

RORÖLAND

Resor och O-resor i landsbygder



PROJEKT: 52374-1

PROJEKTÄGARE: FYRBODALS KOMMUNALFÖRBUND • **FINANSIÄR:** ENERGIMYNDIGHETEN

PROJEKTDELTAGARE: VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN, SKARABORGS KOMMUNALFÖRBUND, BORÅSREGIONEN, RISE,
IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET, TRIVECTOR, HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM, REGION KRONOBERG, REGION HALLAND,
TELIA COMPANY, FOLKETS HUS OCH PARKER, PAYDRIVE.

Innehåll

Bakgrund	3
Sammanfattning	5
Genomförande	7
Brodalen	8
Dals Långed	8
Tanumshede	9
Vara	9
Uddebo	9
Forskningen i fokus	10
Resultat	12
Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)	17
Landsbygdsmiljöavtal	18
Diskussion	20
BILAGA:	
Landsbygdsmiljöavtal	23
För ökad tillgänglighet i landsbygder	23
Summary	24
Sammanfattning	25
1 Inledning	26
2 Metod	28
Fokusgruppsintervjuer med boende	28
Workshopar med tjänstepersoner	30
Intervjuer med politiker	31
Webenkät	31
Åtgärder	32
3 Nuläge och behov	33
Behov	33
Dagens stödformer	35
4 Förslag till avtalslösning	37
5 Slutsatser och rekommendationer	40
6 Referenser	42

Bakgrund

En fjärdedel av Sveriges befolkning bor i landsbygder. För att skapa transporteffektivitet i dessa geografier behövs åtgärder som främjar energi- och resurseffektiva färdmedel samt skapar tillgänglighet genom kortare avstånd.

Enligt Trafikuskottets forskningsöversikt från 2019 har forskning kring hur en hållbar mobilitet i landsbygder och mindre tätorter kan se ut endast gjorts i mindre omfattning. I översikten nämns ett antal åtgärder/lösningar som kan bidra till en hållbar mobilitet i glesare geografier (2019/20: RFR10). Hur väl dessa åtgärder kan svara upp mot landsbygdsbornas mobilitetsbehov är ännu idag okänt och det saknas studier på hur styrmedel bör utformas för att uppnå en hållbar mobilitet i glesare geografier.

Att få tillgång till samhällets funktioner utan att själv resa aktualiserades i och med Coronapandemin (Winslott Hiselius & Arnfalk, 2021) och studier visade att distansarbete skulle komma att fortsätta vara vanligt även efter pandemin. Begreppet grannskapskontor har skapats för att beskriva ett kontor nära den egna bostadsorten där människor med olika arbetsgivare arbetar. I en förstudie i projektet Tur&Retur (2020) beräknas att pendlingstrafiken kan minska med 20–25 procent om alla pendlare med 45 minuters restid eller mer som kan jobba hemma gör det 2–3 dagar i veckan.

Tidigare studier tyder på att läget spelar en nyckelroll för grannskapskontorens attraktivitet. Kunskapen om lägesförutsättningar för etablering av grannskapskontor i landsbygdsgeografier är däremot begränsad. I Tur&Retur-projektet lyftes närhet till livsmedelsbutik, kollektivtrafik samt barnens förskola och skola fram. Det är angeläget att fördjupa och bredda kunskapen om betydelsen av grannskapskontorens rumsliga kontext bland pendlare i landsbygder och mindre tätorter.

Det är angeläget att fördjupa och bredda kunskapen om betydelsen av grannskapskontorens rumsliga kontext bland pendlare i landsbygder.

Frågan om effekten av grannskapskontor i kombination med mobilitetstjänster har studerats (Bieser m.fl. 2021), men även i denna forskning saknas landsbygdsperspektivet. Fokus har främst varit på organisations- och affärsmodeller för kombinerad mobilitet (KM), mobilitetstjänster samordnade på en gemensam digitalplattform, med syfte att mildra miljö- och trängselproblem i storstäderna (Smith, 2020). Samtidigt har forskningen identifierat att det krävs fler alternativa mobilitetstjänster för att konkurrera med den egna bilen på landsbygder (KOMPIS, 2018), men få studier har adresserat styrnings- och regelverksfrågor specifikt för landsbygder (Jelica & Sarasini, 2018). Det finns också få forskningsstudier om vilka slags mobilitetstjänster som har relevans i glesare geografier.

Forskning har visat att det krävs fler alternativa mobilitetstjänster för att konkurrera med den egna bilen på landsbygder.

Till skillnad mot kombinerad mobilitet i en storstadskontext blir de främsta målen med ett mobilitetssystem på landsbygden att (i) öka graden av effektivitet och användning av mobilitets-tjänster (ii) bibehålla en tillräcklig servicenivå (iii) förbättra tillgängligheten för invånare (Aapaoja, 2017). Det är därför viktigt att arbeta för transporteffektivitet inte reduceras till en fråga om kilowattimmar, utan ser till transportlösningar som skapar tillräcklig tillgänglighet på landsbygder, med ett så litet klimatavtryck som möjligt.

För att minska bilresandet krävs en kombination av piskor och morötter, i form av å ena sidan till exempel höjda bränsleskatter och minskade reseavdrag, och å andra sidan satsningar på hållbara alternativ i form av till exempel kollektivtrafik och cykel (OECD 2021). Men kostnader och nyttor för dessa åtgärder kommer att fördelas ojämnt mellan olika grupper och geografier. I täta urbana miljöer är det relativt enkelt att skapa goda alternativ till bilen, medan situationen i glesa landsbygdsmiljöer är en annan.

För att skapa acceptans för åtgärder som höjda bränsleskatter kommer det troligtvis i närtid att behövas åtgärder som kompenserar för den minskade biltillgängligheten i landsbygder. I projektet Styr Rätt – En rättvis omställning av transportsystemet (Winslott Hiselius m.fl. 2020) beskrivs möjliga vägar framåt för att säkerställa en inkluderande och jämlik omställning. Projektet visar det behövs kompletterande offentliga strategier för att människor på landsbygden på ett jämlikt sätt ska kunna medverka till omställningen och för att öka acceptans för densamma.

Projektets mål

Genom att kombinera kunskaper inom mobilitet med lokala förutsättningar för arbetsplatsdelning har detta projekt ett unikt angreppssätt för omställning av transportsektorn i glesare geografier. Projektet kommer att resultera i modeller för hur nyttan med mobilitet och grannskapskontor kan värderas, konceptutveckling av grannskapskontor och mobilitetstjänster i landsbygder samt förslag på ett landsbygdsmiljöavtal med syfte att öka acceptansen för en ambitiös klimatpolitik.

Effektmål

- Minskad klimatpåverkan och ökad tillgänglighet till persontransporter i landsbygder.
- Rättvisare styrmedel för omställning av persontransporter i landsbygder.

Övergripande projektmål

- Kunskaper om grannskapskontorens och mobilitetstjänsternas förutsättningar, energipotential och relevans, var för sig och i samverkan skapas.
- Utvecklade modeller och metoder som beräknar hur kombinerade mobilitetstjänster och grannskapskontor kan tillmötesgå landsbygders behov av tillgänglighet.
- Förslag till styrmedelspaket för landsbygder tas fram.

Sammanfattning

Syftet med RORiLand – Resor och O-resor i Landsbygder – har varit att öka kunskapen om hur mobilitetstjänster och grannskapskontor kan förbättra tillgängligheten på mindre orter, under vilka förutsättningar och med vilken effekt på exempelvis beteende och klimatpåverkan.

Projektet har pågått i cirka två och ett halvt år och omfattat fem orter i Västra Götalandsregionen med någon form grannskapskontor – Dals Långed (Bengtsfors kommun), Brodalen (Lysekils kommun), Tanumshede (Tanums kommun), Uddebo (Tranemo kommun) och Vara (Vara kommun).

Forskningen har genomförts av forskargrupper från RISE, IVL, Trivector och Handelshögskolan i Stockholm och omfattat studier av lokalisering, organisation och nyttan av grannskapskontor på landsbygder, etablering och effekter av mobilitetstjänster och utveckling av en modell för värdering av tillgänglighet samt en modell för ett landsbygdsmiljöavtal liknande de tidigare stadsmiljöavtalen. En av projektets unika egenskaper har varit kombination grannskapskontor och mobilitetstjänster – alltså resor och o-resor.

Forskningen har byggt på flera olika typer av datainsamling, en app- och GPS-baserad resvaneundersökning med enkät (TravelVu), en fordonsbaserad körlogg (PayDrive), rörelsemönster från mobiltelefonanvändare (Telia Crowd Insight), intervjuer, fokusgrupper och statistik från öppna källor. Användare har haft tillgång till mobilitetstjänster via en app (Freelway), inklusive en multimodal reseplanerare, avancerad samåkningstjänst och en del lokala delningstjänster.

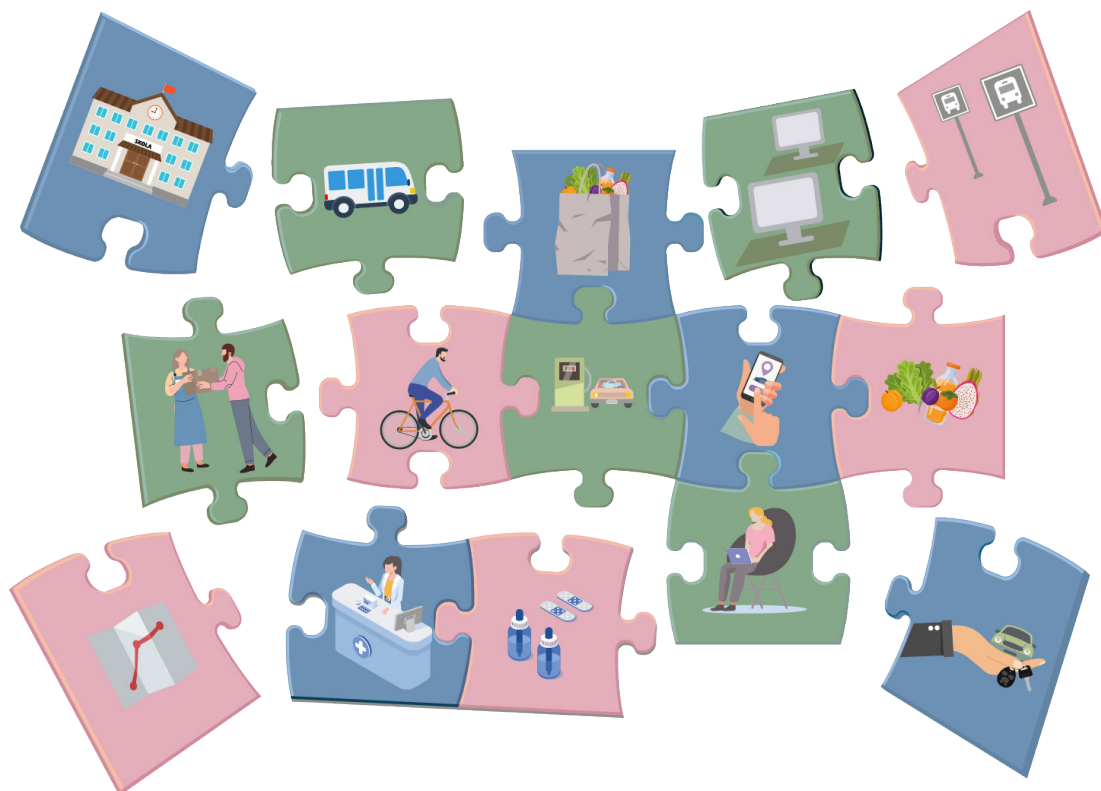


De viktigaste slutsatserna är att grannskapskontor behöver ha en "X-faktor" – ett mervärde som lockar användare – samt ha nära till samhällsservice, affär, kunder och kollektivtrafik. Grannskapskontor skapar värden i form av sociala kontakter, kunskapsutbyte, separering av arbete och privatliv och ett enklare livspussel. De kan leda till kortare och mer aktiva resor likväl som längre resor med bil. Projektets analys av miljöpotentialen av minskade resor på grund av grannskapskontor visar på nära nog försumbara effekter.

Det har funnits såväl projektrelaterade som generella utmaningar med att skapa både utbud av och efterfrågan på mobilitetstjänster, utmaningar som också varit en del av forskningen. Användningen, och därmed effekten, har varit låg framför allt på grund av hur bra – och nödvändig – den privata bilen är för majoriteten av invånarna. Även om den egna användningen av kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster är liten, ser man dock en nytta med att det finns alternativ.

Projektet har tagit fram en modell och process för att hjälpa beslutsfattare bedöma värdet – i form av minskat trafikarbete – av nya tjänster och ställa det mot eventuella investeringar eller subventioner. Hos både boende och offentliga politiker och tjänstemän finns ett tydligt intresse för det forskarna kallar landsbygdsmiljöavtal, inspirerade av de tidigare storstadscentrerade stadsmiljöavtalen. Projektet föreslår en modell där kommuner och regioner samordnar det regionala serviceprogrammet med platsutveckling, kollektivtrafik samt infraåtgärder och sedan kan söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken.

Det finns ett tydligt intresse hos både boende och offentliga politiker och tjänstemän för landsbygdsavtal.

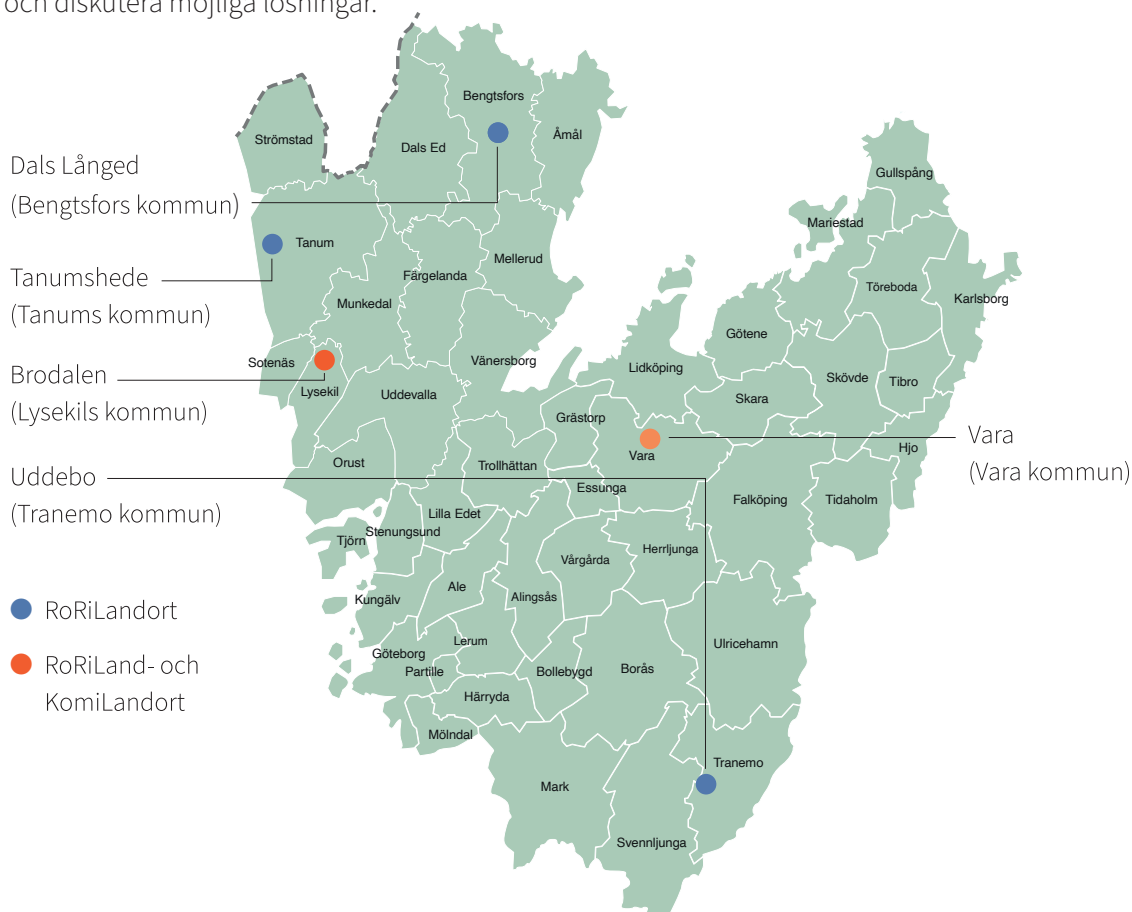


Genomförande

Fem (mycket olika) orter

RORiLand-projektet har genomförts på fyra orter med grannskapskontor: Dals Långed, Tanumshede, Brodalen och Uddebo. Grannskapskontoren beskrivs utförligt i resultatkapitlet. Initialt ingick även Vara med ett nystartat kommunalt kontorshotell i konserthuset som hade mycket lågt nyttjande och lades ner.

Projektets ”O-resor” var alltså kopplade till grannskapskontoren medan resorna var kopplade till olika resetjänster som är mer eller mindre integrerade i mobilitetsappen Freelway. Tre av orterna – liksom den tekniska plattformen – delades med systerprojektet KomILand (Kombinerad mobilitet i Landsbygder). Från KomILand lånades även konceptet med inhyrda konsulenter som (på en mycket begränsad budget) kunde hjälpa till med rekryteringen lokalt, liksom de så kallade mobiliseringsmötena med lokala intressenter. I RORiLand kombinerades de med Rundabordet-möten för att bättre förstå ortens förutsättningar, problem, målgruppers behov och diskutera möjliga lösningar.



RORiLand omfattade fem orter med grannskapskontor, varav tre var gemensamma med systerprojektet KomILand.

Brodalen

Orten Brodalen har 400 invånare varav hälften är vuxna och nästan 25 procent pensionärer. Orten har cirka 60 arbetstillfällen, det finns förskola och en affär med extra service såsom släpvagnsuthyrning.

I distriktet bor 1 000 personer och totalt i Lysekils kommun nästan 15 000. Brodalen är känt för sina klättringsklippor, något som också utgör grunden till grannskapskontoret **Bro Coworking** – människor har antingen flyttat dit eller är där för en kortare period och behöver en arbetsplats och socialt sammanhang. Ägaren till grannskapskontoret driver även en klätterhall och ett pensionat på samma gård.

Det går relativt tät busstrafik, framförallt till bytespunkten i Hallinden för vidare resor Uddevalla/Torp för jobb, handling eller vidare mot Göteborg, medan färre resor till huvudorten Lysekil. I slutet av 2023 fanns det 45 registrerade användare i Freelway.

Dals Långed

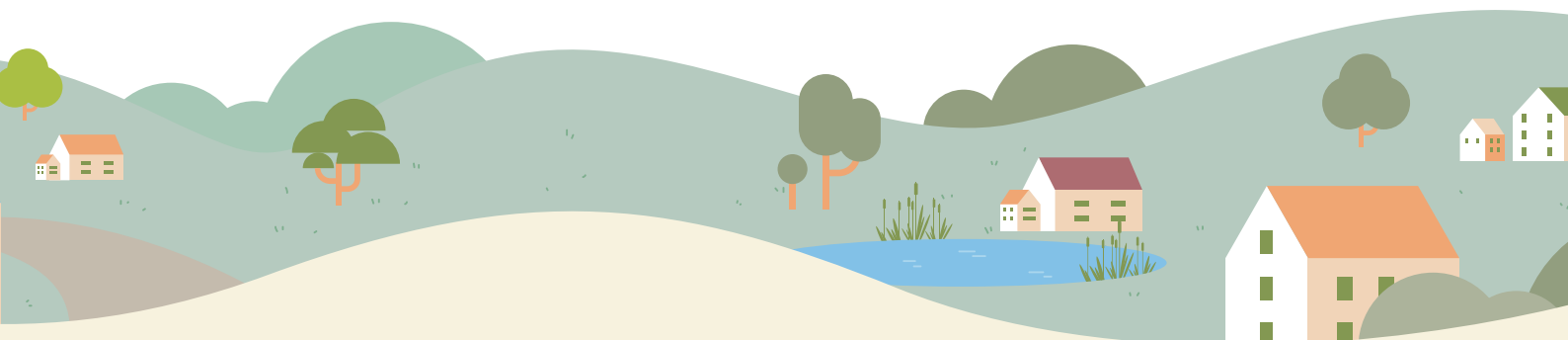
Dals Långed har 1 500 invånare, varav hälften är vuxna, en fjärdedel pensionärer och 25 procent av hushållen har barn, Bengtsfors kommun har totalt 9 000 invånare.

Det finns en affär, en förskola, sporthall, café mm, men också många verksamheter med totalt cirka 350 arbetstillfällen.

Stenebyskolan bedriver en högskoleförberedande konst- och kulturutbildning och yrkeshögskoleutbildningar. Göteborgs universitets HDK-Valand har en av sina campus där med kandidat- och masterprogram. Totalt går det 170 elever och studerande varav många är internationella. De konstnärliga utbildningarna är också grunden till grannskapskontoret **Studio Växt**.

Den större kollektivtrafikpunkten ligger flera kilometer bort (Brohögen), genom orten går det buss någon gång i timmen. Dals Långed har ett aktivt lokalsamhälle och har tagit många utvecklingsinitiativ.

En förklaring till att utfallet för mobilitetstjänster inte blev större kan vara att det helt enkelt inte finns kapacitet att driva fler saker. Det fanns ungefär 90 registrerade användare i Freelway i slutet av 2023, varav många fanns kvar sedan tidigare projekt. Under en period var också aktiviteten i appen relativt hög med över hundra utlagda resor.



Tanumshede

Tanumshede har 2 000 invånare varav hälften är vuxna och resten är jämnt fördelade mellan pensionärer och unga och över 1 500 arbetstillfällen, många i mindre företag. Det finns flera affärer, förskolor, vårdcentral och gymnasieskola.

Tanumshede ligger i kustkommunen Tanum med 13 000 invånare spridda över många orter. Tanums centrum har relativt god kollektivtrafik med linjer både mot Uddevalla/Torp (för vidare byte till bl a Göteborg) och mot bl a kustorterna (som dock har glesare trafik). **Tedacthuset** är ett kommersiellt drivet kontorshotell med tioalet verksamheter i utkanten av Tanumshede.

Det saknades en lokal förankring på orten och stora ansträngningar gjordes tillsammans med bland andra kommunen men de mobilitetsbehov som identifierades relaterade mer till besöksnäringen (i andra delar av kommunen) och det var svårt att finna en matchning för RORiLand. Det fanns knappt 10 registrerade användare i i Freelway slutet av 2023.

Vara

Vara är centralort i Vara kommun och har 4 500 invånare, kommunen 16 000. Vara är inte en RORiLand-ort, men inkluderades i projektet på grund av det kontorshotell som kommunen öppnade i ett ledigt kontorsutrymme i konserthuset och en önskan att ha med en ort från Skaraborg även i RORiLand (och inte bara i systerprojektet KomILand). Det fanns också ett intresse av att testa intresset för mobilitetstjänsten på en något större ort och ett mer direkt samarbete med kommunen. Ett mindre rundabordet-möte hölls med kommunrepresentanter där möjliga målgrupper identifierades och resvaneundersökningen fick ett knappt fyrtiotal svarande från Vara, men Freelway lanserades aldrig och kommunen lade ner kontorshotellet en bit in i projektet.

Uddebo

Uddebo har färre än 300 invånare och ligger i Tranemo kommun med närmare 12 000 invånare. I byn har ett antal eldsjälur bland annat etablerat ett grannskapskontor i det gamla **Väveriet** som i dag rymmer ett femtontal mycket varierande verksamheter. Buss mot Tranemo går ungefär varannan timme.

I Uddebo finns ett starkt socialt kapital och en vana att arbeta tillsammans och det fanns även innan ”inofficiell” samåkning och bildelning, vilket delvis minskade nyttan med Freelway. Flera mobiliseringsmöten genomfördes koordinerat med KomILand-projektet under stort deltagande av människor från platsen. En lokal ”hybridkonsulent” hjälpte till med dem, tillsammans med en vanlig konsulent. Det fanns knappt 75 registrerade användare i Freelway i slutet av 2023.

Forskningen i fokus

Grannskapskontor och mobilitetstjänster

RORiLand har varit ett forskningsfokuserat projekt där syftet har varit att bygga kunskap om etablering av relevanta mobilitetstjänster på mindre orter, ta fram modeller för att kunna beräkna värdet av tjänster och ta fram ett förslag på landsbygdsmiljöavtal där kommun, region och stat kan förbättra tillgängligheten på mindre orter och deras omland på ett koordinerat sätt

Projektet har även omfattat grannskapskontor som förutom att stärka orten och underlätta för dem som inte (alltid) behöver pendla – alltså att möjliggöra o-resor – även har en potential att minska utsläppen av klimatgaser. Grannskapskontoren har studerats utifrån värdet för de som hyr in sig och vad som är viktigt för lokaliseringen. Grannskapskontoren har även studerats som en del av det totala utbudet av tjänster och ingår i modellen för att beräkna värdet av en förbättrad tillgänglighet och som en åtgärd inom förslaget till landsbygdsmiljöavtal.

Fyra arbetspaket, sex forskargrupper

Projektet var indelat i fyra arbetspaket, **AP1** som fokuserade på frågor om lokalisering, organisation och nyttan av grannskapskontor; **AP2** som fokuserade på frågor kring etablering och effekter av mobilitetstjänster och med koppling till grannskapskontor; **AP3** som omfattade dels datainsamling av resmönster (TravelVu, Telia Crowd Insight, PayDrive), dels utveckling av en värderingsmodell för mobilitetstjänster, utveckling av en modell för landsbygdsmiljöavtal och en analys av grannskapskontorens miljönytta; och **AP4** som omfattade projektledning, kommunikation, replikering och lokal samverkan.

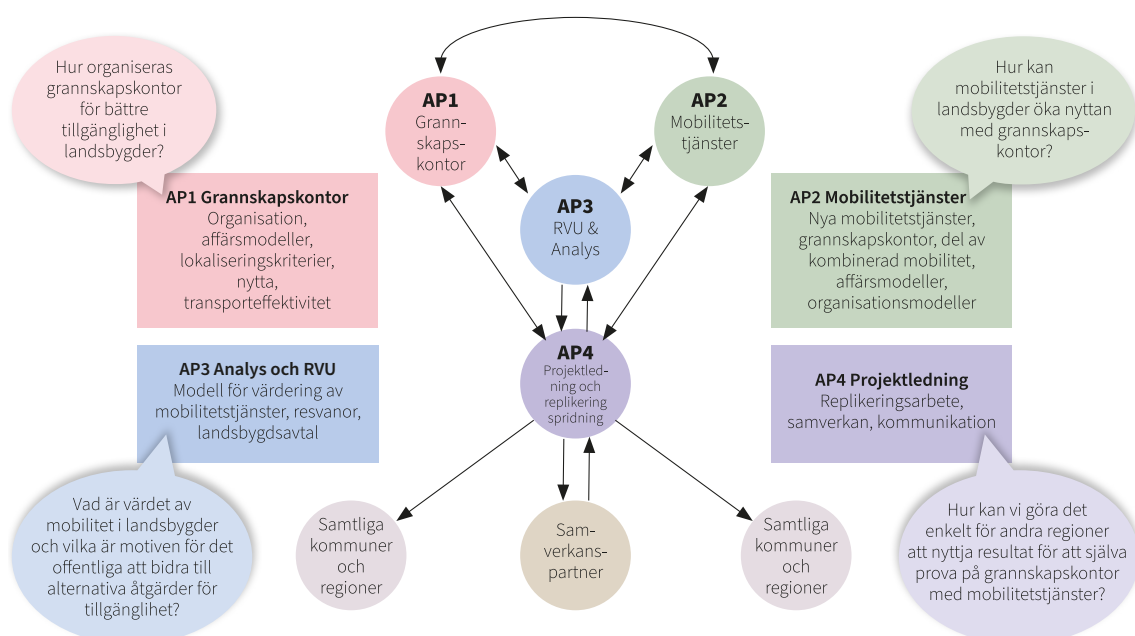


Bild 2. RORiLands forskningsfrågor och samband mellan de olika arbetspaketen.

Landsbygds miljöavtal

Landsbygds miljöavtal kan ses som en parallell till de tidigare stadsmiljöavtalen. Med ett tänkt landsbygds miljöavtal som bas kunde projektet testa acceptansen och legitimiteten för generella höjningar av transportkostnader med ett paket av kompenserande åtgärder.

I projektet har en rad olika metoder använts för att ta fram förslaget till landsbygds miljöavtal, där olika metoder använts för att få med perspektiv från boende på landsbygder, tjänstepersoner och politiker.

I ett första steg genomfördes fokusgruppsintervjuer med boende i Brodalen och Dals Långed, med syfte att identifiera behov och förslag på lösningar som skulle kunna underlätta ett minskat bilresande på landsbygder. Utifrån resultaten från fokusgrupperna togs ett första förslag till landsbygds miljöavtal fram som presenterades för en stor grupp tjänstepersoner från kommuner, kommunalförbund och regioner (med fokus på aktörer från Västra Götaland) vid en digital workshop.

Med utgångspunkt i ett mer genomarbetat förslag till landsbygds miljöavtal genomfördes därefter intervjuer med företrädare för olika politiska partier, på kommunal, regional och nationell nivå. Totalt genomfördes sju intervjuer, där deltagarna representerade alla politiska partier utom Liberalerna som vi tyvärr inte lyckades nå. I det sista momentet genomfördes en webenkät med boende på landsbygder i hela Sverige som fick svara på frågor kring sitt vardagsresande och ge feedback på förslaget till landsbygds miljöavtal. Enkäten besvarades av 550 slumpmässigt utvalda personer över 18 år, boende i en kommun som ingår i någon av SKR:s kommungrupper. Pendlingskommun nära mindre tätort, Landsbygds kommun eller Landsbygds kommun med besöksnäring.



Resultat

Grannskapskontor och samhällsnytta (AP1)

Undersökta grannskapskontor

I studien har tre kontor med olika organisationsform och landsbygdscontext undersökts:

- **Tedacthuset:** Ett kommersiellt drivet kontorshotell beläget i utkanten av tätorten Tanumshede. Kontorshotellet erbjuder en social mötesplats och kontorsservice.
- **Studio Växt:** Ett Grannskapskontor med livsstilsorienterad verksamhet beläget i tätorten Dals Långed. Kontoret har sin rekryteringsbas i Stenebyskolans och HDK Valand Campus Stenebys konst- och kulturutbildningar.
- **Bro Coworking:** Ett grannskapskontor med livsstilsorienterad verksamhet beläget i glesbygd i Brodalen. Kontoret startades med anledning av närheten till en internationell mötesplats för klättring.

Grannskapskontorens organisationsform och affärsmodell

De undersökta grannskapskontoren är ekonomiska föreningar och ska alltså främja medlemmarnas ekonomiska intresse. Det finns dock exempel där man valt att både ha ekonomisk förening och en skuggversion i form av ideell förening, alltså samma stadgar och samma styrelse, men annan organisationsform. Detta beror på att ideella föreningar kan söka andra typer av stöd och medel än ekonomiska föreningar eller aktiebolag. Ska man rekommendera något baserat på detta begränsade urval, så är det ändå flexibilitet i organisationsform, att ha ett pragmatiskt förhållningssätt till affärsmodell och organisationsform.

Man bör ha ett pragmatiskt förhållningssätt till affärsmodell och organisationsmodell.

En sak som framkommit som intressant är ägande av fastigheter. Om inte grannskapskontoret självt äger lokalerna finns en risk att man investerar egen tid, material och köpta tjänster för renovering och utrustning till fastighetsägarens nytta. I ett av fallen äger en av grundarna till grannskapskontoren fastigheterna och där är ägaren flexibel med hyra. Vad gäller kostnaden för att sitta i grannskapskontoret, så är denna satt utifrån vad användarna rimligen kan betala, snarare än vad man behöver ha betalt för att verksamheten ska gå runt.

Om inte grannskapskontoret självt äger lokalerna finns en risk att man investerar tid, material och köpta tjänster för renovering och utrustning till fastighetsägarens nytta.



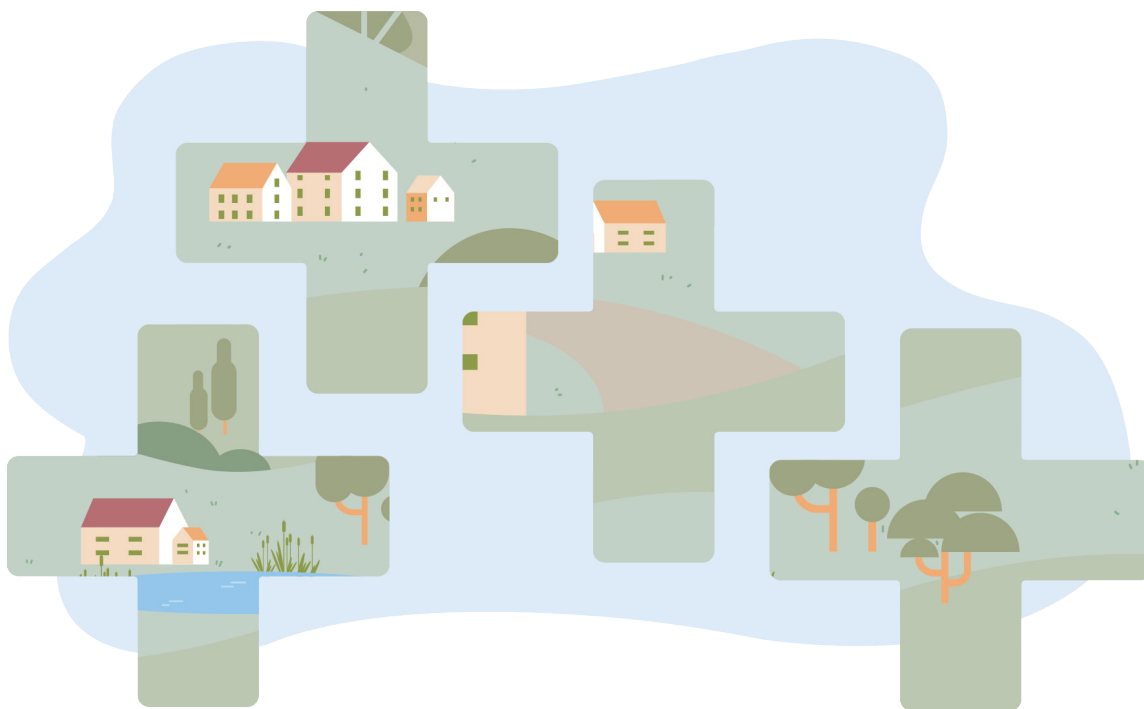
Arbetsgivares inspel och policy

De som använder grannskapskontor är såväl egenföretagare som anställda. De som är anställda har oftast kontorsplatsen betald av arbetsgivare och är då mindre priskänsliga. I de fall arbetsgivaren bekostar platsen, har de också stöttat arbete vid grannskapskontoret i form av distansarbetspolicy eller avtal. Enligt respondenterna har arbetsgivarna alltså möjliggjort arbete på grannskapskontoret genom hur man är organiserade och att man tillåter distans/hemarbete, samt att man bekostar nyttjandet.

De som är egna företagare framstår däremot som mycket priskänsliga. Det finns exempel på personer som valt att bo på landsbygden i stället för en stad för att ha lägre omkostnader för boende och arbete och på så sätt kunna arbeta med sin kreativa verksamhet med oförutsägbar inkomst.

Grannskapskontorens nytta för lokal utveckling

Det finns en potential för grannskapskontoren att vara till nytta för det lokala näringslivet och att skapa engagemang och aktivitet i samhället. I fallet med Studio Växt har fler verksamheter knoppat av sig, såsom cykelpool, byafest på torget och REKO-ring verksamhet. Man för också diskussion med restaurang i närheten om andra öppettider och utbud. I fallet med Brodalen har det också blivit en lokal mötesplats, där föreningar med mera kan mötas. Där ligger grannskapskontoret i anslutning till ett värdshus med bed & breakfast som drivs av samma fastighetsägare. Dessa både verksamheter stöttar varandra.



Grannskapskontorens nytta för småföretag och anställda

För enskilda användare varierade den upplevda nyttan:

- 1. Gränsdragningsstrategi för arbetslivsbalans i livspusslet:** I stället för att arbeta hemifrån sågs grannskapskontoren som en plats för arbete, där man kunde skilja arbetet från resten av livet. Detta överensstämmer med forskning om gränsdragningsstrategier inom arbetsvetenskap, där platsen används som en strategi för att separera arbete från privatliv.
- 2. En social och trivsam plats:** Grannskapskontoret fungerade som en plats där man kunde träffa andra människor. För egenföretagare var det en möjlighet att få arbetskamrater och möjlighet att få och dela uppdrag. Många uppskattade den sociala atmosfären på kontoret, där det fanns möjlighet till gemensamma aktiviteter och samarbete med människor från olika yrken. Det ansågs inspirerande och lärorikt att arbeta bredvid personer med olika professioner. För användare av kontorshotellet var det befriande att kunna skilja på arbete och socialt umgänge.
- 3. Minska restid och reskostnader:** Företag hyrde in sig på kontorshotellet för att minska de anställdas pendlingstid och reskostnader.
- 4. Kommunen hyrde platser** för att ge de anställda möjlighet att arbeta närmare sina bostäder några dagar i veckan.
- 5. Att komma närmare kunderna:** Små tjänsteföretag såg fördelen med att hyra in sig på grannskapskontoret för att komma närmare sina kunder.
- 6. Förverkligandet av en naturnära och konstnärlig livsstil med lokalt engagemang:** Grannskapskontoren bidrog till att attrahera migranter från urbana områden i både Sverige och utlandet till lokala mötesplatser för konsthantverk respektive naturmiljö för klättring. Migranterna var yngre, högutbildade och engagerade sig aktivt i lokalsamhället.

Hur grannskapskontoren kan påverka bilpendlingen

Resultatet från 20 intervjuer fördelade på de tre kontoren visade på tre olika omställningsmekanismer hos användarna i relation till färdmedelsval och reslängd till och från kontoret.

- Företag och kommunen använde kontorshotellet och kontoret i Brodalen för att erbjuda sina anställda en kontorsplats närmare bostaden. Användarnas anpassning innebar minskad restid, mer gång eller cykling och minskad bilpendling.
- Egenföretagare ersatte hemmakontoret av såväl personliga som affärsmässiga skäl. Anpassningen innebar fler arbetsresor med bil, gång och cykel.
- Grannskapskontoren fyllde en funktion som del av förverkligandet av en naturnära eller konstnärlig livsstil. Anpassningen av resebeteendet präglades av minskad restid i kombination med generellt ökad bilanvändning och bilberoende jämfört med tidigare bostadsorter.

Lägets betydelse för samhällsnytta

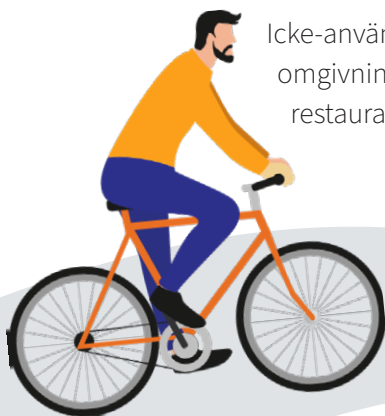
Tillgången till passande lokaler för nyetablering av grannskapskontor i landsbygd är begränsad. Det geografiska läget för kontorsverksamhet anses samtidigt ha central betydelse för både tillgängligheten, affärsnyttan och de resvanor som formas. I landsbygd har grannskapskontor i teorin störst potential att nås av många användare och kunder om de är lokaliserade i områden med högre invånartäthet, såsom i tätorter.

Genom enkäten ombads deltagarna att från en lista på 22 olika service- och miljöfaktorer markera dem som de ansåg borde finnas inom en kilometers radie från ett grannskapskontor (motsvarande promenadavstånd), Tabell 2. Svaren delades upp mellan användare och icke-användare (potentiella framtida användare) av kontoren.

Flertalet användare ansåg att följande funktioner borde finnas inom en kilometers radie från grannskapskontoret:

- Lokal kollektivtrafik och en miljö som främjar promenad och cykling
- Livsmedelsbutik
- Friluftaktivitet och natur
- Regional kollektivtrafik, träningslokaler och kulturaktiviteter

Det geografiska läget för kontorsverksamhet anses ha central betydelse för både tillgängligheten, affärsnyttan och de resvanor som formas.



Icke-användarna var som grupp mindre angelägna om grannskapskontorets omgivning och läge. Men kollektivtrafik, miljö för gång och cykel samt restaurang och livsmedelsbutik var viktigare än andra faktorer.



Intervjuerna med användare av de tre kontoren resulterade i följande tillägg av viktiga lägesfaktorer:

- Stabilt Internet och stabil elförsörjning ansågs vara ett grundläggande villkor
- Närhet till kunderna var viktigt för småföretagare i tjänstesektorn
- Accepterat tidsavstånd mellan bostaden och grannskapskontoret varierade mellan 15 och 60 minuter. Den lägre tidsgränsen avsåg cykelresor flera gånger per vecka, medan den högre tidsgränsen avsåg enstaka resdagar per vecka med bil eller kollektivtrafik. För kollektivtrafikresenärer var acceptansen för restid hög om resan kunde användas för arbete.
- Tillgång till kollektivtrafik var principiellt viktigt i samhället som helhet, men respondenterna trodde inte att de skulle använda en buss som stannade vid kontoret. Det sammanhängde med promenadavstånd mellan bostaden och grannskapskontoret, bilinnehav och att man inte nådde sina destinationer med buss i rimlig tid.
- Värdet av en livsmedelsbutik nära grannskapskontoret var högt, främst för att kunna göra inköp under dagen men flera respondenter handlade även på vägen hem och kunde på så vis spara in en resa.
- Värdet av träningsaktiviteter, restauranger, skola och annan service varierade mellan individer och var generellt måttligt. Dessa tjänster var mer angelägna i boendemiljön som helhet.

För användare av Grannskapskontoren hade även följande faktorer ett högt värde:

- Närhet till den specifika verksamhet som de var knutna till, i det här fallet naturmiljö och lokal för klättring i Brodalen respektive konstskolan konstnärsknutpunkten Not Quite i Fengerfors, knappt två mil från Dals Långed.
- Tillgång till överkomliga (billiga) bostäder och verksamhetslokaler.

Ett ekosystem av mobilitetstjänster

Resultaten från enkätsvar och intervjuer har gett värdefulla insikter om implementeringen av mobilitetstjänsten och kopplingen till grannskapskontor på landsbygden. Intervjuerna bidrog också med intressanta insikter. Sex teman identifierades genom tematisk analys, vilka belyser utmaningar och möjligheter med att etablera delade mobilitetstjänster.

1. Begränsat intresse för delade mobilitetstjänster

Informanterna visade en övergripande tveksamhet och låg benägenhet att använda delade mobilitetstjänster, trots att de uppgav förståelse för deras potentiella fördelar.

2. Stark preferens för privat biläggande

Informanterna uttryckte generellt sett en tydlig preferens för privat biläggande på grund av flexibilitet, bekvämlighet, att det är roligt att köra bil och möjlighet att självständigt planera sina aktiviteter. Några angav dock att bilen blev ett nödvändigt ont på grund av bristen på alternativ.

3. Utmaningar med låg tillgänglighet av kollektivtrafik

De flesta informanterna pekade på den begränsade tillgängligheten med kollektivtrafik som ett problem i landsbygdsområden, vilket förstärker behovet av privat biläggande för att nå aktiviteter. Några uttryckte frustration över kollektivtrafikens tillförlitlighet och lämplighet för att möta deras specifika resebehov.

4. Befintlig samåkning bygger på förtroende och personliga nätverk

De få informanter som samåkte idag berättade att samordningen löstes genom sociala medier, sms eller andra traditionella kommunikationsvägar. Delat resande byggde uteslutande på personliga relationer med familj, vänner och kollegor. De betonade vikten av att känna förtroende för sina samåkningspartners och föredrog att dela resor med bekanta.

5. Potential för innovation som förenar människor på ett bekvämt sätt

Några informanter uttryckte ett behov av en plattform som kopplar ihop individer som vill samåka och ger information i realtid om någon exempelvis har en plats över. Några ville se mer användarvänliga appar som underlättar samåkning generellt sett, skapar förtroende mellan individer och samordnar resor i realtid.

6. Låg efterfrågan på grannskapskontor i landsbygdsområden

Informanterna visade på en låg förståelse för vad grannskapskontor innebär och låg efterfrågan eftersom de flesta hade en arbetsplats hos sin arbetsgivare eller arbetade hemifrån. Man menade att på landsbygden har folk generellt sett större bostäder och mer utrymme för hemmakontor än vad man har i stan, vilket urholkar idén med grannskapskontor såvida man inte är specifikt ute efter socialt umgänge.

Landsbygdsmiljöavtal



Projektet har undersökt förutsättningarna för ett landsbygdsmiljöavtal som parallell till stadsmiljöavtalen. Tanken med ett landsbygdsmiljöavtal är att det ska innehålla åtgärder som både stärker den lokala tillgängligheten och servicen kombinerat med åtgärder för ett hållbart resande med gång cykel och kollektivtrafik. Avtalen ska tecknas mellan kommun, region och stat där alla tre parter har sitt ansvar och sina möjligheter att bidra till helheten. Poängen med avtal är att en kombination av åtgärder och insatser har potential att ge större effekter tillsammans jämfört med om åtgärderna hade genomförts var och för sig. Ett avtal mellan de tre nivåerna gör att också att sannolikheten ökar för att ambitionsnivån höjs om man triggat varandra.

Intresse för, och önskemål om, innehåll i ett landsbygdsmiljöavtal har undersökts hos invånare på landsbygden, tjänstepersoner i regioner och kommuner samt hos politiker från den kommunala, regionala samt den nationella nivån. Politiker från alla tre nivåer samt tjänstepersoner från regioner och kommuner är generellt positiva till idén om avtal. Samtliga grupper instämmer också i behovet av att se till både mobilitet och tillgänglighet – som kan uppnås på fler sätt – till skillnad från dagens transport- och infrastrukturplanering som syftar till att skapa tillgänglighet främst genom transportsatser. Boende på landsbygden prioriterar ökat tillgänglighet och stöd till lokal service som affär, skola och apotek.

Det finns också intressanta exempel från glesbygdregioner som redan i dag arbetar med lösningar för att minska behovet av långa resor. Det kan handla om allt ifrån automatiska livsmedelsbutiker till att erbjuda digitala läkarbesök via hemtjänsten.

Det finns idag flera olika stödformer riktat till landsbygd och olika offentliga organisationer som arbetar med landsbygdsutveckling. Som exempel ansvarar Tillväxtverket via regionerna för de regionala serviceprogrammen som ger stöd till kommersiell service som affärer och bensinstationer och Post- och telestyrelsen ger bidrag för bredbandsutbyggnad. Regionerna å sin sida finansierar kollektivtrafiken och planerar tillsammans med kommuner och Trafikverket infrastruktursatser. Projektets slutsats är att flera av stödformerna inte i sig verkar vara i behov av mer pengar, men att samordningen kan förbättras utifrån principen att stärka både tillgänglighet och mobilitet för utpekade orter och samhällen.

Vi förslår därför en modell med landsbygdsmiljöavtal där kommuner och regioner gör en förhandling med syfte att samordna det regionala serviceprogrammet med platsutveckling, kollektivtrafik inom trafikförsörjningsprogrammet samt infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser/hållplatser utifrån den regionala infraplanen. Kommuner behöver också peka ut vilka orter/samhällen som ska prioriteras. Viktigt är att åtgärder ska kunna ske samordnat till plats och tid. Som nästa steg ska sedan kommun/region kunna söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken. Här behövs det stöd för att regionerna ska kunna upprätthålla en grundläggande servicenivå. Förslaget åskådliggörs i bild 3 på nästa sida. Det vi föreslår förutsätter beslut och finansiering från regeringen. I väntan på ett sådant initiativ finns det dock möjligheter redan idag för kommuner och regioner att samordna sitt arbete bättre.

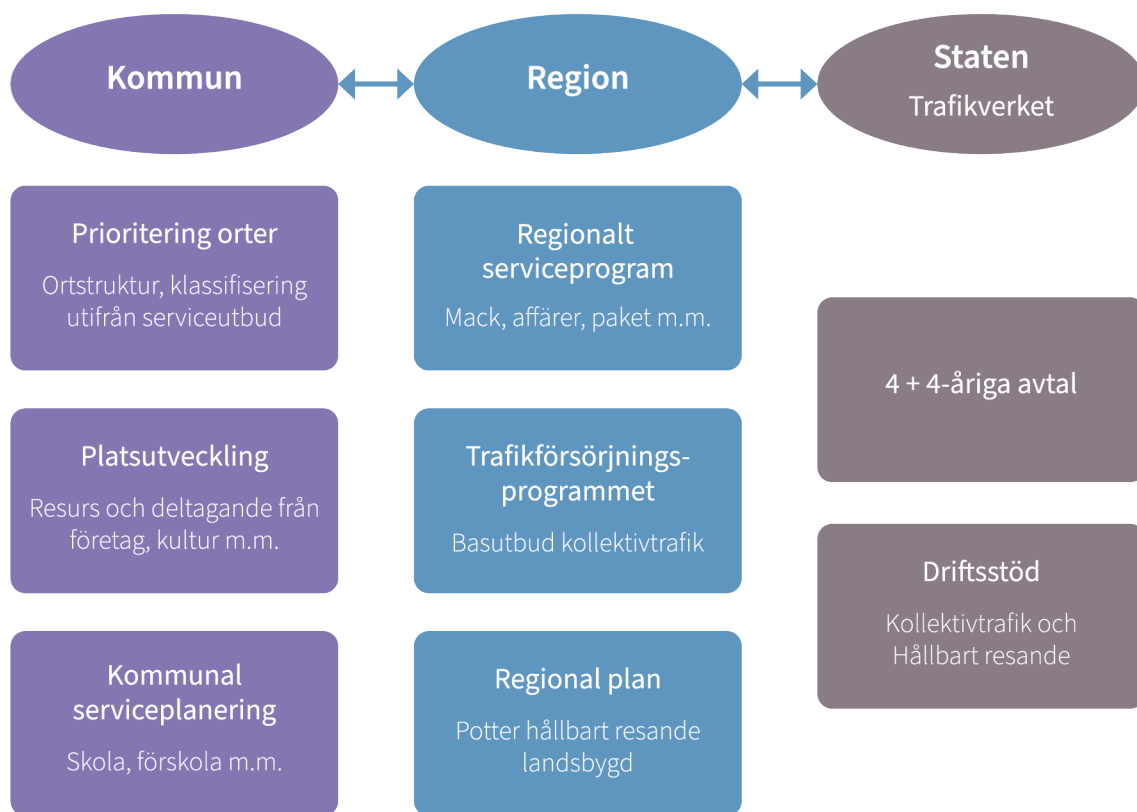


Bild 3. Koncept till landsbygdsmiljöavtal.

För vidare beskrivning av konceptet och resultat hänvisas till sidan ??: Lund, E & Roth, A (2024) Landsbygdsmiljöavtal – för ökad tillgänglighet i landsbygder.

Fortsättning följer

Arbetet med landsbygdsmiljöavtal fortsätter i projektform under 2024 och 2025 med ett speciellt fokus i VGR på avtalslösningar där kommunala åtaganden kopplas ihop med trafikförsörjningsprogrammet och den regionala planen. Det kommer också vara en del i arbetet inom Västra Götalandsregionens samverkansarena för ökad mobilitet och tillgänglighet i glesa geografier. Resultat från arbetet kommer att spridas till intresserade regioner som Region Halland och Region Kronoberg.

En ansökan är även inlämnad till Energimyndighetens utlysning "Samverkansbaserad forskning och innovation för transportsystemets energi- och klimatomställning".

Speciellt fokus i VGR
på avtalslösningar där kommunala åtaganden kopplas ihop med trafikförsörjningsprogrammet och den regionala planen.

Diskussion

Projektledning, kommunikation, lokal samverkan mm (AP4)

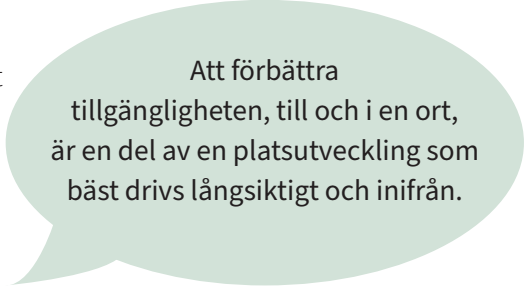
Projektet har med vissa justeringar kunnat leverera den forskning som planerades och även samlat erfarenheter till nytta för kommande satsningar och projekt inom landsbygdsmobilitet.

Varje ort är ett projekt:

Projektet omfattade både ”vanliga” fallstudier och interaktionsforskning, det vill säga att studera effekter av åtgärder som genomförs inom projektet. I praktiken innebär det senare att ett projekt behövde etablera tjänster och rekrytera användare på varje ort vilket kräver relativt stora resurser och en lokal närvaro vilket inte RORiLand-projektet hade i tillräcklig utsträckning. En stor del av forskningen kan göras tematiskt och jämförande över alla orter, men vad gäller att lansera tjänster kan varje ort ses som ett eget delprojekt eller arbetspaket, oavsett storlek.

Gräva där man står:

Ett visst ovanifrånperspektiv är svårt att undvika i projekt som syftar till att prova nya saker eller saker på nytt sätt. RORiLand erbjöd lösningar på visserligen kända problem, men som ingen kanske hade frågat efter, lösningar som dessutom krävde ett lokalt engagemang. Det är en stor risk att lösningarna under sådana förutsättningar inte blir tillräckligt relevanta och inte möter tydliga behov hos tydliga målgrupper på varje ort. Att förbättra tillgängligheten till och i en ort är en del av en platsutveckling som bäst drivs långsiktigt och inifrån.



Att förbättra tillgängligheten, till och i en ort, är en del av en platsutveckling som bäst drivs långsiktigt och inifrån.

Det är också tydligt att det hade underlättat om kommunerna hade engagerats direkt och tidigare och kanske även varit projektparter och inte som nu med kommunalförbunden som ”mellanhänder”. Platsutvecklingen på orter är framför allt kommunalt ansvar och det hade eventuellt funnits fördelar med att arbeta med flera orter i en kommun.

Men ett projekt ”som knackar på” har också som upplevd extern aktör svårare att rekrytera användare till såväl resetjänster som till resvaneundersöknings-app eller Paydrive-enhet. Två tydliga exempel var den låga effekt som marknadsföring via sociala medier fick – den hade ingen lokal eller trovärdig avsändare – och problemen med att rekrytera bilägare till Paydrive med erbjudandet om gratis wifi ombord och körloggar – ”vem är detta som vill att jag ska sätta in en sak i min bil”. Det är svårt att skapa word-of-mouth och att ta sig in i orternas ”vardagsrum”.

Freelway används framför allt på mindre orter med en besöksnäring där man ser en tydlig nytta med att förbättra tillgängligheten för säsongsarbetare och besökare. Då är det normalt kommunen eller besöksbranschen som handlar upp och står som värd för plattformen och det lokala ekosystemet – inte ett projekt. Med besökarna följer dessutom ”nya” pengar in i systemet som kan bidra till bärkraften i tjänster som även kan komma boende till del.

Grannskapskontor viktiga – men är inte mobilitetshubbar:

I systerprojektet KomILand var ett av de viktigaste urvalskriterierna för orterna att det fanns en mottagare och samarbetspart på orten, ofta i form av ett byalag. En förutsättning i RORiLand-projektet var i stället att det fanns ett fungerande grannskapskontor, medan potentialen för att driva och använda andra tjänster kom i andra hand. Ett väletablerat grannskapskontor antogs på olika sätt kunna bidra till etablerandet av "ett ekosystem av mobilitetstjänster". Att driva ett grannskapskontor har i sig stora utmaningar och nyttan av att engagera sig i mobilitetstjänster är inte direkt uppenbar för verksamheterna.

Det betyder inte att idén om koppla ihop resor och icke-resor och om att de två typerna av tjänster kan gynna varandra, är fel. Det går däremot inte att lägga ett ansvar på den ena att utveckla den andra. Hade lokala aktörer med projektets stöd kunnat etablera mobilitetstjänster med tydlig nytta för vissa målgrupper, hade det varit naturligt för dem att samarbeta med grannskapskontoren och de verksamheter som bedrivs där.

Hade lokala aktörer, med projektets stöd, kunnat etablera mobilitetstjänster för vissa målgrupper, hade det varit naturligt för dem att samarbeta med grannskapskontoren och verksamheterna där.

Lågt (?) hängande frukter:

Som konstaterats tidigare i rapporten, är det svårt att skapa både utbud och efterfrågan på mobilitetstjänster på mindre orter och landsbygder. Det finns en lösning som i princip alltid fungerar

Personer utan tillgång till bil: barn och ungdomar som behöver ta sig till skola, fritidsaktiviteter, kompisar och sommarjobb. Äldre och nyanlända som inte har råd eller förmåga att köra bil till jobb, affär, vårdcentral etc. Det kan även gälla turister.

för alla – den egna bilen – men med ett viktigt undantag: för dem som av olika skäl inte äger eller kan köra en bil. Det gäller barn och ungdomar som behöver ta sig till skola, fritidsaktiviteter, kompisar och sommarjobb, det gäller äldre och nyanlända som inte har råd eller förmåga att köra bil till jobb, affär, vårdcentral och aktiviteter och det kan gälla turister som vill nå olika besöksmål utan att behöva släpa runt på en egen bil.

I stället för att erbjuda en och samma tjänst till alla och därmed till ingen, är det bättre att utgå från specifika målgruppers behov och börja med den viktigaste och/eller lättast genomförbara lösningen för den eller de användargrupperna.

Det kan vara lättare att skapa en mindre, men ändå kritisk, massa inom en målgrupp för exempelvis samåkning till träningar, till affären eller en arbetsplats utanför centralorten. När en tjänst visat sig fungera kan den sedan utökas till fler målgrupper och ändamål. Tre av orterna låg i kommuner med en relativ stor besöksnäring som hade kunnat agera draglok.





Lokal affärsutveckling:

För att påverka upplevd tillgänglighet och resvanor på en ort behövs tjänster som gör skillnad i människors liv. Utan relevanta tjänster finns inga förutsättningar att lyckas med lokal mobilisering. Det behövs alltså en mobilisering inte bara av konsumenter utan även producenter, det vill säga privatpersoner eller verksamheter som kan dela resurser. Utmaningen ligger i att skapa ett utbud av tjänster, inte i att etablera tekniska plattformar, speciellt på platser där intresset från kommersiella aktörer är litet.

Projektet hade inte avsatta resurser för att arbeta med den lokala affärsutveckling som hade behövts i brist på lokala entreprenörer med tid och intresse av att driva ett sådant arbete.

De konsulenter som anlätades i samarbete med KomILand-projektet för att framförallt arbeta med mobilisering av användare hade inte rätt profil – eller tid – för att arbeta med affärsutveckling. Även i detta avseende hade det underlättat med en lokal förankring innan projektstart och ett nära samarbete med respektive kommun. Det samma gäller samverkan med en nyckelleverantör som Västtrafik. Hade integrationen av den anropsstyrda Närtrafiken i Freelway-appen kunnat driftsättas, hade värdet av tjänsten ökat betydligt. Även om rekryterings- och registreringsflödet liksom funktionaliteten, användarvänligheten och användarstödet i Freelway-appen hade kunnat vara bättre, var det avgörande problemet innehållet, inte formen.

Det hade underlättats om det funnits en lokal förankring och ett nära samarbete med respektive kommun innan projektstart.

Landsbygdsmiljöavtal

För ökad tillgänglighet i landsbygder

Svenska Miljöinstitutet i samarbete med Trivector Traffic | Författare: Emma Lund och Anders Roth
Rapportnummer: C834 | ISBN: 978-91-7883-587-4 | Medel från: Energimyndigheten



Innehåll

Summary	24
Sammanfattning	25
1. Inledning.....	26
2. Metod	28
3. Nuläge och behov	33
4. Förslag till avtalslösning	37
5. Slutsatser och rekommendationer	40
6. Referenser.....	42

Summary

Interest in and preferences for the content of a rural environment agreement have been examined among residents in rural areas, officials in regions and municipalities, as well as politicians from the municipal, regional, and national levels.

Politicians from all three levels and officials from regions and municipalities are generally positive about the idea of an agreement. All groups also agree on the need to consider both accessibility and mobility, unlike current transport and infrastructure planning that primarily focuses on accessibility through transportation investments. Residents in rural areas prioritize increased accessibility and support for local services such as shops, schools, and pharmacies. There are also interesting examples from sparsely populated regions that are already working on solutions to reduce the need for long journeys. This can range from automated grocery stores to offering digital medical consultations through home care services.

Public transport is important for rural residents, and our conclusion is that when choosing measures to strengthen or improve public transport, it is appropriate to consult with those who currently use public transport the most. What is primarily requested by these individuals is route availability and reliability. An example is on-demand transport that can be combined and relied upon as an extension of scheduled services. Other requested measures include bike paths to stops and safe commuter parking.

There are currently several different forms of support aimed at rural areas, and various public organizations and authorities are working on rural development. Several of these forms of support do not seem to need more funding in themselves, but coordination can be improved based on the principle of enhancing both accessibility and mobility for designated locations and communities.

Rural environment agreements should be based on a model where municipalities and regions negotiate with the aim of coordinating the regional service program with site development, public transport, infrastructure measures such as bike paths, and secure interchange/stops. Municipalities need to identify which locations/communities should be prioritized and guarantee a basic level of services such as schools and preschools. Regions need to plan for a basic level of public transport services and ensure that the focus of the regional infrastructure plan allows for measures to promote sustainable travel instead of capacity-enhancing road projects. It is also important that measures can be coordinated by location and time. The next step should be for the municipality/region to be able to seek support from the state for the operation of public transportation and sustainable travel linked to public transportation. Support is needed for regions to maintain a basic level of service. What we propose requires decisions and funding from the government. While waiting for such an initiative, there are opportunities today for municipalities and regions to better coordinate their work.

Sammanfattning

Intresse för och önskemål om innehåll i ett landsbygdsmiljöavtal har undersökts hos invånare på landsbygder, tjänstepersoner i regioner och kommuner samt hos politiker från den kommunala, regionala samt den nationella nivån.

Politiker från alla tre nivåer samt tjänstepersoner från regioner och kommuner är generellt positiva till idén om avtal. Samtliga grupper instämmer också i behovet av att se till både tillgänglighet och mobilitet till skillnad från dagens transport- och infrastrukturplanering som skapar tillgänglighet främst genom transportsatsningar. Boende på landsbygder prioriterar ökad tillgänglighet och stöd till lokal service som affär, skola och apotek. Det finns också intressanta exempel från glesbygdsregioner som redan i dag arbetar med lösningar för att minska behovet av långa resor. Det kan handla om allt ifrån automatiska livsmedelsbutiker till att erbjuda digitala läkarbesök via hemtjänsten.

Kollektivtrafiken är viktig för boende på landsbygd och vår slutsats är att vidval av åtgärder för att förstärka eller förbättra kollektivtrafiken är det lämpligt att lyssna med de som mest utnyttjar kollektivtrafiken idag. Det som främst efterfrågas hos dessa personer är turutbud och tillförlitlighet. Ett exempel är anropsstyrd trafik som går att kombinera och lita på som förlängning av den linjebundna trafiken. Andra efterfrågade åtgärder är cykelvägar till hållplatser och säkra pendlarparkeringar.

Det finns idag flera olika stödformer riktat till landsbygd och olika offentliga organisationer och myndigheter som arbetar med landsbygdsutveckling. Flera av stödformerna verkar inte i sig vara i behov av mer pengar, men samordningen kan förbättras utifrån principen att stärka både tillgänglighet och mobilitet för utpekade orter och samhällen.

Landsbygdsmiljöavtal bör utgå från en modell där kommuner och regioner gör en förhandling med syfte att samordna det regionala serviceprogrammet med platsutveckling, kollektivtrafik, infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser/hållplatser. Kommuner behöver peka ut vilka orter/samhällen som ska prioriteras samt garantera ett basutbud gällande till exempel skola och förskola. Regionerna behöver planera för ett basutbud för kollektivtrafik samt se till att fokus för den regionala infrastrukturplanen medger åtgärder för hållbart resande i stället för kapacitetshöjande vägprojekt. Viktigt är också att åtgärder ska kunna ske samordnat till plats och tid. Som nästa steg ska sedan kommun/region kunna söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken. Här behövs det stöd för att regionerna ska kunna upprätthålla en grundläggande servicenivå. Det vi föreslår förutsätter beslut och finansiering från regeringen. I väntan på ett sådant initiativ finns det dock möjligheter redan idag för kommuner och regioner att samordna sitt arbete bättre.

Inledning

För att klara transportsektorns klimatomställning krävs en rad olika åtgärder. Även om elektrifiering och biodrivmedel kan ge viktiga bidrag till minskade utsläpp från transportsektorn krävs också minskade bilresor för att målet ska vara möjligt att nå, vilket till exempel Berg Mårtensson et al. (2024) visar i en analys av sex olika scenarier för att nå det svenska klimatmålet för transportsektorn till 2030.

För att minska bilresandet krävs en kombination av piskor och morötter, i form av å ena sidan till exempel höjda bränsleskatter och minskade reseavdrag, och å andra sidan satsningar på hållbara alternativ i form av till exempel kollektivtrafik och cykel (OECD 2021). Men kostnader och nyttor för dessa åtgärder kommer att fördelas ojämnt mellan olika grupper och geografier. I täta urbana miljöer är det relativt enkelt att skapa goda alternativ till bilen, medan situationen i glesa landsbygdsmiljöer är en annan. De flesta inkomstgrupper betalar idag ungefär samma andel av sin inkomst i bränsleskatter, men landsbygdsbor betalar redan idag ungefär dubbelt så mycket i bränsleskatt som storstadsbor (Trafikverket, 2020). Enligt Trafikutskottets forskningsöversikt från 2019 har relativt lite forskning gjorts kring hur en hållbar mobilitet i landsbygder och mindre tätorter kan se ut. I översikten nämns ett antal åtgärder/lösningar som kan bidra, men det saknas kunskap om hur väl dessa åtgärder kan svara upp mot landsbygdsbornas mobilitetsbehov och det saknas studier på hur styrmedel bör utformas för att uppnå en hållbar mobilitet i glesare geografier.

I det tidigare forskningsprojektet Styrmedel för accepterad hållbar tillgänglighet och rättvisa (Winslott, Hiselius et al. 2020) utforskades möjliga vägar framåt för att säkerställa en inkluderande och jämlik omställning. Projektet visar att det behövs kompletterande offentliga strategier för att människor på landsbygder på ett jämlikt sätt ska kunna medverka till omställningen och för att öka acceptans för densamma. Åtgärder som skapar bättre alternativ till bilen behöver kombineras med styrmedel som kompenserar landsbygdsbilismens ökade kostnader.

För att skapa acceptans i befolkningen (även på landsbygder) för åtgärder som ökar kostnaden för att köra bil kommer det troligtvis i närtid att behövas åtgärder som kompenserar för den minskade biltillgängligheten i landsbygder. Forskningsprojektet Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter (Hult et al. 2023) byggde vidare på denna slutsats och utforskade möjliga lösningar genom mer utförliga fokusgruppsintervjuer med boende på landsbygder i flera olika geografier från norra till södra Sverige, med fokus på att identifiera utmaningar och ta fram förslag på lösningar för att öka tillgängligheten för alla på landsbygder, och indirekt minska behovet av bil.



I **RORiLand-projektet** (Resor och Oresor i Landsbygder) har fokus för ett av delprojekten varit på att paketera möjliga lösningar för att minska bilberoendet på landsbygder i form av "landsbygds-miljöavtal" som ett möjligt styrmedel. Slutsatserna från projektet Rättvis tillgänglighet har utgjort en del av underlaget för att i dialog med boende på landsbygder identifiera intressanta lösningar att inkludera i avtalen. Konceptet landsbygdsmiljöavtal har sedan utforskats vidare i dialog med tjänstepersoner och politiker på lokal, regional och nationell nivå. Inspiration till landsbygds-miljöavtalen har hämtats från de tidigare stadsmiljöavtalen, där kommuner och regioner kunde söka finansiering från Trafikverket för åtgärder som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt för hållbara godstransportlösningar. Som motprestationer åtog sig kommunerna och regionerna att genomföra kompletterande åtgärder, styrmedel, program och planer som ledde i samma riktning. Genom att de olika parterna i avtalen dels hade rådighet över olika delar i planeringsprocessen, dels att avtalen triggade parterna att faktiskt genomföra de åtgärder som avtalats, kunde helheten av åtgärder som genomfördes inom stadsmiljöavtalen skapa en större nytta än om aktörerna agerat helt på egen hand. Forskning visar också att den samlade effekten av olika åtgärder för hållbara transporter blir större om de läggs samman i åtgärds paket, jämfört med den sammanlagda effekten av varje enskild åtgärd om de implementeras separat (Buehler et al. 2016).

Tanken är att landsbygdsmiljöavtal skulle kunna vara en nyckel för att skapa acceptans för de omfattande åtgärder som krävs för att klara transportsektorns klimatomställning. Landsbygdsmiljöavtal skulle förslagsvis innehålla åtgärder som både stärker den lokala tillgängligheten och servicen kombinerat med åtgärder för ett hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Avtalen ska tecknas mellan kommun, region och stat där alla tre parter har sitt ansvar och sina möjligheter att bidra till helheten. Poängen med avtal är att en kombination av åtgärder och insatser har potential att ge större effekter tillsammans jämfört med om åtgärderna hade genomförts var och för sig. Ett avtal mellan de tre nivåerna gör också att sannolikheten ökar för att åtgärder blir av och med högre ambitionsnivå än vad som annars hade varit fallet.

En kombination av åtgärder och insatser har potential att ge större effekter tillsammans än om de genomförs var för sig.

RORiLand-projektet har letts av Fyrbodals kommunalförbund, och andra medverkande aktörer har varit bland andra Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Region Halland och Region Kronoberg. Detta har satt ramarna för valet av fallstudier i delprojektet, där fokus varit på Brodalen i Lysekils kommun och Dals Långed i Bengtsfors kommun, båda i Fyrbodals kommunalförbund. Det är också anledningen till att exempel på regionalt serviceprogram och basutbud för kollektivtrafik har hämtats från Västra Götalandsregionen. Vid workshops med tjänstepersoner har inbjudan gått ut till tjänstepersoner från de kommunalförbund och regioner som medverkat i projektet.

Metod

I projektet har en rad olika metoder använts för att ta fram förslaget till landsbygds-miljöavtal, med syfte att få med perspektiv från boende på landsbygder, tjänste-personer och politiker.

Fokusgruppsintervjuer med boende

I ett första steg genomfördes fokusgruppsintervjuer med boende i Brodalen och Dals Långed, med syfte att identifiera behov och förslag på lösningar som skulle kunna underlätta ett minskat bilresande på landsbygder.

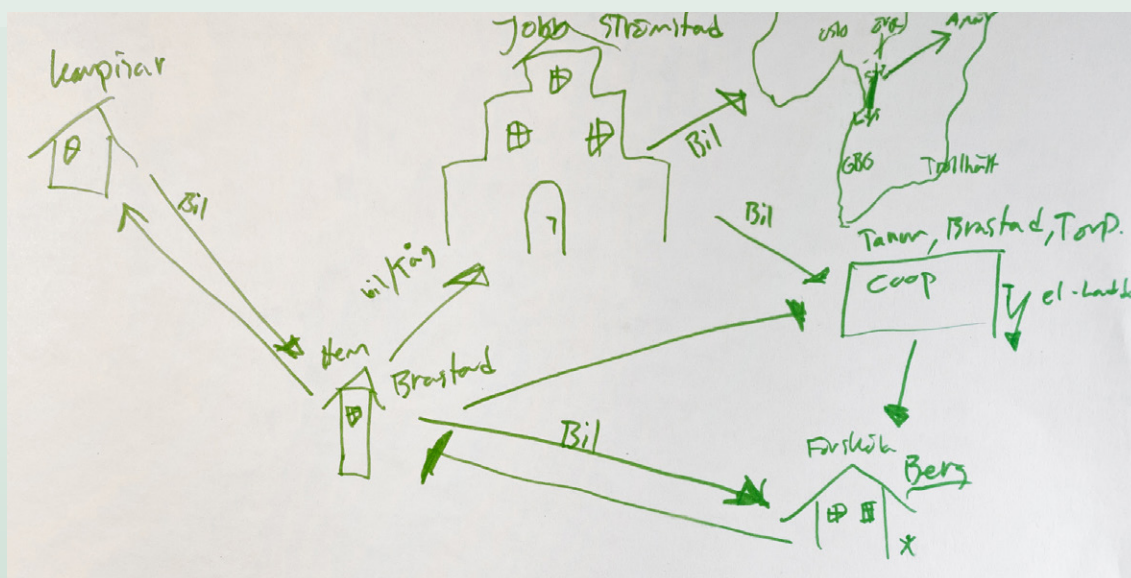
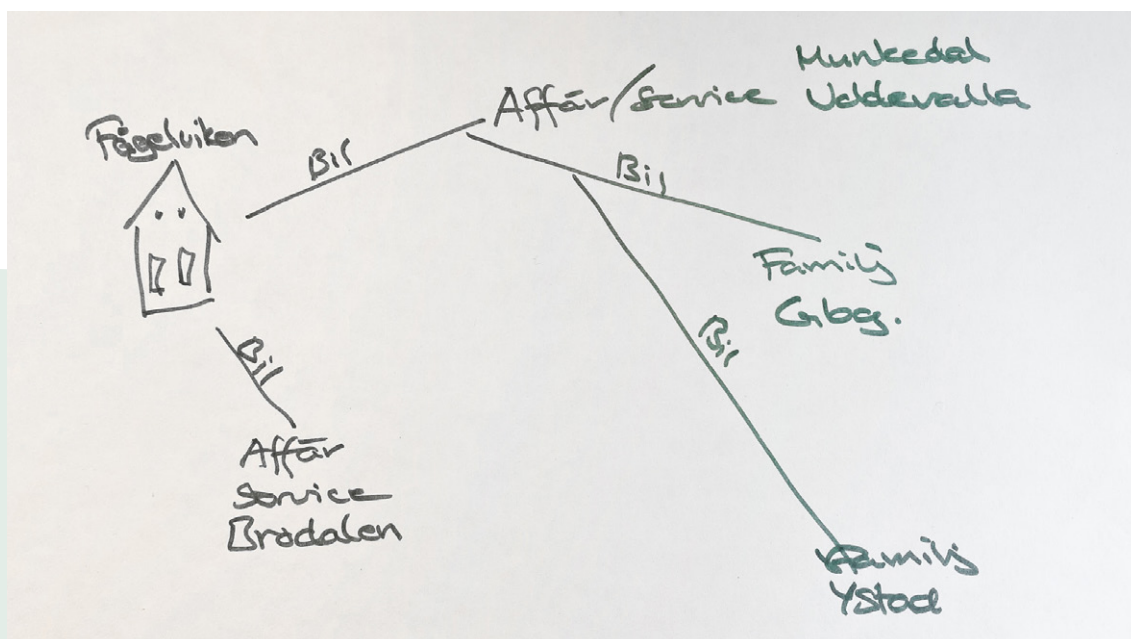
Brodalen och Dals Långed valdes som exempel på mindre orter med visst utbud av service och kollektivtrafik. I båda orterna finns dessutom grannskapskontor, lokaler där man kan hyra in sig på en arbetsplats för att kunna arbeta på distans i sällskap av andra, vilket var en av lösning-arna som undersöktes vidare i en annan del av RORiLand-projektet.

Deltagarna rekryterades genom annonser i sociala medier, anslag på lokala anslagstavlor och epost till personer som deltagit i projektets resvaneundersökning och gett sitt medgivande till att bli kontaktade. Fokusgrupperna genomfördes på plats i de två orterna i oktober 2023. Sex fokusgruppsintervjuer (tre på vare ort) genomfördes med totalt 16 deltagare. I fokusgrupperna deltog personer i olika åldrar, 10 kvinnor och 6 män. Några var under 30 och utan barn, några var småbarnsföräldrar, några yrkesarbetande med vuxna barn och några var pensionärer. Ett fåtal av deltagarna hade egen erfarenhet av de lokala grannskapskontoren.

Som inledning till fokusgruppsintervjuerna presenterades bakgrunden till projektet och utgångspunkten i ett hypotetiskt framtidsscenario där kostnaden för att köra bil ökat betydligt jämfört med idag. I det första momentet blev deltagarna ombedda att rita varsin vardagskarta (jfr Gil Sola och Levin 2021) över sina vardagliga målpunkter och hur de tog sig mellan dem. Två exempel på deltagarnas vardagskartor finns i Figur 1 nedan.

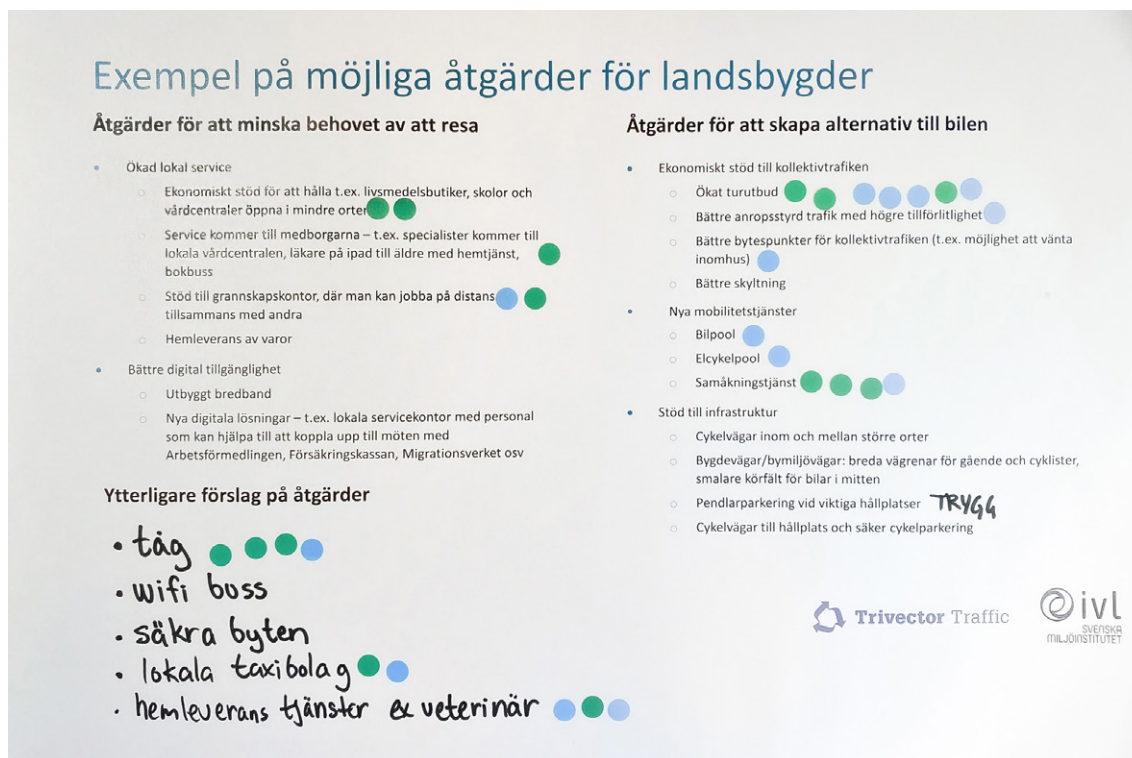
Syftet med denna övning var att få en bild av hur deltagarnas vardagsresor såg ut idag och utifrån detta också förstå varför de valde de färdmedel de gjorde idag och vilka eventuella utmaningar de såg kopplade till sina resor.





Figur 1. Exempel på vardagskartor från fokusgrupperna.

I nästa steg presenterades en lista med möjliga åtgärder för att minska behovet av att resa med bil, som diskuterades och därefter rangordnades utifrån hur väl deltagarna upplevde att de svarade mot deras utmaningar. Deltagarna hade också möjlighet att lägga till egna förslag på åtgärder som de trodde skulle kunna ha potential att minska deras behov av att resa med bil. Ett exempel på resultatet av diskussion och prioritering i en av fokusgrupperna finns i Figur 2.



Figur 2. Underlag för diskussion och prioritering av åtgärder i fokusgrupperna.

Workshopar med tjänstepersoner

Utifrån resultaten från fokusgrupperna togs ett första förslag till landsbygdsmiljöavtal fram som presenterades för en stor grupp tjänstepersoner som arbetar med landsbygdsfrågor och/eller kollektivtrafik från kommuner, kommunalförbund och regioner (med fokus på aktörer från de deltagande regionerna och kommunalförbunden) vid en digital workshop i januari 2024. Deltagarna fick i mindre grupper diskutera huruvida de bedömde att landsbygdsmiljöavtal kunde vara ett intressant styrmedel, vilka åtgärder som skulle kunna vara relevanta att inkludera, och hur avtalen skulle kunna utformas för att fungera i praktiken.



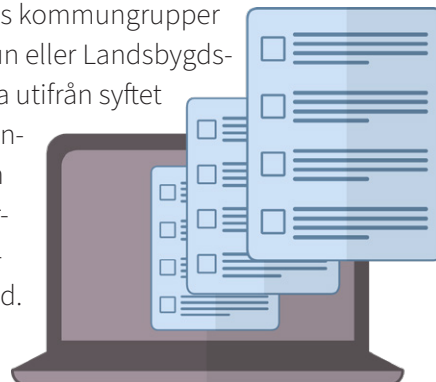


Intervjuer med politiker

Med utgångspunkt i ett mer genomarbetat förslag till landsbygdsmiljöavtal genomfördes under januari och februari 2024 sju intervjuer med företrädare för olika politiska partier, på kommunal (2 intervjuer), regional (2 intervjuer) och nationell nivå (3 intervjuer). Deltagarna representerade alla politiska partier utom Liberalerna som vi tyvärr inte lyckades nå. Politikerna valdes ut för att de på något sätt arbetar med landsbygdsfrågor. Vid intervjuerna presenterades ett preliminärt förslag till landsbygdsmiljöavtal som intervjupersonerna fick ge feedback på utifrån ett antal frågeställningar. Politikerna fick svara på samma frågor som tjänstepersonerna, men då de intervjuades en i taget gav det utrymme till friare samtal och större möjligheter till utvecklade resonemang.

Webenkät

I det sista momentet genomfördes en webenkät med boende på landsbygder i hela Sverige som fick svara på frågor kring sitt vardagsresande och ge feedback på förslaget till landsbygdsmiljöavtal. Enkäten skickades ut i februari 2024 och besvarades av 550 slumpmässigt utvalda personer över 18 år, boende i en kommun som ingår i någon av SKR:s kommungrupper Pendlingskommun nära mindre tätort; Landsbygdskommun eller Landsbygdskommun med besöksnäring vilka bedömdes som relevanta utifrån syftet med landsbygdsmiljöavtal. Syftet med enkäten var att få synpunkter från en större grupp individer än vad vi nått genom okusgrupperna. De svarande har en tämligen jämn könsfördelning. Åldern varierar från 18 år och uppåt samt den geografiska fördelningen utgår från Sydsverige till övre Norrland. Det finns även en god spridning i utbildningsnivå samt huvudsaklig sysselsättning.



Åtgärder

För frågor och diskussioner med de olika grupperna har utgångspunkten varit en exempellista på möjliga åtgärder för landsbygder enligt följande:

Åtgärder för att minska behovet av att resa

Ökad lokal service

- Ekonomiskt stöd för att hålla till exempel livsmedelsbutiker, skolor och vårdcentraler öppna i mindre orter
- Service kommer till medborgarna, till exempel specialister kommer till lokala vårdcentralen, läkare på iPad till äldre med hemtjänst, bokbuss
- Stöd till grannskapskontor, där man kan jobba på distans tillsammans med andra
- Hemkörning av varor/leverans till servicepunkt

Bättre digital tillgänglighet

- Utbyggt bredband
- Nya digitala lösningar, till exempel lokala servicekontor med personal som kan hjälpa till att koppla upp till möten med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Migrationsverket osv.

Åtgärder för att skapa alternativ till bilen

Stöd till kollektivtrafiken

- Ökat turutbud
- Bättre anropsstyrd trafik med högre tillförlitlighet
- Bättre bytespunkter för kollektivtrafiken, till exempel möjlighet att vänta inomhus
- Bättre skyltning

Stöd till infrastruktur

- Cykelvägar inom och mellan större orter
- Bygdevägar/bymiljövägar: breda vägrenar för gående och cyklister, smalare körfält för bilar i mitten
- Pendlarparkering vid viktiga hållplatser
- Cykelvägar till hållplats och säker cykelparkering

Nya mobilitetstjänster

- Bilpool
- Elcykelpool
- Samåkningstjänst



Underlag till avtalsförslaget

Utifrån underlaget som samlats in genom fokusgrupper, workshops, politikerintervjuer och webenkät formulerades det förslag till landsbygds miljöavtal som presenteras i denna rapport.

Nuläge och behov

Behov

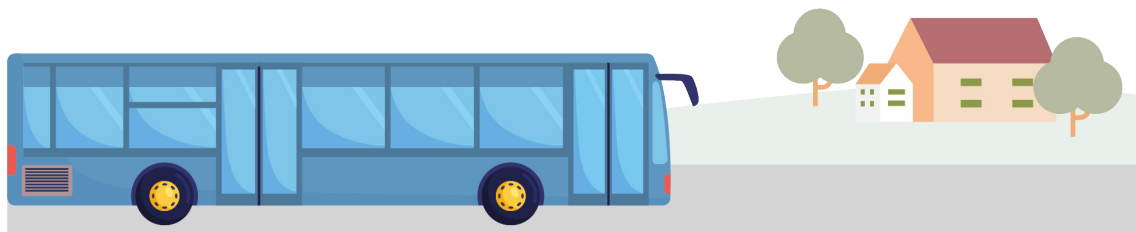
Klimat- och transportreformer har som beskrivs i inledningen hittills haft en övervikt mot städernas omställning, exempelvis via stadsmiljöavtalen och utbyggnad av laddinfrastruktur för elbilar. Det är logiskt då möjligheterna till att minska på bilåkande till förmån för mer gång, cykel och kollektivtrafik är större i städer jämfört med landsbygd. Stadsbor har generellt också högre inkomster jämfört med boende på landsbygd och köper därför fler nya elbilar. Samtidigt finns ett stort behov av åtgärder som ökar tillgängligheten och stärker möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt på landsbygder.

Såväl resultaten från fokusgrupperna som svaren i webenkäten, visar tydligt att bilen är det dominerande färdmedel bland boende på landsbygder. 83 procent av de svarande i webenkäten använder bil i de flesta fall för sina vardagliga resor. Endast 7 procent av de svarande i enkäten svarar att cykel, elcykel eller sparkcykel är det färdmedel de använder i de flesta fall för sina vardagliga resor, och 6 procent svarar att kollektivtrafiken är det färdmedel de använder oftast. Skillnaderna är dock stora mellan olika åldersgrupper, där 21 procent i åldersgruppen 18 - 29 anger kollektivtrafiken som sitt vanligaste färdmedel. Ett intressant resultat är också att 30 procent av de som svarat på enkäten anger att de har en hög eller mycket hög vilja att i fler situationer välja ett annat alternativ än bilen. Här återfinns samma skillnad mellan åldersgrupperna som ovan, där betydligt fler personer mellan 18 – 29 år önskar välja bort bilen jämfört med åldersgrupperna med en ålder över 50 år. Man kan därför dra slutsatsen att även boende på landsbygder efterfrågar åtgärder som förbättrar förutsättningarna för hållbart resande.

30%

har en hög eller mycket hög vilja att i fler situationer välja annat alternativ än bilen.

Kollektivtrafiken kom upp till diskussion i så gott som alla sammanhang, både i fokusgrupper och samtal med tjänstepersoner och politiker. Många synpunkter rörde turutbudet och tillförlitligheten. En viktig slutsats var dock att de som själva använde kollektivtrafiken mycket hade en mer positiv bild av hur den fungerade än de som såg sig som beroende av att köra bil. Detta resultat var tydligt både i fokusgrupperna och i webenkäten. Vid val av åtgärder för att förstärka eller förbättra kollektivtrafiken är det därför viktigt att de som mest utnyttjar kollektivtrafiken idag involveras.





Fokusgruppsintervjuerna och webenkäten visade

också tydligt att boende på landsbygder prioriterar ökad tillgänglighet och stöd till grundläggande lokal service som affär, skola och apotek högt. Även tillgång till paketutlämning är viktigt.

I landsbygder är det viktigt med ökad tillgänglighet och stöd till grundläggande lokal service som affär, skola, apotek och paketutlämning.

Lokala grannskapskontor

som finns i både Brodalen och Dals Långed kan fungera både som mötesplatser och som alternativ till långa pendlingsresor, inte minst för småbarnsföräldrar, även om långt ifrån alla har arbeten där det fungerar att arbeta på distans. 12 procent av de som svarat på webenkäten anger dock att de har möjlighet att arbeta eller studera hemifrån hela veckan, och ytterligare 30 procent att de kan göra det delar av veckan, så potentialen för att arbeta på distans hemifrån eller från ett grannskapskontor är relativt stor även bland boende i landsbygder.

De behov som uttrycks

från fokusgrupper och deltagare i webenkät stämmer också väl överens med synpunkter från tjänstepersoner i Boråsregionens kommuner som framkommit under dialogmöten (Boråsregionen 2024). Dessa genomfördes i en annan del av RORiLand-projektet under 2023 och 2024 med syfte att diskutera utmaningar och möjligheter kring mobilitet i glesare geografier. Behov som lyfts fram gäller bland annat att bygga ut och koppla ihop cykelvägar med hållplatser och bytespunkter för kollektivtrafiken samt pendelparkeringar för både bil och cykel som är tillgängliga och funktionella. Ytterligare behov från dialogmötena gäller att närtrafiken har en större roll att fylla än i dagsläget samt att samarbete behövs med det lokala förenings- och näringslivet.

Flera av politikerna ansåg

att konceptets idé om att ett landsbygdsmiljöavtal kan fylla en roll för att öka acceptansen för en omställning av transportsektorn och högre drivmedelskostnader. De flesta lyfte också fram att åtgärder för att minska behovet av resor är minst lika viktiga som förbättrade resmöjligheter. Flera uttryckte också ett önskemål om att få höra mer om resultaten och konkreta tillämpningar.

Dagens stödformer

Det finns idag flera olika stödformer riktat till landsbygd och olika offentliga organisationer som arbetar med landsbygdsutveckling. En av de mer centrala stödformerna är de regionala serviceprogrammen, där Tillväxtverket har i uppdrag att bistå regionerna i framttagande och genomförande av programmen.

De regionala serviceprogrammen har som syfte att ge god tillgång till kommersiell service riktat till landsbygdsområden och utgår från fem utpekade kommersiella serviceområden; dagligvaror, drivmedelsstationer samt paket-, apotek- och betaltjänstombud (Tillväxtverket 2021).

Ett annat syfte med de regionala serviceprogrammen är att bidra till att stärka samordning och prioritering av de olika statliga stöd som kan beslutas av regionerna med förordning 2000:284 om stöd till kommersiell service finns som grund (Skr 2020/21:133).

Ett tredje syfte är enligt regeringen att bidra till samverkan mellan nationella, regionala och lokala aktörer. Dagligvarubutiker och bemannade drivmedelsstationer lyfts här fram som speciellt viktiga då de fungerar som samlande även för andra serviceslag (Skr 2020/21:133). Västra Götalandsregionen beskriver till exempel i sitt regionala serviceprogram att kommersiell service är sammankopplad med annan service, men även med samhällsplanering, fysisk planering och näringslivsutveckling (VGR 2023).

Västra Götalandsregionen arbetar enligt sitt program med att prioritera platser för stödinsatser och exempel på urvalskriterier som används är:

- Att det endast finns en aktör per serviceslag
- Att det är betydande avstånd till närmaste aktör
- Att servicen är av stor betydelse
- Att servicepunkten fungerar som en mötesplats och att det finns organiserad samverkan för utveckling av service i lokalsamhället
- Att grundservicen är svår att upprätthålla på kommersiella grunder



Ett annan stödform utgörs av Leaderprogrammet (lokalt ledd utveckling genom Leader).

Programmet drivs av Jordbruksverket och det finns under tidsperioden 2023-2027 1,7 miljarder kronor att söka. Finansieringen kommer från EU och från svenska staten, men även kommuner och ibland även regioner kan bidra. Exempel på områden som kan få stöd är att öka landsbygders attraktivitet för boende, att arbeta med utveckling av bygdens föreningsliv samt att arbeta med näringslivsutveckling (Jordbruksverket 2024).

Ett annat område där det går att söka stöd gäller bredbandsutbyggnad. Det är Post- och telestyrelsen som ger bidrag till fiberföreningar, stadsnät och operatörer för att bygga ut bredband. Ansökningarna ska baseras på prioriteringar där regionerna ska peka ut områden som ska vara i fokus för bredbandsstödet. Stödet omfattar direkta investeringskostnader som rör den fysiska infrastrukturen (PTS 2024).

Regioner och eller kommuner finansierar och ansvarar för kollektivtrafiken utgående från lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). I varje län ska det enligt lagen finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har till ansvar att ta fram ett trafikförsörjningsprogram för att bland annat fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafiken. I Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram finns till exempel mål för god geografisk tillgänglighet. Ett sådant är att minst 82 procent av invånarna ska ha högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) (VGR 2021).

Regionen ansvarar för och planerar tillsammans med kommuner och Trafikverket infrastruktursatsningar, till exempel genom länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen. Innehållet i länsplanerna styrs av förordningen (SFS 1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. En länsplan ska gälla för tolv år och domineras ekonomiskt av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Men planerna innehåller också exempelvis statlig medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar (SOU 2022:21).

Många regioner driver också olika typer av platsutvecklingsprojekt, med ekonomiskt stöd från Tillväxtverket eller EU:s strukturfonder. Tillväxtverket har också beskrivit att flera av ovanstående stödformer och åtgärdsformer har tydliga kopplingar (VGR 2023). Det gäller främst kommersiella servicetjänster, kommunala uppgifter som omsorg och medborgarservice samt statliga åtaganden och myndighetsuppgifter. Tillväxtverket ser även att kollektivtrafik, it och transport/logistik är områden som har en roll att fylla.

Vår slutsats utifrån de intervjuer och workshops vi genomfört med politiker och tjänstepersoner är att flera av stödformerna inte främst verkar vara i behov av mer pengar, men att olika aktiviteter och initiativ skulle kunna samordnas betydligt bättre för att stärka både tillgänglighet och mobilitet för utpekade orter och samhällen. Ett område där det dock är tydligt att ytterligare medel skulle kunna skapa en nytta för landsbygder är driften av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken finansieras idag till hälften av biljettintäkter och till hälften av skattemedel, men andelen skattefinansiering varierar stort mellan olika regioner. Som reaktion på regionernas sviktande ekonomi dras allt mer av landsbygdstrafiken in runtom i Sverige, och ersätts i bästa fall av någon typ av anropsstyrd kollektivtrafik med varierande kvalitet och användbarhet. Här kommer idén om ett landsbygdsmiljöavtal in.

Förslag till avtalslösning

Vårt förslag till landsbygds miljöavtal innebär att kommuner och regioner möts i en förhandling med syfte att samordna insatser inom det regionala serviceprogrammet med insatser kopplade till platsutveckling, bredband, kollektivtrafik och infrastruktur-åtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser/hållplatser (se figur 3 på nästa sida).

Kommunerna behöver peka ut vilka orter/samhällen som ska prioriteras. Gärna med en klassificering utifrån serviceutbud utgående från en Ortsstruktur. De behöver vidare ha en plan och arbete för platsutveckling för att på ett organiserat sätt inkludera bland annat näringsliv, kultur och föreningsliv. Ett rimligt krav bör också vara att kommunerna gör en kommunal serviceplanering för att kunna upprätthålla ett basutbud av kommunala åtaganden gällande till exempel skola och förskola för aktuella orter. Regionerna å sin sida behöver ha det regionala serviceprogrammet i fokus innehållande den kommersiella servicen. Regionen behöver vidare planera för ett fungerande basutbud för kollektivtrafik samt se till att den regionala infrastrukturplanen medger tillräckliga åtgärder för hållbart resande riktat till landsbygd. Här är det viktigt att de som idag nyttjar kollektivtrafiken i landsbygder är involverade.

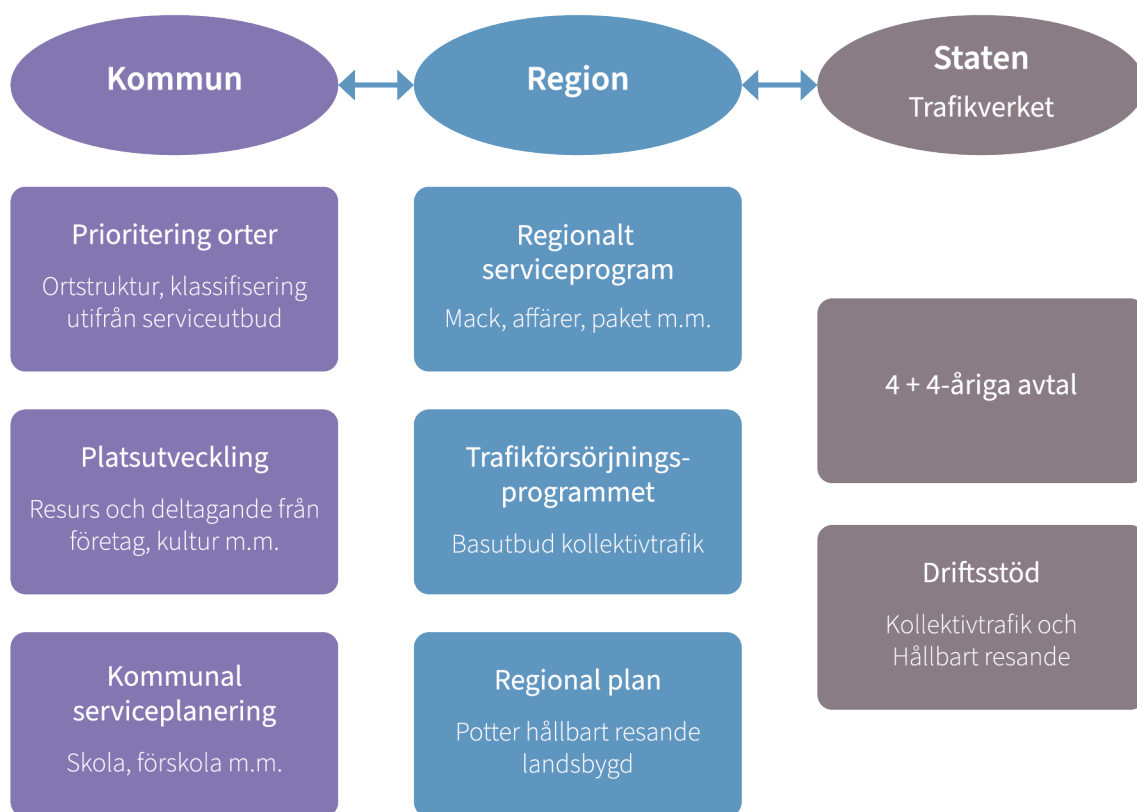
För att potentialen för ökad hållbar tillgänglighet

med den föreslagna avtalslösningen ska kunna realiserar är det viktigt att åtgärder ska kunna ske samordnat till plats och tid. När kommun och region är överens om vilka orter och åtgärder som ska prioriteras och vilka åtaganden som ligger på kommunen och regionen ska sedan kommun/region tillsammans kunna söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektiv-

När kommun och region är överens om vilka åtgärder och orter som ska prioriteras, söker de sedan tillsammans stöd från staten för drift av kollektivtrafik.

Lämplig avtalsperiod för landsbygdsavtal kan vara 4 år med möjlighet till 4 års förlängning.

trafiken för att regionerna ska kunna upprätthålla en grundläggande servicenivå. En lämplig avtalsperiod för landsbygds miljöavtalen skulle kunna vara fyra år, med möjlighet till fyra års förlängning. Under denna period förbinder sig kommunen att upprätthålla servicenivån och regionen att upprätthålla kollektivtrafiken på avtalad nivå.



Figur 3. Modell för landsbygds miljöavtal.

Ett åtgärds paket skulle till exempel kunna innebära följande:

- Kommunen gör en serviceplanering och pekar ut vilka funktioner de olika orterna i kommunen är tänkta att ha och gör ett eget åtagande om att upprätthålla en viss servicenivå i respektive ort.
- Regionen prioriterar medlen i det regionala serviceprogrammet i enlighet med kommunens serviceplanering.
- Regionen åtar sig att inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen investera i infrastrukturåtgärder som ligger i linje med prioriteringen, exempelvis att göra om en landsväg till bygdeväg för att underlätta cykling mellan två näraliggande orter, att anlägga en ny cykel-förbindelse från ett samhälle till en kollektivtrafiknod några kilometer därifrån, eller att anlägga en bättre busshållplats.
- Beroende på vilken typ av infrastrukturåtgärd som är aktuell kan kommunen åta sig att exempelvis medfinansiera en investering i en ny cykelväg, eller att genomföra investeringar i kompletterande åtgärder som säker cykelparkering eller pendlarparkering i anslutning till en viktig hållplats.
- Kommun och region ansöker tillsammans om medel hos staten för att stärka kollektivtrafiken i den berörda kommunen.
- Kommun och region gör en överenskommelse om att samverka kring åtgärder för platsutveckling, exempelvis genom att gemensamt söka stöd för att anställa en person som arbetar med platsutvecklingsfrågor i kommunen.



I dialogen med tjänstepersoner och politiker har vi också utforskat frågan om hur avtalen skulle förhandlas och tecknas. Vår bedömning är att en förhandling mellan region och kommun kombinerat med ett ansökningsförfarande för att ta del av statliga medel är mest hanterbart med tanke på antalet kommuner som skulle kunna vara aktuella för landsbygdsmiljöavtalen. Stads- miljöavtalen fungerade på ett liknande sätt, där kommuner (och i några fall regioner) själva satte samman sina förslag till lösningar, och sedan sökte stöd från Trafikverket som beviljade medel utifrån hur väl projekten svarade emot skrivningarna i förordningen.

Idén om ett landsbygdsmiljöavtal har i projektet presenterats för politiker från alla tre nivåer samt tjänstepersoner från regioner och kommuner. De personer vi intervjuat är generellt positiva till idén om avtal. Samtliga grupper instämmer också i behovet av att se till både tillgänglighet och mobilitet till skillnad från dagens transport- och infrastrukturplanering som skapar tillgänglighet främst genom transportsatsningar.

Den lösning vi föreslår förutsätter beslut och finansiering från regeringen. Sannolikt behövs också förändringar i förordningar som (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, då statligt stöd till kollektivtrafik idag är inriktat på investeringar och inte till drift.

Klimaträtsutredningen har också föreslagit att regeringen ska tillsätta en utredning för att klargöra om statligt stöd får och bör ges till drift av lokal eller regional kollektivtrafik (SOU 2022:21). I väntan på ett sådant initiativ finns det dock möjligheter redan idag för kommuner och regioner att samordna sitt arbete bättre. Som presenterades ovan har regionerna möjlighet att styra en rad olika satsningar, inom allt ifrån kollektivtrafik och infrastrukturplanering till regionala serviceprogram, platsutvecklingsprojekt och även kopplat till vården. Samtidigt är kommunerna med sitt kommunala planmonopol och ansvar för skola och förskola ansvariga för många viktiga områden som regionen inte kan styra. Här finns alltså goda möjligheter för regionerna och kommunerna att även utan staten som part själva ta ett samlat grepp om insatserna som genomförs för att säkerställa att de skapar maximal nytta. Det finns ingenting som hindrar regionerna att redan idag förhandla med kommunerna om att genomföra åtgärder inom ramen för det kommunala åtagandet, som motprestation till satsningar på exempelvis utökad kollektivtrafik eller extra satsningar på cykelinfrastruktur i den berörda kommunen.

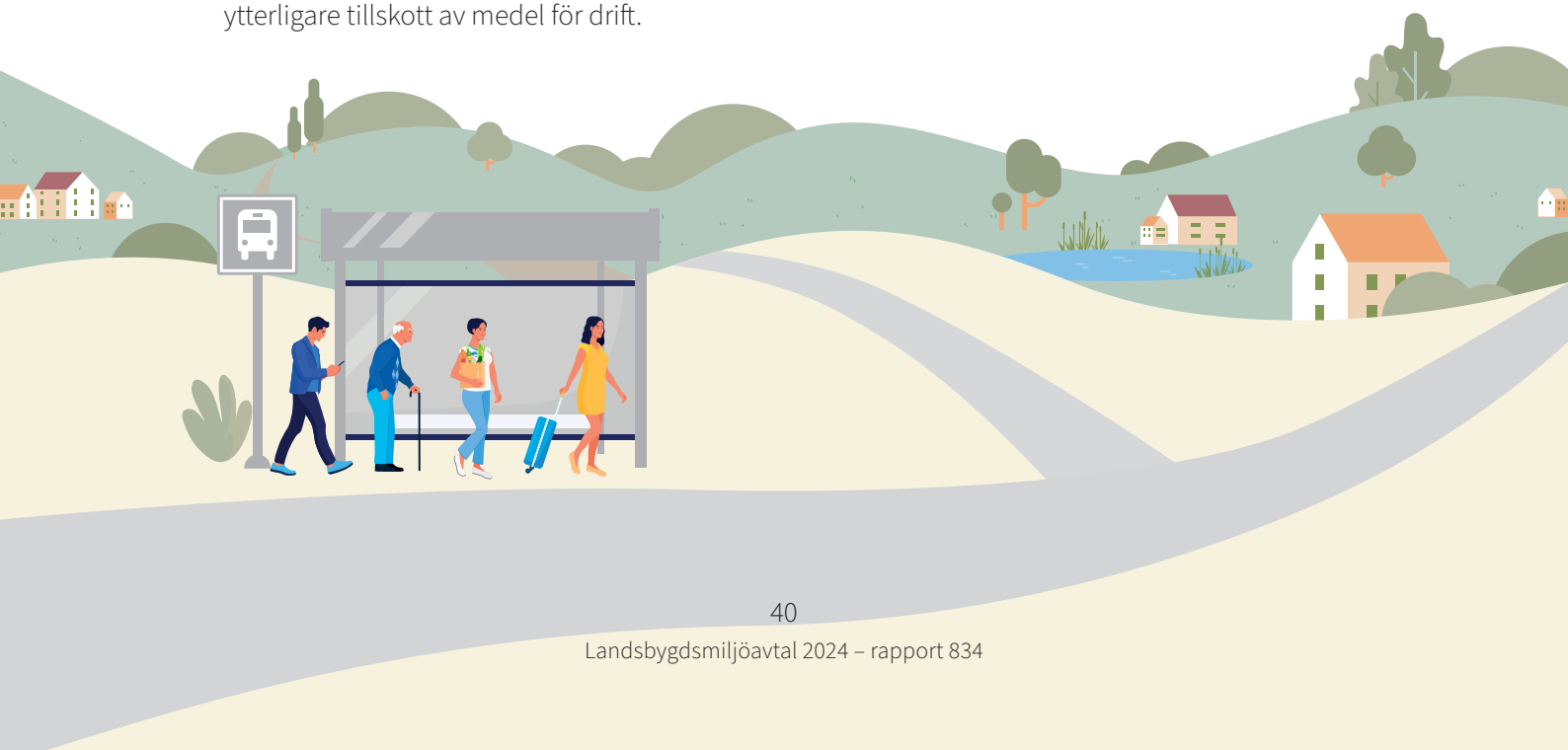
Slutsatser och rekommendationer

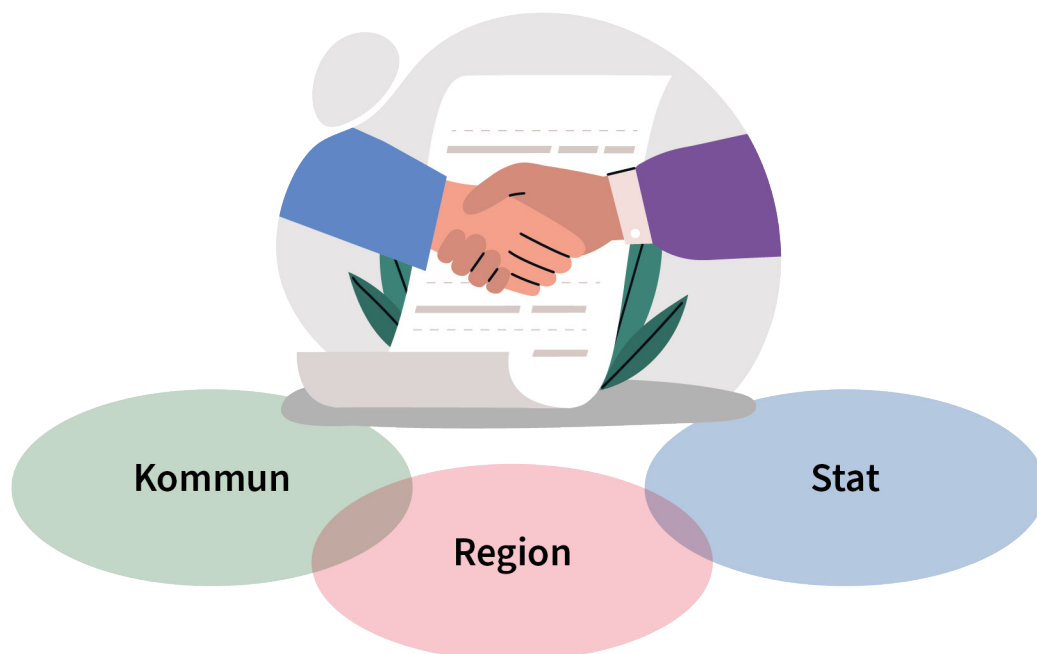
Något som blivit tydligt i projektet är hur viktigt det är att involvera landsbygdsbor i transportsektorns klimatomställning. Klimatomställningen berör oss alla, oavsett var vi bor, och det finns ett stort engagemang och en vilja att ställa om bland landsbygdsbor, men samtidigt en frustration över nedmonteringen av service och en känsla av att samhället inte bryr sig om människor som bor i landsbygder. Det har också blivit tydligt hur viktigt det är att hantera transportsektorns klimatomställning inte bara som en fråga om mobilitet, utan även om tillgänglighet.

Att säkra tillgången till service i mindre orter, fysiskt eller digitalt eller genom nya lösningar där service kommer till medborgaren i stället för tvärtom, framstår som centralt för att minska behovet av resor. Här har kommunen en viktig roll med att säkerställa tillgänglighet till skola och omsorg, och det regionala serviceprogrammets stöd till lokal service är en annan viktig pusselbit. Därtill kommer åtgärder för att öka tillgängligheten med hållbara färdssätt, genom stärkt kollektivtrafik, pendlarparkeringar, cykelinfrastruktur och liknande.

Kommunen har en viktig roll med att säkerställa tillgängligheten till skola och omsorg. Det har även det regionala serviceprogrammets stöd till lokal service.

För att stärka lokalsamhällena ytterligare har det i projektet också blivit tydligt hur viktiga ideella krafter är för att fylla mindre orter med innehåll. Många olika aktörer behöver alltså kraftsamla gemensamt för att öka den hållbara tillgängligheten i landsbygder. Ett flertal stöd finns redan idag som på olika sätt riktar sig till landsbygd, men en bättre koordinering skulle kunna öka den samlade nyttan av stöden. För kollektivtrafiken på landsbygd finns också ett behov av ytterligare tillskott av medel för drift.





Det finns hos alla grupper som involverats i projektet ett tydligt intresse för ett landsbygds-miljöavtal som tecknas mellan kommun, region och stat innehållande åtgärder både för lokal service och hållbart resande. Vi föreslår därför att ett avtal skulle kunna utformas så att kommuner och regioner förhandlar om gemensamma åtgärds paket, med syfte att samordna sina insatser och få större nytta av de medel som investeras. I avtalen kan insatser i det regionala serviceprogrammet samordnas med insatser för platsutveckling, infrastrukturåtgärder som cykelvägar och säkra bytesplatser samt kollektivtrafik. När kommun och region gjort en överenskommelse om insatser kan de därefter söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken.

Med utgångspunkt i det stora stöd som finns för konceptet landsbygds miljöavtal hos såväl landsbygdsbor som planerare och politiker vill vi rekommendera regeringen att ge Tillväxtverket och Trafikverket i uppdrag att utreda hur ett landsbygds miljöavtal skulle kunna utformas och att ta fram ett förslag till de förordningsändringar som behövs som gör det möjligt för kommuner och regioner att ansöka om stöd för drift av kollektivtrafik på landsbygd mot att kommuner och regioner som motprestation samordnar sina insatser för ökad tillgänglighet i landsbygd.

Regeringen kan ge
Tillväxtverket och Trafikverket
i uppdrag att utreda hur ett lands-
bygdsavtal kan utformas.

I väntan på detta kan de svenska regionerna under tiden arbeta med att ta fram regionala avtal med kommunerna enligt den modell som föreslagits, där insatser för ökad tillgänglighet i landsbygd samordnas mellan region och kommun.

Referenser

Boråsregionen (2024) **Hållbar mobilitet i glesare geografier**. Boråsregionen Sjuhärad's kommunalförbund 2024-04-04

Buehler, R. Pucher, J., Gerike, R., Götschi, T. (2016) **Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria and Switzerland**. Transport Reviews, Vol 37. Maj 2016

Gil Sola, A & Levin, L. (2021) **Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt**. In Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik, 107-133. ISBN 978-91-986324-8-4

Mårtensson Berg, H. Höjer, M. & Åkerman, J. (2024) **Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development**, International Journal of Sustainable Transportation, 18:2, 115-133, DOI: 10.1080/15568318.2023.2248049

Hult, Å. Nyblom, Å. Lund, E. Johansson, H. Dahlqvist, F. Nuruzzaman, R. Perjo, L. & Wennberg, H. (2023) **Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter**. IVL rapport C802, november 2023

<https://jordbruksverket.se/stod/lokalt-ledd-utveckling-genom-leader/leader-2023-2027>: 2024-04-21

OECD (2021) **Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design**. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

<https://pts.se/sv/bransch/internet/bredbandsutbyggnad/bredbandsstod>: 2024-04-21

Regeringen (2020) **Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet**. Skrivelse 2020/21:133

Regeringen (2010) **Lag (2010:1065) om kollektivtrafik**. SFS nr 2010:1065

SOU 2022:21 **Rätt för klimatet**. Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen

Västra Götalandsregionen (2023) **Regionalt serviceprogram (RSP) för landsbygds- och skärgårdsområden i Västra Götaland 2023-2030**

Västra Götalandsregionen (2021) **Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 Hållbara resor i Västra Götaland**. 18 maj 2021

Tillväxtverket (2021) **Metodstöd för regionala serviceprogram 2022–2030**. Rapport 0382. ISBN 978-91-89255-42-5

Projekt med syfte att att öka kunskapen om hur
mobilitetstjänster och grannskapskontor kan förbättra
tillgängligheten och bidra till minskad pendling och
bättre levnadsvillkor i landsbygder.



Projektägare

Fyrbodal

Finansiär

 **Energimyndigheten**

Projektdeltagare

 **VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN**

 **skaraborgs
kommunalförbund**

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

**RI
SE**

 **ivl**
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET

 **Trivector**



**Handelshögskolan
i Stockholm**

 **REGION
KRONOBERG**

 **Telia Company**

 **Region Halland**

 **Folkets Hus
och Parker**

Paydrive®