter reparation

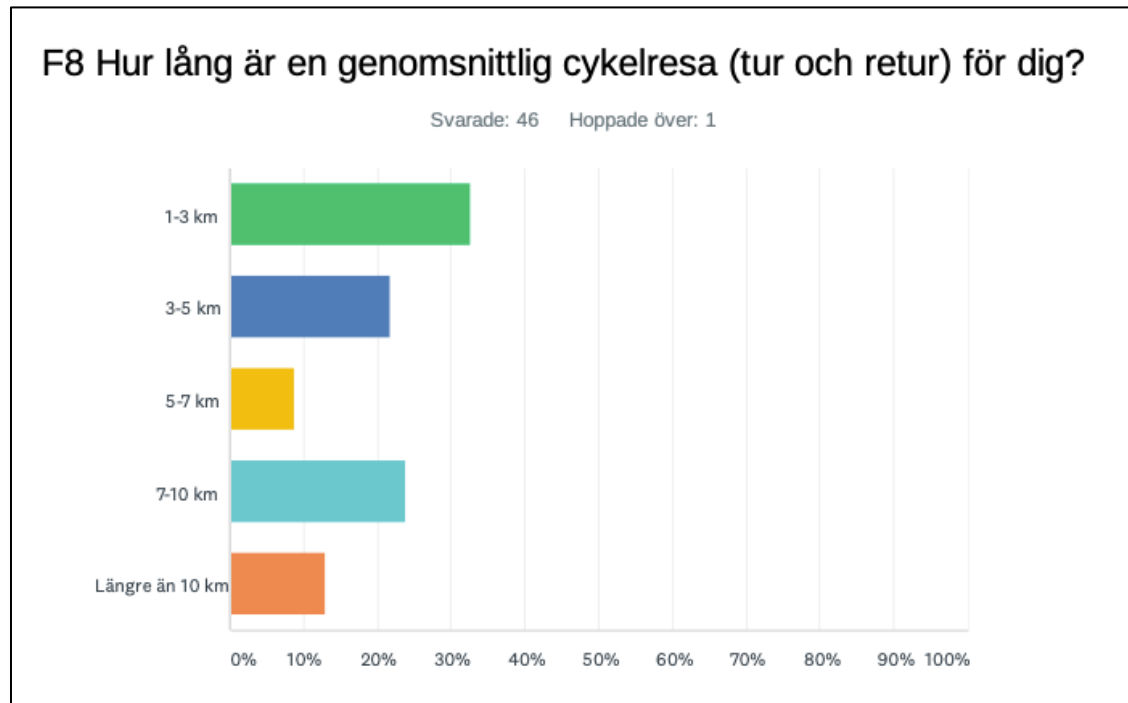
Samtliga tillfrågade uppger att de kommer att göra fler resor med cykel efter service än innan. Förväntningen på ökat cyklande är störst bland cyklister som innan reparation gör 0-1 resor med cykel per vecka. Dubbelt så många cyklister förväntar sig cykla 2-4 gånger ggr/vecka efter service jämfört med innan. Skillnaden i förväntad cykling är mindre bland de som redan innan reparation cyklar med högre frekvens (5-7 ggr/vecka). Med servad cykel förväntar sig alltså samtliga respondenter att de ska göra fler cykelresor varav den största ökningen sker i gruppen som cyklar 2-4 gånger i veckan. I snitt cyklade de svarande cirka 2,8 gånger per vecka innan servicen och uppskattade att det ökar till 3,4 gånger per vecka efter. Servicen ökar därmed benägenheten att cykla med cirka 35%.

I den uppföljande enkäten var svarsfrekvensen lägre med endast sex svar, men av dem uppger samtliga att de cyklat mer efter servicen.



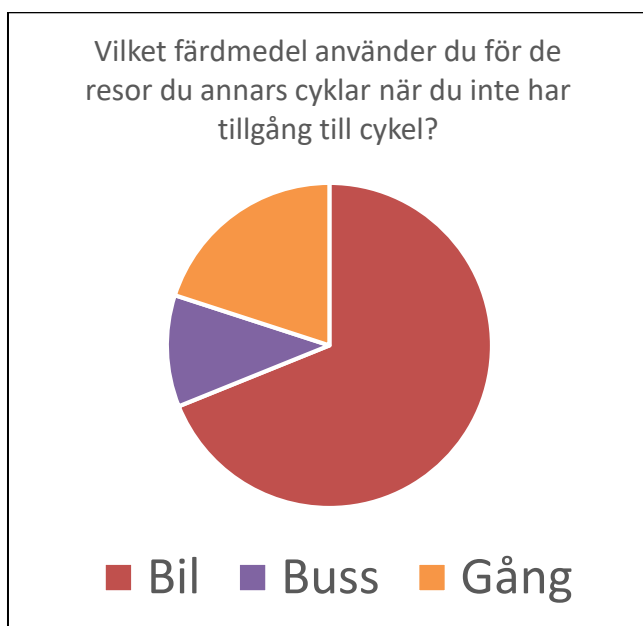
Figur 17. Om du aldrig cyklade eller endast sällan, Vad beror det på?

På frågan om varför respondenten sällan eller aldrig cyklat innan servicetillfället uppgav 37% att cykeln varit trasig och ej gått att cykla på. Något fler, 46%, av respondenterna svarade att cykeln fungerat men upplevts trög och jobbig att cykla på.



Figur 18. Genomsnittlig reslängd cykelresor

Respondenterna angav också genomsnittlig reslängd per cykelresa och resultaten visar relativt stor spridning av reslängder. Endast 13% uppger dock att de cyklar längre än 10km tur och retur i genomsnitt. Snittreslängden (tur och retur) ligger runt 5 km.

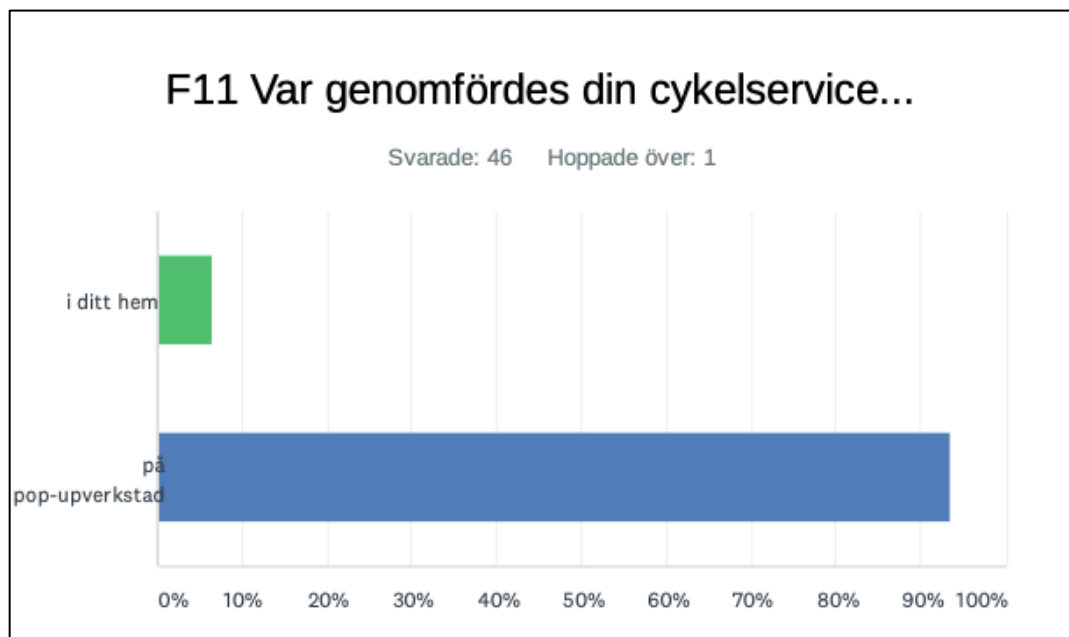


Figur 19. Färdmedelsval när tillgång till cykel saknas

På frågan om färdmedelsval istället för cykel svarar 70% att de använder bil när de ej har tillgång till cykel. Resor som vanligtvis görs med cykel ersätts alltså i stor utsträckning av bilresor när cykel inte finns tillgänglig. Detta trots att 87% av cykelresorna är under 5 km enkel väg enligt figur 6. Utan fungerande cykel ökar alltså korta bilresor - se F8.

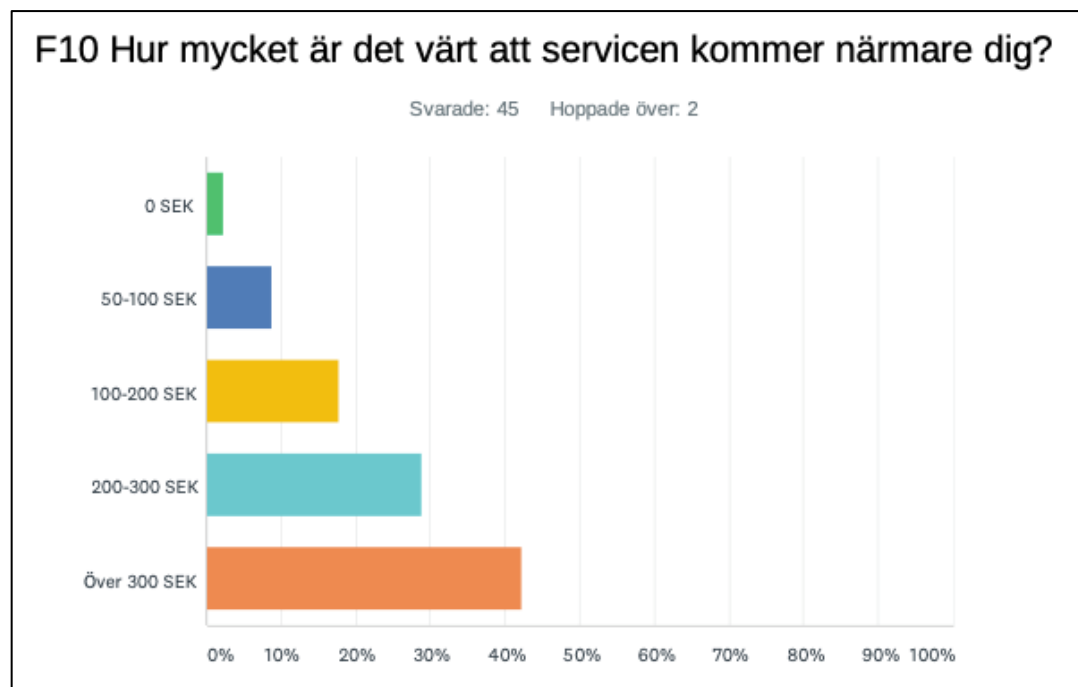
Förutsättningar för mobil cykelverkstad

I de bägge enkäterna besvarades också ett antal frågor relaterade till utformningen av den mobila verkstaden och betalningsviljan för erbjudandet.



Figur 20 Var genomfördes servicen

Enkätsvaren visar ett endast 7% utnyttjade tjänsten att få cykeln servad i hemmet mot tilläggskostnaden på 200kr. De hembesök som gjordes var nära uteslutande hemleverans av cyklar som behövt större reparationer än vad som varit möjligt att genomföra på pop-up verkstaden. LO Bikes har då tagit med cykeln från pop-up verkstaden till cykelbutiken, utfört reparationen och sedan levererat cykeln direkt hem till kunden.



Figur 21 Betalningsvilja för ökad tillgänglighet

På frågan om hur mycket ökad tillgänglighet till service är värd säger sig ca 70% vara villiga att betala 200kr eller mer utöver den vanliga servicekostnaden.

David Thylén upplevde också i mötet med kunderna att betalningsviljan för en ökad tillgänglighet var god, och att det finns en psykologisk aspekt i att tröskeln sänks för att reparera sin cykel. Dels har närvaron av pop-up verkstaden i människors närmiljö fungerat som en påminnelse om att cyklar behöver service för att fungera. Dessutom har nya kunder nåtts som annars inte varit motiverade att på eget initiativ frakta cykeln en längre sträcka i bil till en cykelbutik för att få den reparerad.

Pop-up verkstaden upplevs också ha bidragit till positiva synergieffekter för handeln på platserna som besökts. Samtliga verksamheter som legat i anslutning till verkstaden upplevde närvaron som positiv för den egna verksamheten och såg potential i att möta nya kunder.

CO2 effekt och andra hållbarhetseffekter

Den mobila cykelservicen har medfört att trasiga cyklar blev användbara igen och har ledd till att de kan användas igen. Detta har enligt enkätsvaren ökat cykelanvändningen från 2,9 gånger per vecka till 3,4 gånger per vecka. Med en uppskattad genomsnittlig längd på 5 km per cykelresa innebär detta en

ökning från 14 till 17 km per vecka i genomsnitt. Enligt enkätsvaren hade 70% av cykelresorna genomförts med bil om inte cykeln vore tillgängligt. Detta medför att varje cykelservice uppskattas att minska bilanvändningen med 2 km per vecka, 104 km/år vid åretrundcykling. Vid ett antaget CO₂-utsläpp på 146 g/bilkilometer, motsvarande genomsnittet i den svenska fordonsflottan 2019 (Trafikverket, 2020) blir utsläppsreduktionen 15 kg CO₂/år, mindre om det antas att cykeln används mindre frekvent under vinterhalvåret.

Med dessa grova antaganden uppskattas klimateffekten av de genomförda 250 cykelservice under projektiden att ha ledd till en utsläppsminskning i storleksordningen 2–4 ton CO₂/år.

Klimateffekten av cykelåtgärder är generellt begränsad, eftersom cykel vanligtvis endast ersätter korta bilresor. Samhällsvinsten ligger i huvudsak i ökad vardagsmotion och därmed förbättrad generell hälsa.

Diskussion

Enkätresultaten visar att tillgången till den mobila cykelverkstaden hade stor betydelse för potentialen att öka respondentens cykelresor. 84% uppgav att de utan den mobila cykelverkstaden hade skjtit en reparation på framtiden eller inte reparerat cykeln alls. 83% av de som i enkäten uppgav att de aldrig eller sällan cyklar svarar att det beror på att cykeln är trasig eller fungerar dåligt. En betydande del av de resor som respondenterna själva menar hade gjorts med cykel uteblir alltså på grund av dåligt skick på cykeln och bristande tillgänglighet till cykelservice. Trots att nästan alla av dessa potentiella cykelresor är under 5 kilometer långa (enkel väg) ersätter 70% av respondenterna dessa med bil. Omvänt kan det alltså konstateras att potentialen för att öka andelen cykelresor och minska andelen kortare bilresor är stor, förutsatt att resenären har en fungerande cykel.

Genom den ökade tillgänglighet som den mobila cykelverkstaden erbjudit är slutsatsen att förutsättningarna för att utföra resor med cykel har ökat. Eftersom cyklister med en nyservad cykel kan misstänkas överskatta hur mycket de kommer att använda cykeln i framtiden korskördes svaren med de från den uppföljande enkätundersökningen under hösten 2020. Då endast sex respondenter svarade på den andra enkäten bör resultaten tolkas med försiktighet. Samtliga uppger dock att de oftare använt cykeln efter servicetillfället än innan, vilket stärker resultaten från den första enkätundersökningen och bekräftar att servicen bidrog till ökad andel cykling. Utöver resultaten kring potentialen för ökad cykling har projektet också genererat många erfarenheter kring förutsättningarna för att driva mobila cykelverkstäder i landsbygder. Bärigheten i affärsmodellen är avgörande för i vilken utsträckning liknande service kan fortsätta eller implementeras på andra platser. Den mobila verkstaden visade sig vara ekonomisk lönsam och konceptet kommer fortsätta även efter projektet avslutats. Cykelverkstaden hade planerat att besöka andra platser i Bohuslän under sommaren då hypotesen var att kundunderlaget inte var tillräckligt stort på Orust, men beläggningen var tillräcklig ända fram till de sista veckorna i augusti. Under kommande år planerar LO Bikes att utveckla erbjudandet till att inte endast innefatta Orust utan fler kommuner i Bohuslän.

David Thylen menar också att marknadsföringsvärdet i att synas ute på gator och torg är högt. Synergieffekterna mellan verkstaden och befintliga verksamheter skapar förutsättningar för att möta nya kunder som annars kanske inte själva sökt upp en cykelbutik.

Erbjudandet att serva cykel hemma hos kund utnyttjades inte i någon större utsträckning inom ramen för projektet. Att etablera en sådan service är också en stor utmaning verksamhetsekonomiskt då det blir svårt att hämta hem transportkostnader för enstaka servicetillfällen över stora, glest befolkade, geografiska områden. Fördelarna med pop-up verkstad kontra service hemma hos kund är därför flera;

- Marknadsföringsvärdet ökar när verkstaden exponeras i offentliga miljöer med befintliga befolkningsströmmar.
- Närvaron av verkstaden fungerar som en påminnelse för människor som annars ej självmant sökt upp en cykelbutik.
- Skalfördelar med fler potentiella kunder på samma plats ökar kostnadseffektiviteten och minskar transporter.

Det kan också antas att i takt med att last-cyklar ökar för både privat och professionellt bruk skapas ytterligare incitament för att erbjuda service där kunden finns. En kund beskriver att hon skaffat en el-assisterad last-cykel för att hon inte har tillgång till bil. När cykeln går sönder måste hon ordna en bil med släpvagn och köra 3 mil för att få den reparerad.



Bild 4. Att laga sin lastcykel utan att ha tillgång till bil är svårt. En mobil cykelverkstad gör det betydligt lättare.

Corona-effekt

Resultat från en pilotstudie genomförd under en sommar färgad av corona-pandemin bör tolkas med särskild försiktighet. Cykelbranschen på många håll

sett en positiv utveckling under 2020 då människor ej rest långväga i samma utsträckning som vanligt och avstått kollektivtrafik och inomhusmiljöer. I fritext uppger flera av respondenterna att fördelen med pop-up verkstad var särskilt stor när de inte behövde ta sig till butik med hänsyn till smittorisk. Möjligen har fördelningen av kunders hemvist påverkats av pandemin då minskad turism kan ha inneburit ett frånfall av tillfälliga besökare, men något sådant samband har ej kunnat styrkas inom ramen för detta projekt. David Thyléns uppfattning är att pandemin totalt sett haft liten påverkan på kundtillströmningen under projektiden. Då all kundkontakt skett utomhus har rekommenderat avstånd kunnat hållas utan bekymmer. Han menar också att den ökning av cykling som pandemin skapat i större städer inte skett i samma utsträckning på Orust, främst på grund av att den arbetspendling som vanligtvis sker med kollektivtrafik sträcker sig över så långa avstånd att få har möjlighet att välja cykeln istället.

Slutsats

Sammanfattningsvis har testet med en mobil cykelverkstad visat att ökad tillgänglighet till cykelservice stärker potentialen för att välja cykel som transportmedel för kortare resor. Uppföljningen av hur resebeteendet förändrats indikerar också att fler cykelresor har genomförts efter att cykeln servats än innan, men med den låga svarsfrekvensen i uppföljningen återstår en viss osäkerhet.

Affärsmodellen med mobil cykelverkstad visade sig också vara lönsam, med en planerad fortsättning kommande år. Enkätresultaten visar att betalningsviljan för ökad tillgänglighet till cykelservice är relativt hög, vilket stärker förutsättningarna för bärighet i liknande verksamheter. Resultaten visar dock endast en teoretisk betalningsvilja, där kunderna alltså fått uppskatta värdet av den ökade tillgängligheten utan att bekosta den själv. För att avgöra den verkliga betalningsviljan och i vilken utsträckning projektstödet påverkat utfallet behövs uppföljande studier över tid. Detta test har dock visat att det med projektstöd eller en uppstartsinvestering finns goda förutsättningar att driva verksamheten vidare, vilket kan uppmuntra aktörer till liknande projekt i framtiden.

Resultatrapport 10

Pendling i Coronans tid

*Fjorton Orustpendlares inställning till
distansarbete nu och i framtiden*

Titel:	Resultatrapport Pendling i Coronans tid
Författare:	Beata Berg Malmborg
Medarbetare:	Vera Telemo
Uppdragsgivare:	Fyrbodals kommunalförbund
Kontaktpersoner:	Vera Telemo, projektledare ”Tur och retur”
Datum:	2020-12-15

Pendling i Coronans tid

Introduktion

Mellan januari och mars 2020 låg en enkät ute riktad mot pendlare till och från Orust kommun. Enkäten undersökte med vilket färdmedel pendlarna reser idag samt hur de upplever sitt resande och vad som kan ändras framöver. Omkring 650 personer började svara på enkäten med varierande slutförande frekvens för olika frågor. Pendlingsenkäten skickades ut precis innan Coronapandemin, med medföljande rese-restriktioner, bröt ut i Sverige. I och med Coronapandemin försvårades också utförandet av vissa av de test som skulle utföras inom projektet, bland annat det som handlade om mobilitetshubbar. Med bakgrund av detta beslutades det att följa upp enkätundersökningen med ett antal fördjupande intervjuer med fokus på resande innan, under och efter COVID-19, pendelparkeringars roll för det hållbara resandet i Orust kommun samt intresset för distansarbetsplatser.

Målgrupp och rekrytering

Deltagare rekryterades genom en förfrågan via mail till de pendlare som i enkäten angivit att vi fick kontakta dem för följdfrågor. Bland de 40 pendlare som svarade att de ville ställa upp på en uppföljningsintervju valdes 14 personer ut. Urvalet skedde baserat på vilket färdmedel de uppgivit att de använde för sin pendling. Intervjupersonerna använde sig av bil, kollektivtrafik, cykel eller kombinationsresor (oftast bil till pendelparkering och sedan buss).

Syfte

Studien hade två syften, dels att undersöka hur pendlarnas situation förändrats i och med den rådande pandemin samt deras inställning till distansarbete efter pandemin. Ett ytterligare syfte var att undersöka hur Orust-pendlarna använder sig av pendelparkeringar och hur de anser att pendelparkeringar kan utvecklas.

Metod

Pendlarna intervjuades via det digitala mötesverktyget Teams. Intervjuerna var semistrukturerade och baserade på en intervjuguide. Intervjuerna spelades in och transkriberades. En intervju spelades inte in men detaljerade anteckningar fördes.

Intervjuerna analyserades baserat på följande teman: (1) Pendlarvanor och att bo på landsbygden - pre- & post-Corona (2) Kollektivtrafiken, på samt till och från Orust (3) The first- and lastmile - pendelparkeringar och mobilitetshubbar (4) Distansarbete och grannskapskontor.

I denna resultatrapport redovisas de resultat som behandlar förändring i pendlingsvanor innan, under och efter Coronapandemin samt inställningen till distansarbete nu och i framtiden. För resultat kring pendelparkeringars roll för Orustpendlarna se resultatrapport 8.

Box 310 • 631 04 Eskilstuna • Besöksadress Kungsgatan 43
 Telefon 016-544 20 00 • Telefax 016-544 20 99
registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se
 Org.nr 202100-5000

Resultat

Pendling innan och under Coronapandemin

Undersökningen visar att intensiteten av pendling för de intervjuade Orustborna har förändrats drastiskt sedan starten av Coronapandemin. För de som har arbetsuppgifter där hemarbete är möjligt har de flesta gått från att vara på kontoret mellan 3–5 dagar per vecka, till att nu enbart åka in 0–3 dagar i veckan. Pendlarna har allt mellan 1–6 timmars restid per dag för att ta sig till och från jobbet, samtliga svarande menar att möjligheten att dra ner på pendlingen har förenklat livet väldigt mycket.

De allra flesta reser mindre med både bil och buss under rådande omständigheter. Överlag har pandemin gjort själva pendlingen lättare, då det är färre passagerare på bussarna och färre bilar på vägarna, vilket leder till färre köer och mindre problem med fulla pendelparkeringar. En försvårande effekt av Corona som lyfts upp av respondenterna är att mängden A-traktorer på vägarna ökat markant. Detta antas bero på att skolungdomar väljer att ta sig till skolan i egna fordon istället för att åka buss, då hastigheten för A-traktorerna är låg skapar deras närvaro köer. Många rapporterar vidare att de idag väljer att ta bilen när de väl behöver åka in till jobbet, få vill åka buss under pandemin. Flera har även valt bilen framför bussen innan pandemin, då är det tidsvinsten som avgör, att kunna komma hem från jobbet vid 19 istället för 21 är avgörande. Dock vill de allra flesta slippa att köra bil, det står klart att det inte finns något självändamål med den aktiviteten.

Deltagarna i studien är fullt införstådda med att ett boende på landsbygden allt som oftast innebär att man behöver offra mycket tid åt pendling, men trots denna förståelse finns en missnöjdhet med situationen och möjligheterna till smidiga resor från och till Orust. Undersökningen visar dock att de allra flesta inte vägt in kommunikationer i sitt val av bostadsort, men det finns å andra sidan de som rapporterar att det varit en absolut avgörande del i beslutet. Andra funderar på att flytta ifrån Orust på grund av de bristande kommunikationerna, och det finns även de som överväger att byta jobb. Den ökade möjligheten till distansarbete och digitala möten har dock gjort den frågan mindre aktuell på sista tiden.

Vad gäller framtiden så finns en klar önskan om att pendlingsintensiteten inte ska återgå till det normala i en postpandemisk värld. Undersökningen att tekniken fungerar så pass bra att arbetsuppgifterna rent tekniskt kan skötas lika bra hemifrån. Dessutom är tidsvinsten vid minskad pendling är oerhört värdefull för pendlarna. Den stora förlusten med att sitta hemma tycks vara bortfallet av det sociala sammanhang som ett kontor fullt med kollegor ger. De flesta anser dock att det i framtiden skulle räcka att åka in till kontoret 1–3 dagar i veckan.

Distansarbete - arbetsgivarnas inställning, grannskapskontor, positiva bieffekter för landsbygden och affärsmodeller

Allt sedan pandemin fått grepp om världen har många behövt jobba hemifrån för att minska smittspridningen, och för dessa pendlare har det inneburit en enorm tidsvinst då de tidigare lagt 1–6 timmar om dagen på pendling. För någon har omställningen till och med inneburit att man kunnat gå upp i arbetstid, då besparingen i pendlingstid varit så betydande. Undersökningen visar även positiva effekter på hälsa, personerna känner sig piggare när man sluppit spendera så mycket tid i trafiken, samt har kunnat få bättre sovrutiner. Deltagarna i undersökningen anser det något gammalmodigt att alla ska flöda in till Göteborg på morgonen och sedan tillbaka, dessutom när det samtidigt finns önskemål om mindre bilar och mindre folk som tar sig in i stan. Dock finns fortfarande en viss skepsis mot hemarbete från de flesta arbetsgivarna, flera arbetstagare känner sig misstrodda. I dagsläget tycks det vara väldigt chefsberoende hur riktlinjerna kring hemarbete ser ut, även inom samma arbetsplats. Rädslan tros var att produktiviteten och effektiviteten ska minska, något dessa Orustbor menar inte har skett. De privata företagen tycks ha haft närmare till att ställa om, där upplevs flexibiliteten kring hemarbete mycket större än hos det offentliga. Inställningen tycks dock ha lättats upp något nu när arbetsgivarna tvingats att testa nya arbetssätt under rådande omständigheter. Det här är något samtliga arbetstagare i undersökningen vill ska ha effekter som dröjer kvar även efter pandemin. Pendlarna uttrycker en stor förhoppning om att hemarbete ska bli mer accepterat hos arbetsgivare. Vad gäller minskad pendling så rapporterar vissa även att om man enbart behöver pendla två dagar i veckan istället för fem så skulle viljan att välja bussen öka, eftersom den totala tidsförlusten ändå inte skulle bli så stor. Mindre pendling kan även innebära att samtliga hushåll kan klar sig med en bil istället för två. En del har i dagsläget löst pendlings situationen genom att övernatta på sin arbetsort en eller ett par dagar i veckan, det behovet skulle också minska.

Så hur har det gått för folk att jobba hemifrån under pandemin? På det stora hela ganska bra. Deltagarna i undersökningen menar att det rent tekniska har funkade över förväntan bra, bara för några år sedan hade många på Orust förmodligen haft problem med tillräckligt stark internetuppkoppling för att klara digitala möten i den här omfattningen, men nu går det hur bra som helst. För team som har jobbat ihop länge tycks effektiviteten inte ha minskat överhuvudtaget. En annan faktor som tros ha underlättat är att alla (i ens team/enhet) har jobbat hemifrån, och att detta gjort det lättare att bli samspelade digitalt, kontra om några suttit på kontoret och några hemma. En annan upplevd vinst med att sitta hemma är att man hinner sköta hushållet lite pö om pö under dagen, diska, hänga tvätt och liknande. Den största nackdelen med att sitta hemma är helt klart förlusten av det sociala sammanhanget, folk vill ha någon att dricka kaffe med, att äta lunch med osv. En

annan nackdel är att det finns en lätthet i att "svänga förbi" någon med en kort fråga om alla är på samma fysiska plats, kanske för saker som inte känns viktiga nog för att kalla till ett möte för, men som ändå kan gynna verksamheten. Det kan också vara att man i fikarummet råkar höra om ett projekt där man hittar samarbetsmöjligheter osv.

Det finns de i undersökningen som tycker annorlunda men de allra flesta ställer sig positiva till idén om distansarbetsplatser, eller så kallade grannskapskontor. Enligt respondenterna skulle ett grannskapskontor utgöras av en lokal i närområdet där det finns några arbetsplatser som man kan hyra in sig på. Det finns skrivbordsplatser, teknisk utrustning och internet. Det skulle även kunna finnas skrivare, kaffemaskin, något typ av fikarum, kanske mikrovågsugn, och lite blandade Office-supply-grejer som post-it-lappar, gem osv. För en del som har mycket telefonmöten är det även viktigt att det finns ostörda ytor, alltså rum som går att stänga om. Vad skulle då vara den stora vinsten med grannskapskontor, jämfört med att sitta hemma? Fördelarna är flera, den viktigaste biten tycks helt klart vara det sociala. Många tycker det är bedrövligt tråkigt att sitta hemma själva, det egna fikasällskapet upplevs inte så spirituellt. En annan stor vinning skulle vara att det finns en annan motivation till att röra på sig bland andra människor, något man lätt glömmer bort när man sitter själv. Flera hade förväntat sig att de skulle ta vackra lunchpromenader när de befunnit sig på Orust hela dagarna men så tycks det inte ha blivit, dels för att man inte vill att ens arbetsgivare ska misstänka att man utnyttjar tiden till något annat, dels för att många har digra agendor framför sig och ingen som kommer och drar med en ens till fikarummet. Hemma räcker det oftast att sträcka sig efter kaffebryggaren. En annan fördel är att det skulle bli lättare att skilja på arbetstid och fritid, när båda aktiviteterna sker på samma fysiska plats glider de lätt ihop, många rapporterar att de kommer på sig själva med att sitta och jobba på kvällen. En fysisk avgränsning som gör den distinktionen lättare vore att uppskatta. Som tidigare nämnt har flera ibland känt sig mått misstänkliggjorda av sina arbetsgivare vid hemarbete, distansarbetsplatser lyfts även fram som något positivt ur den aspekten, att kunna visa för chef och medarbetare att man är på plats.

Många tror även att man skulle kunna se mycket positiva effekter för en levande landsbygd, vid ökat hemarbete eller användning av distansarbetsplatser. Pulsen i lokalsamhället ligger givetvis varmt om hjärtat på de flesta, och en förhoppning är att om fler människor spenderar mer tid på sin lokala ort kan det ge möjlighet för andra typer av service att finnas kvar eller att till och med växa, det kan till exempel vara att fler äter lunch på den lokala restaurangen. Det blir en ökad aktivitet i samhället generellt, och det ses som en jättepositiv aspekt av potentiella distansarbetsplatser. Många anser även att det skulle ge stor effekt att lära känna fler personer i sitt närområde, om man då delar kontor trots att man har olika arbetsgivare. För många är det ointressant om ens arbetsuppgifter är desamma, så

länge det finns något att fika och äta lunch ihop med. För den som inte växt upp på orten upplevs kontaktytorna mellan lokalborna överlag som få.

Skulle arbetsgivare i Göteborg och andra ställen kunna tänka sig att finansiera distansarbetsplatser för en del av sina medarbetare? Kan det finnas affärsmodeller för detta som hade kunnat gynna alla parter? Enligt undersökningen tror majoriteten att det skulle finnas en hel del tveksamhet där, men att arbetsgivarna ändå kan tänkas vara tillmötesgående till någon nivå. Vissa tror på en ge och ta-situation, kanske att man får göra en uppoffring i sin lön till exempel. Att ha fler distansarbetsplatser kan ju dock även leda till att det krävs mindre lokaler i Göteborg, och de lokalerna är i de allra flesta fall mycket dyrare än lokaler på Orust. Så rent ekonomiskt skulle eventuellt arbetsgivarna i stan kunna tjäna på en sådan situation men för somliga arbetsplatser finns en inställning om att mycket av styrkan i verksamheten bygger på att det lätt kan ske många informella möten varje dag när alla vistas i samma lokaler, och den biten faller bort om de anställda sprids ut. Flera i urvalet hade själva kunnat tänka sig att betala en liten summa, kanske att delfinansiera det ihop med sin arbetsgivare. En del pengar skulle sparas in i minskad bensinåtgång och eventuellt billigare busskort om pendlingen minskade, detta hade kunnat gå till en distansarbetsplats istället. 1000–1500 kronor i månaden tycks vara en smärigräns för vad arbetstagarna kan tänka sig att betala, såvida allt som behövs då finns på platsen (såsom internet, fikarum, skrivbord osv.). Om Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad (vilket är två stora arbetsgivare för Orustborna) kan minska sina lokalhyror i Göteborg och Orust samtidigt får mer liv i lokalsamhället vore det inte omöjligt att båda kommunerna gå med ekonomisk vinst på distansarbetsplatser. Vad gäller just VGR som arbetsgivare så har denna även ett specifikt uppdrag att verka i alla 49 kommuner, något arbetstagare menar är svårt att göra i dagsläget. Det blir oftast samarbeten grannkommunerna runt Göteborg eller kommuner som direkt hör av sig med olika idéer. Att ha distansarbetsplatser på flera ställen runt om i regionen skulle kunna leda till en helt annan närvaro på fler platser. Möjligheten att sitta på distans, åtminstone några dagar i veckan, skulle även göra det lättare att bosätta sig längre ut i regionen.

Slutsats

En majoritet av deltagarna i studien har minskat sina pendlingsresor drastiskt i och med Coronapandemin. Överlag anses som positivt och respondenterna uppger att de inte önskar att det helt ska gå tillbaka som vanligt efter pandemin. Idén med grannskapskontor där man kan sitta ett antal dagar i veckan är intressant för många även om en del tycker det fungerar lika bra att sitta hemma. Sällskapet, att knyta lokala kontakter samt att skapa avstånd mellan arbete och fritid är något som grannskapskontor kan bidra med för individen. Ur ett samhällsperspektiv tror

deltagarna i studien att om fler valde att arbeta på orten skulle detta gynna utvecklingen av lokalsamhället.

Referenser slutrapport

2019/20:RFR10. Trafikutskottet. Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning.

Amelsfort och Berglund, 2019. Potential för samåkning i Västra Götaland – en förstudie. WSP konsulter uppdrag: 10 280 002.

Berg och Ihlström, 2017. Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd. Intervjustudie. VTI rapport 949.

Berg och Thoresson, 2017. Mobilitet och transportlösningar på landsbygd en internationell litteraturstudie. VTI, notat 21-2017.

Berg J, Arby H, Fredricson M, Holmberg P-E, Hult Å, Jelica D, Persson S, Tufvesson E, 2018. Kombinerad mobilitet på landsbygd och i mindre tätorter – resultat från förstudien KomiLand. VTI rapport 986.

Cykelstrategi, 2017. Cykelstrategi för Orust kommun år 2017-2017. Orust kommun.

Dymén, Bösch och Slotte, 2016. Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd. En kartläggning av kunskapsläget och behov av framtida forskning. Trivector Traffic. Rapport 2016:93.

Globala målen, 2019. Globala målen. <https://www.globalamalen.se/> Hämtad: 2019-08-20

Hela Sverige ska leva, 2018. Befolkning i hela landet. Balansrapport #3 2018.

HRV, 2018. Gå! Cykla! Elcykla! – En studie om potentialen i ett ökat hållbart resande. Västra Götalandsregionen.

Jelica D och Sarasini S, 2018. K2:s Strategiska case: Integrerade Mobilitetstjänster. Integrerade mobilitetstjänster och dess utveckling på landsbygd. K2, omvärldsanalys 1:2018.

Lindgren och Berg, 2017. Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige. VTI, rapport 950.

Olsson, L.E, Maier, R. och Friman, M. 2019. *Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool*. Sustainability 11, 2414.

Ridderstedt och Pyddoke, 2017. Vilka reser med kollektiva transporter i lands- och glesbygd? Demografi och resmönster. VTI notat 13-2017.

Resvaneundersökning, 2017. Västsvenska paketet. Vastsvenskapaketet.se
Fritidsboende i Orust kommun, en enkätstudie bland delårsboende, 2004. Orust kommun.

Teknisk dokumentation, 2018. Potentialstudien cykling. Västra Götalandsregionen.

Västtrafik, 2018. Hållplats 2018 – en attitydundersökning om mobilitet nu och i framtiden. Västra Götalandsregionen.

VGR, 2016. Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland. Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035.

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/31069/Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram.pdf?a=false&guest=true>

Östborn, Per 2018. Resvaneundersökningar i 160 kommuner.

<http://www.gronabilister.se/arkiv/pressmeddelanden/pressmeddelande-2018/17-12-resvaneundersokningar-fran-160-kommuner-visar-var-bilberoendet-kan-brytas>.

Referenser samåkning

Berg och Ihlström, 2017. Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd. Intervjustudie. VTI rapport 949.

Berg och Thoreson, 2017. Mobilitet och transportlösningar på landsbygd en internationell litteraturstudie. VTI, notat 21-2017.

Berg J, Arby H, Fredricson M, Holmberg P-E, Hult Å, Jelica D, Persson S, Tufvesson E, 2018. Kombinerad mobilitet på landsbygd och i mindre tätorter – resultat från förstudien KomiLand. VTI rapport 986.

Lindgren och Berg, 2017. Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige. VTI, rapport 950.

Olsson, L.E, Maier, R. och Friman, M. 2019. Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool. Sustainability 11, 2414.

Trafikverket, 2020, PM: Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019 – men takten behöver öka för att nå 2030-målen.

Referenser elcykel

Andersson, A. S., Adell, E., & Hiselius, L. W. 2020 What is the substitution effect of e-bikes? A randomised controlled trial. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 90, 102648.

Mattson, P. 2020. 16 experter: Det här var de största trenderna inom mobilitet 2020. Dagens Industri. 2020-12-22. Tillgänglig: https://www.di.se/nyheter/16-experter-det-har-var-de-storsta-trenderna-inom-mobilitet-2020/?utm_campaign=di_mobilitet_201222&utm_medium=email&utm_source=Eloqua

Trafikverket, 2020, PM: Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019 – men takten behöver öka för att nå 2030-målen.

Referenser digital mötestraining

2019/20:RFR10. Trafikutskottet. Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning.

Referenser Grannskapskontor

Johansson C, Lövenheim B, Schantz P et al 2017: Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle. *Science of the Total Environment* vol 584-585, pp 55-63

Lid Falkman, L 2020: COVID-19 and activity based workplaces. Time for a renewed interest? <https://www.hhs.se/en/research/swe>. Läst 2020-11-04

TCO 2020: Många som jobbar hemma trivs bra – men saknar kollegorna. Pressmeddelande 2020-09-30. <https://www.tco.se/nyheter-och-debatt/Pressmeddelanden/2020/manga-som-jobbar-hemma-trivs-bra--men-saknar-kollegorna/>. Läst 2020-11-23

Telekomidag 2020: Siffran: Så mycket har distansarbetet ökat. <https://telekomidag.se/siffran-sa-mycket-har-distansarbetet-okat/>. Publicerad 12 maj 2020. Läst 2020-11-23

Trafikverket 2016: Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser - ett regeringsuppdrag. Rapport 2016:111

Trafikverket 2020: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

White 2020: Webbplatsen Transform https://whitearkitekter.com/se/transform-hallbaravarden/?fbclid=IwAR1rm9iqmoRBa9X1v6GnaNYLdLgyHcnSIlvuojb_jd0NjTBW3qjNiUiZSgM. Läst 2020-10-21

Bilagor

Bilaga 1 – Metoder för kartläggning av resvanor genom GIS

Data

För samtliga GIS-analyser användes programvaran QGIS. Som grunddata användes i huvudsak GIS-data från Västra Götalandsregionens (VGR) cykelpotentialstudie där samtliga arbetsplatser i regionen redovisas kopplade till respektive bostadsort. Datan är anonymiserad genom att endast 100-metersrutor redovisas, därmed går det inte att identifiera individer. Datan är baserad på SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS). Nedan redovisas en definitionen av datan ur Västra Götalandsregionens metoddokumentation (Teknisk dokumentation, 2018):

SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS) hämtat januari 2018

"Den registerbaserade arbetsmarknadsstatistiken är en årlig information om befolkningens sysselsättning såväl totalt som på regional nivå. Sysselsättningen beskrivs i form av förvärvsarbete, näringsgrensindelning och arbetspendling. Statistiken är totalräknad vilket innebär att samtliga individer som är mellan 16 och 74 år och är folkbokförda i Sverige 31 december respektive år klassas som antingen förvärvsarbetande eller ej förvärvsarbetande.

Definitioner av variabler Arbetsställe

Ett arbetsställe är varje adress, fastighet eller grupp av närliggande fastigheter där företaget bedriver verksamhet och har anställd personal.

Förvärvsarbetande

Normalt avgränsas förvärvsarbete efter arbetad tid i november. Från administrativa register får man i avsaknad av information om arbetstid istället utgå från inkomstuppgifter. I kontrolluppgiftsregistret finns uppgifter om lönebelopp för varje persons anställningsförhållanden under året, men också markeringar för de månader som de skattepliktiga utbetalningarna avser. I RAMS används samma definition av förvärvsarbetande som i november-undersökningen av arbetskraftsundersökningen (AKU). Detta uppnås med hjälp av en modellbaserad skattning där material från novemberundersökningen av arbetskraftsundersökningen (AKU) utgör dataunderlag, där sambandet mellan enkätsvaret om sysselsättningsstatus i AKU, och registeruppgifter om löneinkomst m.m. utnyttjas. AKU:s definition av förvärvsarbetande är att man ska ha arbetat minst en timme per vecka under november månad, tillfälligt frånvarande räknas också som förvärvsarbetande. För personliga företagare där man inte kan utgå från kontrolluppgifter används i stället inkomst av aktiv näringsverksamhet. Om inkomsten är större än noll över året räknas man alltid som förvärvsarbetande. Fr.o.m. årgång 2004 används en ny källa, Standardiserade räkenskapsutdrag (SRU), för uppgifter om företagare. I och med detta kan även företagare som

redovisat underskott av sin näringsverksamhet klassificeras som förvärvsarbetande företagare.”

Analys

Med VGR:s cykelpotentialdata som grund har en rad analyser genomförts. De redovisas nedan.

Arbetsplatskluster med hjälp av heat maps/intensitetskartor

I ett första skede valdes verktyget ”intensitetskartor/heat maps” för att identifiera större kluster av arbetsplatser för personer bosatta i tätorten Dals Långed och på Orust kommun. Intensitetskartor / heat maps visar områden i olika färgnyanser beroende på antal och täthet av punkter. Ju närmre varandra arbetsplatserna ligger, och ju flera arbetsplatser som finns i ett område, desto intensivare är färgsättningen.

Pendelavstånd mellan bostad och arbetsplats

Ett urval av tätorter genomfördes och i varje tätort valdes en centralpunkt. Med verktyget ”ORS Tools” genomfördes sen en nätverksanalys där pendlingsavstånd (kortaste väg med bil mellan bostad och arbetsställe på befintligt vägnät) beräknades. Källan för nätverksberäkningen är ”Open Route Service” (öppendata källa). Resultaten redovisades i tabeller uppdelad i distansklasser (0-2km, 2-5km, 5-10km, 10-30km, 30km <). Andelen data där inga distansklasser gick att beräkna ligger på 10 procent.

Större arbetsplatser med pendlingsavstånd ≥ 50 km

Med utgångspunkt från pendlingsavstånden (som beskrivs ovan) valdes samtliga arbetsplatser där distansen mellan bostad och arbete är 50 km eller mer ut. Denna analys genomfördes för att kunna identifiera större arbetsplatser med potential för inrättande av grannskapskontor/distansarbetsplatser.

Arbetspendlingskommuner för personer bosatta i Fyrbodals kommunalförbund

Genom att matcha arbetsplatspunkter för personer bosatta i tätorter i Fyrbodal med administrativa gränser (kommungränser, tätortsgränser) identifierades de kommuner och tätorter ditt personer pendlar till. Det möjliggör en analys av tätorts- och kommunöverskridande pendlingsrelationer.

Pendlingsmönster för pendelparkeringen Varekil

I denna analys användes enkätdata samt öppen data via verktyget ”QuickOSM”. I ett första steg plockades ut samtlig enkätdata för personer som är bosatta på Orust och som använder sig av pendelparkeringen i Varekil. På Västtrafiks hemsida hittades pendelparkeringar som manuellt infogades i kartan. Med hjälp av verktyget ”QuickOSM” laddades in postkodområden för Orust kommun. Dessa matchades sedan med respektive respondenter ur enkäten för att kunna se geografiska mönster i samband med användningen av pendelparkeringen i Varekil.

Cykkelavstånd i Dals Långed

Från en central punkt i Dals Långed beräknades cykeldistansen för 15 och 30 minuters cykling. Som genomsnittshastighet valdes 15 km/h. Topografi inkluderades inte. För beräkning och visualisering av cykeldistanserna användes

vägdata ur Trafikverkets vägdatabas (NVDB). Samtliga vägar med hastighet under 90 km/h inkluderades. Totalt producerades två kartprodukter med två olika metoder där det kan finnas en marginell skillnad i resultaten:

- I den ena metoden användes verktyget "Iso-Area as Polygons". Resultatet visar två avståndsringar för 15 och 30 minuter, så kallade "isochroner". Med hjälp av dessa ringar går det sen att identifiera samtliga arbetsplatser som befinner sig innan-eller utanför isochronerna.
- I den andra metoden identifierades 15 och 30 minuters cykeldistanser med verktyget "Service Areas" där en får andelarna av vägnätet som innefattas av cykeldistanserna.

Anmärkningar

Datan som användes återspeglar den arbetande delen av befolkningen. Resultaten representerar alltså inte hela folkmängden.

Nätverksanalysen redovisar teoretiska värden för pendlingsdistanser mellan bostad och arbete. För att förenkla beräkningsprocessen valdes en centralpunkt i varje tätort som står för bostaden. Verktyget "ORS Tools" som användes i denna studie beräknar det kortaste avståndet mellan bostad och arbete med data tillgänglig i OSM (open street map; öppen geografisk data). Det kan finnas störningar eller vägar som inte är uppdaterade eller inte är inlagda i OSM. Detta kan påverka resultatet anses dock vara på marginell nivå och har ingen större påverkan på resultatet och resonemanget.