

| | |
|---|--|
| Energimyndighetens titel på projektet – svenska RORiLand – Resor och O-resor i landsbygder (fd Rurala o-resor och resor i landsbygder) | |
| Energimyndighetens titel på projektet – engelska RORiLand – Travels and un-travels on the countryside (former Rural un-travels and travels on the countryside) | |
| Universitet/högskola/företag Fyrbodals kommunalförbund | Avdelning/institution Regional utveckling |
| Adress Box 305, 451 18 Uddevalla | |
| Namn på projektledare Ingrid Lindkvist | |
| Namn på ev övriga projektdeltagare | |
| Nyckelord: 5-7 st Landsbygdsmiljöavtal, grannskapskontor, mobilitet, landsbygd, mobilitetstjänster, styrmedel, coworking | |

Förord

Stort tack till Energimyndigheten som har gjort det möjligt att genomföra detta projekt tillsammans med följande finansiärer och projektpartner:

Västra Götalandsregionen
Fyrbodals kommunalförbund
Skaraborgs kommunalförbund
Sjuhärads kommunalförbund
Region Halland
Region Kronoberg
Trivector Traffic AB
Telia Company AB
Paydrive AB
Folkets Hus och Parker

Tack till styrgrupp, forskare, samverkansgrupp, referenspanel, deltagare i intervjuer, enkäter och grannskapskontor/coworkinghubbar för ert arbete och engagemang i projektet.

Projektdeltagare

Styrgrupp

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| Västra Götalandsregionen | Aako Raoofi |
| Fyrbodals kommunalförbund | Morgan Ahlberg, Ingrid Lindkvist |
| Skaraborgs kommunalförbund | Thomas Boström |
| Sjuhärads kommunalförbund | Karin Björklind |
| RISE | Hans Arby, Göran Smith |
| Trivector Traffic AB | Lena Smidfelt Rosqvist |

Forskare

| | |
|---------------------------------------|--|
| IVL Svenska Miljöinstitutet | Anders Roth, Helena Lundström |
| RISE Research Institutes of Sweden AB | Hans Arby, Göran Smith, Pia Westford, Shiva Habibi, Pontus Svenson, Alfred Söderberg |
| Trivector Traffic AB | Emma Lund, Emeli Adell |
| Handelshögskolan i Stockholm | Lena Lid Falkman |

Samverkansgrupp

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| Västra Götalandsregionen | Aako Raoofi |
| Region Halland | Ludvig Simonsson |
| Region Kronoberg | Agneta Karlsson |
| Fyrbodals kommunalförbund | Morgan Ahlberg, Ingrid Lindkvist |
| Skaraborgs kommunalförbund | Thomas Boström |
| Sjuhärads kommunalförbund | Karin Björklind |

Referenspanel

Arenan för samverkan - Mobilitet i glesa geografier
Folkets Hus och Parker

Grannskapskontor/coworkinghubbar och andra parter direkt involverade i projektet

Studio Växt, Dals Långed (Bengtsfors kommun)
Bro Coworking, Brodalen (Lysekils kommun)
Tedarhuset, Tanumshede (Tanums kommun)
Väveriet, Uddebo (Tranemo kommun)

Freelway AB

Relaterade grannskapskontor/Coworkinghubbar

Gomorrön, Östersund
Samverket, Östersund
House Be, Åre
Fjällhubben, Vemdalen
Nytt grannskapskontor i Grundsund

Relaterade förstudier och forskningsprojekt

Åmål, Bengtsfors, Mellerud - Coworking på fler platser i Dalsland

Uppsala Kommun - Arbetshubb i Björklinge

Göteborgs Universitet - Hemarbetet, pandemin och den energisnåla staden –

Omställningens möjligheter, utmaningar och spänningar

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 6 |
| Summary | 7 |
| Inledning | 8 |
| Bakgrund..... | 8 |
| Projektets mål | 9 |
| Effektmål | 9 |
| Övergripande projektmål | 9 |
| Specifika delprojektmål per arbetspaket..... | 9 |
| Genomförande | 10 |
| Resor och o-resor i landsbygder | 10 |
| Prolog..... | 10 |
| Fem (mycket olika) orter | 10 |
| Forskningen i fokus | 12 |
| Grannskapskontor och mobilitetstjänster..... | 12 |
| Fyra arbetspaket, sex forskargrupper..... | 12 |
| Många datakällor | 13 |
| Tekniska mätningar..... | 14 |
| Intervjuer och workshops..... | 15 |
| Om underlagens kvalitet och kvantitet | 15 |
| Byte av teknisk plattform..... | 16 |
| GDPR..... | 17 |
| Specifikt genomförande för Grannskapskontor (AP1) | 18 |
| Syfte och metod | 18 |
| Specifikt genomförande för Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2) | 18 |
| Syfte och metod | 18 |
| Plattformen och appen Freelway | 18 |
| Specifikt genomförande för Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3)..... | 19 |
| Syfte och metod – AP3 som helhet..... | 20 |
| Värderingsmodellen..... | 20 |
| Miljöpotential..... | 20 |
| Landsbygdsmiljöavtal | 21 |
| Specifikt genomförande för Lokal delaktighet, replikering och projektledning (AP4)..... | 21 |
| Resultat | 22 |
| Grannskapskontor och samhällsnytta (AP1)..... | 22 |
| Undersökta grannskapskontor..... | 22 |
| Grannskapskontorens organisationsform och affärsmodell..... | 22 |
| Arbetsgivares inspel och policys | 22 |
| Grannskapskontorens nytta för lokal utveckling. | 23 |
| Grannskapskontorens nytta för småföretag och anställda | 23 |
| Hur grannskapskontoren kan påverka bilpendlingen..... | 24 |
| Lägets betydelse för samhällsnytta | 24 |

| | |
|---|----|
| Nya affärsmodeller för grannskapskontoren..... | 26 |
| Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)..... | 26 |
| Resultat från enkät och intervjuer | 27 |
| Erfarenheter från etableringen av tjänster..... | 28 |
| Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3) .. | 29 |
| Resultat Värderingsmodell | 29 |
| Resultat Miljöpotential | 31 |
| Resultat Landsbygds miljöavtal..... | 33 |
| Lokal delaktighet, replikering och projektledning (AP4)..... | 35 |
| Styrgrupp | 35 |
| Samverkansgrupp..... | 35 |
| Rundabordsamtal..... | 35 |
| Nationella och internationella konferenser | 35 |
| Workshopar..... | 36 |
| Hur går regionerna vidare efter projektet?..... | 36 |
| Region Halland | 37 |
| Region Kronoberg..... | 37 |
| Västra Götalandsregionen..... | 37 |
| Diskussion..... | 38 |
| Grannskapskontor (AP1) | 38 |
| Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)..... | 39 |
| Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3) .. | 40 |
| Diskussion Värderingsmodellen | 40 |
| Diskussion Miljöpotential..... | 41 |
| Diskussion Landsbygds miljöavtal | 42 |
| Projektledning, kommunikation, lokal samverkan mm (AP4) | 43 |
| Publikationslista..... | 46 |
| Referenser, källor..... | 47 |
| Bilagor | 48 |

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 landsbygds miljövital liknande de tidigare stadsmiljövitalen. 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 landsbygds miljövital, inspirerade av de tidigare storstadscentrerade stadsmiljövitalen. 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.

Summary

The purpose of RORiLand – Travel and non-travel in rural areas – has been to increase the knowledge about how mobility services and neighbourhood (coworking) offices can improve accessibility in smaller towns, under what conditions and with what effect on, for example, behaviour and climate impact.

The project has been running for about two and a half years and has included five locations in the Västra Götaland region with some form of neighbourhood office – Dals Långed (Bengtsfors mun.), Brodalen (Lysekil mun.), Tanumshede (Tanum mun.), Uddebo (Tranemo mun.) and Vara (Vara mun.).

The research has been carried out by research groups from RISE, IVL, Trivector and the Stockholm School of Economics and included studies of the location, organization and benefits of neighbourhood offices in rural areas, the establishment and effects of mobility services and the development of a model for valuing accessibility and a model for a rural environment agreement similar to the previous so called state-municipality urban environment agreements. One of the project's unique features has been the combination of neighbourhood offices and mobility services – i.e. travel and non-travel.

The research has been based on several different types of data collection, an app- and GPS-based travel survey with a questionnaire (TravelVu), a vehicle-based driving log (PayDrive), OD/movements from mobile phone users (Telia Crowd Insight), interviews, focus groups and statistics from open sources. Users have had access to mobility services through an app (Freelway), including a multimodal journey planner, advanced ride-sharing service and some local shared services.

The main conclusions are that neighbourhood offices need to have an "X-factor" – an added value that attracts users – as well as be close to public services, shops, customers and public transport. Neighbourhood offices create value in the form of social contacts, knowledge exchange, separation of work and private life and a better work-life balance. They can lead to shorter and more active journeys as well as longer journeys by car. The project's analysis of the environmental potential of reduced travel shows only negligible effects.

There have been both project-related and general challenges in creating both supply and demand for mobility services, challenges that have also been part of the research. Usage, and thus the effect, has been low, mainly because of how good – and necessary – the private car is for the majority of residents. Even though the use of public transport and other mobility services is small, residents still see a benefit in having alternatives.

The project has developed a model and process to help decision-makers assess the value – in terms of reduced traffic work – of new services and compare it with investments or subsidies. Among both residents and public politicians and officials, there is a clear interest in what the researchers call Rural environment agreements, inspired by the former metropolitan-centric Urban environment agreements. The project proposes a model where municipalities and regions coordinate the regional service programs with place development, public transport and infrastructure measures and then apply for national funding for the operation of public transport and sustainable travel services linked to public transport.

Inledning

Bakgrund

En fjärdedel av Sverige befolkning bor i landsbygder (enling SKRs definition). 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.

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.

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 mobilitetstjänster (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 landsbygdsområden 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 acceptansen 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 landsbygdsområdesavtal 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.

Specifika delprojektmål per arbetspaket

Arbetspaketens/forskargruppernas delprojektmål och leveranser framgår av resultatkapitlet.

Genomförande

Resor och o-resor i landsbygder

Prolog

RORiLand-projektet har pågått mellan november 2021 och juli 2024. Under projektets första månader rådde fortfarande restriktioner på grund av pandemin, vilket gjorde det osäkert när det skulle vara möjligt att påbörja externa aktiviteter. Projektet saknade även en ordinarie projektledare under den första tiden. Det var dock möjligt att påbörja kartläggningen av lämpliga pilotorter, klargöra roller, samband och leveranser samt planera projektets första period, inklusive nedan beskrivna GDPR-workshop samt att genomföra en oplanerad upphandling av en ny app/teknisk plattform, även det beskrivet nedan. I mars 2022 lyftes restriktionerna och i april var projektledaren på plats.

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.

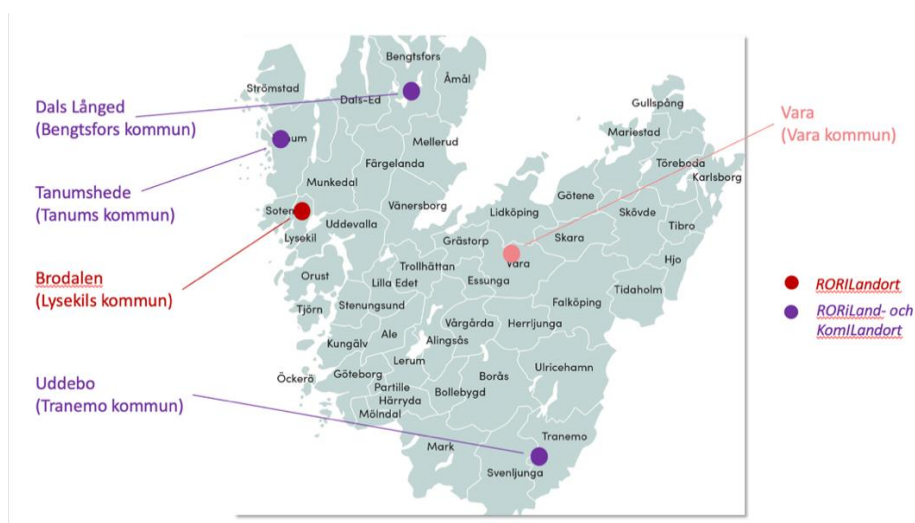


Bild 1 – RORiLand omfattade fem orter med grannskapskontor, varav tre var gemensamma med systerprojektet KomILand.

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 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 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 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 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 har färre än 300 invånare och ligger i Tranemo kommun med närmare 12 000 invånare. I byn har ett antal eldsjälar 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” samäkning 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 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.

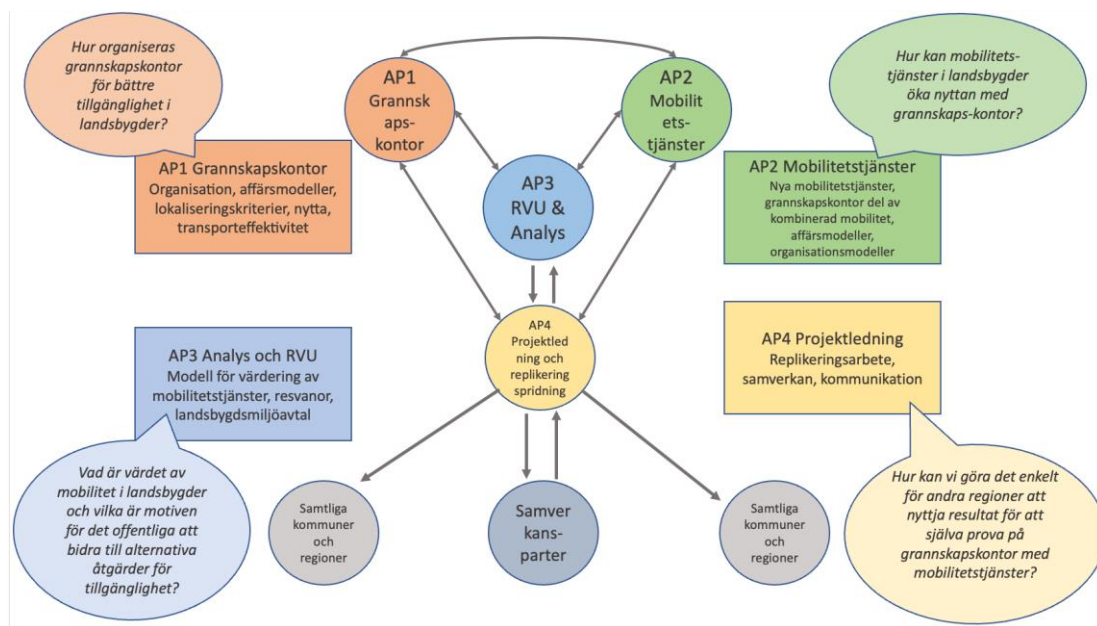


Bild 2 - RORiLands forskningsfrågor och samband mellan de olika arbetspaketen

Projektets forskning genomfördes av delvis självständiga, delvis samverkande forskargrupper (om en till två personer).

AP1: Lena Lid Falkman, Handelshögskolan i Stockholm, (fokus på nyttan med grannskapskontor) och Pia Westford, RISE, (fokus på lokaliseringskriterier för grannskapskontor, även del i AP3).

AP2: Alfred Söderberg och Göran Smith, RISE (etablering och effekter av mobilitetstjänster)

AP3: Shiva Habibi och Pontus Svenson, RISE (värderingsmodell), Anders Roth, IVL och Emma Lund, Trivector (landsbygds miljövätal), Helena Lundström, IVL (miljöeffekter av grannskapskontor). Emeli Adell, Trivector, ansvarade för design och analys av resvaneundersökningen (TravelVu).

Många datakällor

Forskningsfokuset betyder att projektet har använt sig av flera datakällor.

Digital resedagbok och enkät:

TravelVu är Trivectors app och system för att dels logga resor automatiskt (GPS), dels låta användare svara på enkäter. Styrkan i TravelVu är att man får verkliga mätning av alla resor, med färdmedel och syfte som dessutom kopplas till enkätsvar som kan ge svar på orsaker och motiven till gjorda resor och färdmedelsval. Totalt svarade 280 personer på enkäten, varav 174 personer även loggat och rättat (färdmedel, syfte) sammanlagt 17 500 resor under 4 100 dagar.

De 174 personerna är de som har kunnat knytas till en av orterna antingen via enkäten eller den valda hempunkten i rese-mätningarna.

Mätningarna gjordes i två omgångar, hösten 2022 och våren 2023 med ambitionen att ha både en mätning före och efter lanseringen av tjänsten. TravelVu var i praktiken öppen från september 2022 till juni 2023, med en något annorlunda enkät för de relativt få personer som deltog en andra gång. Eftersom lanseringen skedde gradvis och att rekryteringen av nya respondenter var minst lika intensiv på våren som på hösten, kan de båda mätningarna i många avseenden anses som en undersökning.

Se vidare bilaga 2, Trivectors rapport ”Resvanor med TravelVu – Sammanfattning av datainsamling med TravelVu i projektet RORiLand”

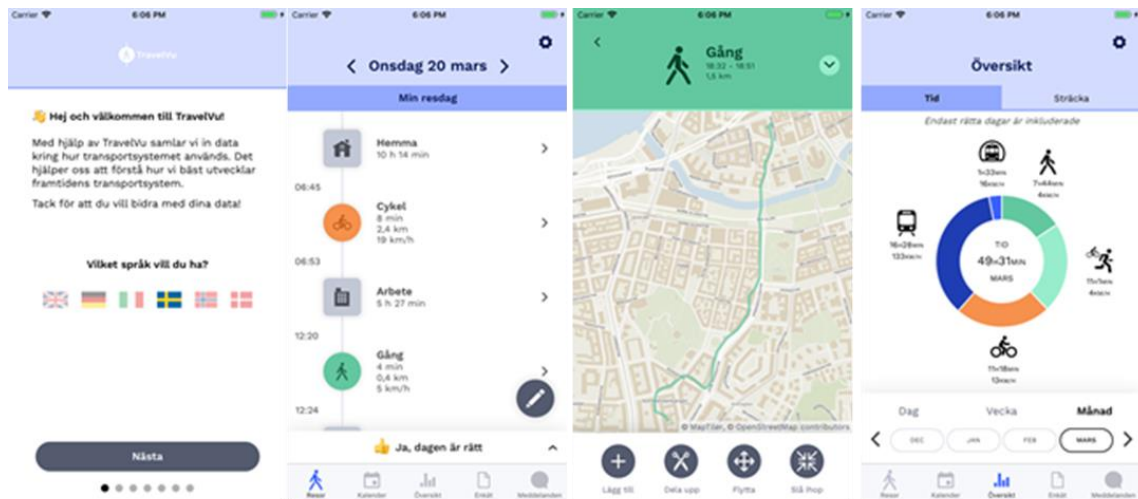


Bild 3 - Användaryter i TravelVu-appen.

| ORT | Respondenter | inkl resdata |
|-------------|--------------|--------------|
| Brodalen | 105 (31%) | 69 (40%) |
| Dals Långed | 81 (24%) | 43 (25%) |
| Tanumshede | 50 (15%) | 29 (17%) |
| Uddebo | 20 (6%) | 14 (8%) |
| Vara | 37 (11%) | 19 (11%) |
| Okänt | 49 (14%) | |
| TOTALT | 342 | 174 |

Tabell 1 - Totalt antal respondenter samt antal respondenter med resdata per bostadsort.

Tekniska mätningar

Projektet har haft tillgång till **Telia Crowd Insight** där alla förflyttningar (start- och slutpunkt) hos mobiltelefoner med Teliaabonnemang går att analysera. För att hantera den personliga integriteten är den geografiska noggrannheten beroende på

tätheten av telefoner. Systemet svarar inte på frågan om vilket färdmedel som använts i en viss förflyttning.

39 personer har anslutit en dosa från försäkringsbolaget Paydrive i sin bil som loggat alla resor som gjorts under över ett års tid.

Freelway har kunnat leverera användarstatistik, men då nyttjandet varit mycket lågt har värdet också varit lågt.

I olika omfattning har forskargrupperna använt allmänt tillgängliga datakällor som SCB, Trafikverket, Västtrafik och Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 22/23.

Intervjuer och workshops

Totalt över 50 personer har intervjuats, enskilt och i fokusgrupper av respektive forskargrupper – användare av och ansvariga för grannskapskontoren, potentiella nyttjare av resetjänster, boende på orter samt tjänstemän och politiker.

På varje ort genomfördes inledningsvis rundabordsmöten med intressenter på orten för att komplettera och korrigera viktiga karaktäristika för respektive ort som tagits fram i skrivbordsstudier baserade på allmänt tillgänglig statistik och annan fakta.

Utöver strukturerade intervjuer och planerade möten, har diskussioner med olika typer av lokala intressenter, såsom möjliga tjänsteleverantörer och grannskapskontoren pågått löpande.

Om underlagets kvalitet och kvantitet

Stora ansträngningar gjordes för att få många respondenter till den digitala resedagboken och enkäten, appen TravelVu. Se vidare i bilaga 3, ”Lärdomar från rekrytering till TravelVu i RORiLand”. Fördelen med TravelVu är att den ger mycket sammansatt data, nackdelen är att den kräver mycket av respondenterna, speciellt av de som aktiverar och rättar resemätningarna. Mer än hälften av de som gjorde dock det och levererade i genomsnitt över 100 resor och över 20 mättdagar per person vilket får anses vara ett mycket gott resultat. Nära hälften var positiva till att bli kontaktade för intervjuer.

Nära 300 respondenter som har kunnat knytas till någon av orterna låter kanske lite. Då ska man ha klart för sig att det på två av orterna, Brodalen och Dals Långed, motsvarar över tio procent av vuxna boende i området, i Tanumshede fem. Det får nu för tiden anses vara relativt bra. För att kunna göra kvantitativa analyser är dock antalet respondenter för lågt, speciellt uppdelat per ort. Resultaten för TravelVu har därför använts i de kvalitativa analyserna.

Totalt 39 enheter från PayDrive installerades och var aktiva i mer än ett år. Det är enheter som används för att mäta försäkringskundernas körbeteende, vilket ligger till grund för en rörlig försäkringspremie. Kördata för forskningsändamål blir mycket detaljerad och omfattande, och målet var därför satt mycket högre (upp till 200 enheter) vad gäller installerade enheter. Moroten till användare i projektet (inte försäkringskunder) var fri wifi ombord och feedback på körningen. Det var ett svårått erbjudande, inte minst som misstänksamheten till att installera något i

bilen som skulle mäta allt man gjorde var stor. Även om mängden data per fordon var stort och kunde användas som exempel, blev antal för lågt för att kunna använda som ingångsvärden i den värderingsmodell som utvecklades i AP3.

Till skillnad från TravelVu och PayDrive, var mängden data i form av förflyttningar och vistelser från Telia Crowd insight mycket stor, vilket varit till nytta för att bygga värderingsmodellen. Nackdelen är att den inte innehåller färdmedelsval eller syfte med resan.

Byte av teknisk plattform

I december 2021 meddelade leverantören av den tekniska plattformen som utvecklats under det tidigare KomILand-projektet, Smart Resenär AB, att de inte hade möjlighet att medverka i projektet av finansiella skäl. Planen var att plattformen skulle användas av både det nya, post-pandemi KomILand-projektet och RORiLand och utöver mindre justeringar enbart ha en driftskostnad.

Projektet stod utan teknisk plattform, samtidigt som projektbudgeten i princip inte innehöll några medel för att utveckla eller ens upphandla en sådan. Genom samarbetet med KomILand och justeringar av dess budget, blev det möjligt att upphandla en teknisk plattform. RISE tog på sig ansvar för att försöka handla upp en annan plattform för båda projektens räkning.

RISE är en offentlig organisation och upphandlingsförfarandet följde därför LoU. Det första steget var en RFI (Request For Information) eftersom det inte finns en etablerad marknad för IT-plattformar för landsbygdsmobilitet. Ett syfte var därför att se om det fanns leverantörer av närbesläktade system som såg en potential i detta tillämpningsområde. Då det bara var en aktör som uttryckte ett konkret intresse, inleddes en förhandlingsupphandling baserad på den kommunicerade kravbild.

Omtaget med IT-plattform var inget som projekten önskade, men det gav en fördjupad kunskap om hur en upphandling bör gå till och hur en avvägning mellanfunktionalitet, kostnad och tidsplan kan göras på ett område där det inte finns några standardiserade produkter.

Den plattform som valdes, från Freelway, bygger i högre grad på samskapande och lokala tjänster som kan kopplas till regionala eller nationella färdmedel än den ursprungliga som mer av en integrationsplattform av ”färdiga tjänster” (som troligen ändå inte hade kunnat få bärkraft på mindre orter). Det påverkade vad projektet kunde erbjuda på orterna i en mer kollaborativ riktning, något som egentligen var bättre anpassad till förutsättningarna, bland annat att det fanns få ”färdiga tjänster” att erbjuda.

Planen var att integrera bokning av Västtrafiks Närtrafik (anropsstyrd trafik), en bokning som idag bara kan ske per telefon, något som hade ökat nyttan av appen. Integrationen genomfördes även mot Västtrafiks utvecklingsmiljö, men driftsattes aldrig på grund av interna prioriteringar hos Västtrafik. Västtrafik genomförde under 2023 en marknadsföringskampanj av den okända Närtrafiken, något som projektet hade kunnat ha förstärkt och testat på olika sätt på RORiLand-orterna, men ett samarbete kom aldrig till stånd.

GDPR

För att identifiera risker i samband med insamling, behandling och utbyte av personuppgifter och enas om principer för att kunna säkerställa en laglig och etisk hantering av personuppgifter, arrangerade RISE en GDPR-workshop i början av projektet (den 23 mars 2022). Deltagare var alla projektparter, både leverantörer och användare av data.

En utmaning var att projektet skulle rekrytera personer på orterna till mobilitetstjänsten (Freelway), till resvaneundersökningen (TravelVu) och körloggen (PayDrive) samt att flera forskargrupper hade planerat att använda sig av intervjuer eller fokusgrupper. Det fanns alltså ett behov att samordna rekryteringen för att inte förvirra eller trötta ut de boende och andra intressenter. Hur ser rekryteringsflödena och vem ansvarar för vad, och vilka behov av avtal mellan parterna och med deltagarna fanns det?

Första steget var att matcha behovet av data, inklusive antal, tidslängd och nödvändig och önskad detaljerings- och aggregationsgrad, med vad de olika källorna har möjlighet att leverera. Identifierade risker sorterades och bedömdes utifrån effekter för GDPR och etiska regler, följt av hur de kunde hanteras och eventuella behov av avtal.

En viktig slutsats var att alla forskare kunde klara sig med aggregerad (avidentifierad) data från de olika källorna. Det, tillsammans med att verktygen i sig var designade för att hantera de flesta risker och hade bra beskrivna policys, gjorde det enklare för projektet att leva upp till lagen. Exempelvis styrs den geografiska detaljeringsnivån efter tätheten av abonnenter i Telia Crowd Insight vilket minimerar risken att det går att gissa sig till vem som förflyttar sig.

Workshopen enades om följande riktlinjer och råd:

- Huvudregeln är att den som samlat in data också aggregerar och/eller anonymiserar den innan den delas till den forskargrupp som ”beställt” den
- Att visa extra omsorg med tanke på att det med relativt få deltagare alltid finns en risk att identifiera individer liksom för en återindividualisering genom korsreferenser
- Att undvika ställa känsliga frågor som inte är absolut nödvändiga (hälsa etc.)
- Att vara medveten om att ”allt”, inklusive deltagarlistor är personuppgifter och behandla därefter
- Att ge tydlig och samlad information till deltagare hur personuppgifter kommer att samlas in och behandlas – även om deltagare måste ge sitt godkännande för varje tjänst/verktyg
- Att vara tydliga och att koordinera intervjuer för att undvika förvirring och undvika överhörning om samma personer deltar i flera intervjuer.

Specifikt genomförande för Grannskapskontor (AP1)

Utförare: Fyrbodals kommunalförbund (arbetspaketledare), Handelshögskolan Stockholm, RISE Research Institutes of Sweden AB

Syfte och metod

Fallstudier har genomförts på tre grannskapskontor med olika organisationsform och landsbygdscontext med syftet att 1) analysera hur grannskapskontor i olika rumslig context i landsbygd påverkar upplevd tillgänglighet och bilpendling (2) undersöka kontorens nytta för lokalt näringsliv och den enskilde användaren (3) analysera organisationsformer 4) inventera arbetsgivares inspel och policy (5) ta fram lokaliseringprinciper för grannskapskontor.

Forskningen genomförs med hjälp av enkätfrågor och intervjuer. Enkätundersökningen (TravelVu) hade 197 för arbetspaketet relevanta svarande, varav 13 användare av grannskapskontor. 20 semistrukturerade intervjuer har genomförts på plats eller via videolänk med grundare av grannskapskontor, företagsledare som hyr in sig och anställda användare. Forskarna har även genom fältbesök inventerat rumslig tillgänglighet till service och andra lokala förhållanden.

Specifikt genomförande för Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)

Utförare: RISE Research Institutes of Sweden AB (arbetspaketledare), Fyrbodals Kommunalförbund

Syfte och metod

Syftet har varit att ta fram empiriskt grundad kunskap om och hur en kombinerad mobilitetstjänst och grannskapskontor kan möta landsbygders behov genom att etablera en kombinerad mobilitetstjänst på fyra platser enligt modell från tidigare KomILand-projektet och integration av grannskapskontoren med den mobilitetstjänsten.

Arbetspaketet har genomfört en aktiv följeforskning under etableringen av tjänsten (Freelway) för att bland annat vinna insikter om organisationsformer, affärsmodeller och etableringsprocesser, vilket resulterat i en implementeringsanalys. För att bedöma effekten av mobilitetstjänster samt för att få insikter om motivation till delat resande (exempelvis genom regressionsanalys har AP2 använt sig av svaren i enkätundersökningen (TravelVu) och genomfört åtta telefonintervjuer.

Plattformen och appen Freelway

Upphandlingen av Freelway som plattform för mobilitetstjänster – som projektet behövde göra eftersom den plattform som hade utvecklats i ett tidigare KomILand-projekt inte längre var tillgänglig – har beskrivits tidigare i detta kapitel.

Freelway är i grunden ett matchningsverktyg för resor och varutransporter speciellt lämpad för mindre orter och landsbygder och i kommersiell drift på flera turistdestinationer. Grundfunktionerna i RORiLand-versionen var:

- Onboarding, Mina sidor, integrerad betalningsfunktion (plånbok) etc
- Multimodal reseplanerare, inkluderande Västtrafik, samåkning och eventuella lokala busstjänster
- Utläggning, sökning, bokning och betalning/avräkning av privata ”åkturer” (samåkning)
- Sökning, bokning/biljett och betalning med avräkning av kommersiella ”åkturer” från bussoperatörer
- Bokning av grannskapskontor (via samåkningsfunktionen)
- Länkning till:
 - Kollektivtrafikbiljetter (Västtrafik)
 - Närtrafikbokning (Västtrafik)
 - Privat bildelning (GoMore)
 - Byatorget (Hygglo)
 - Släphyra (Tempo)

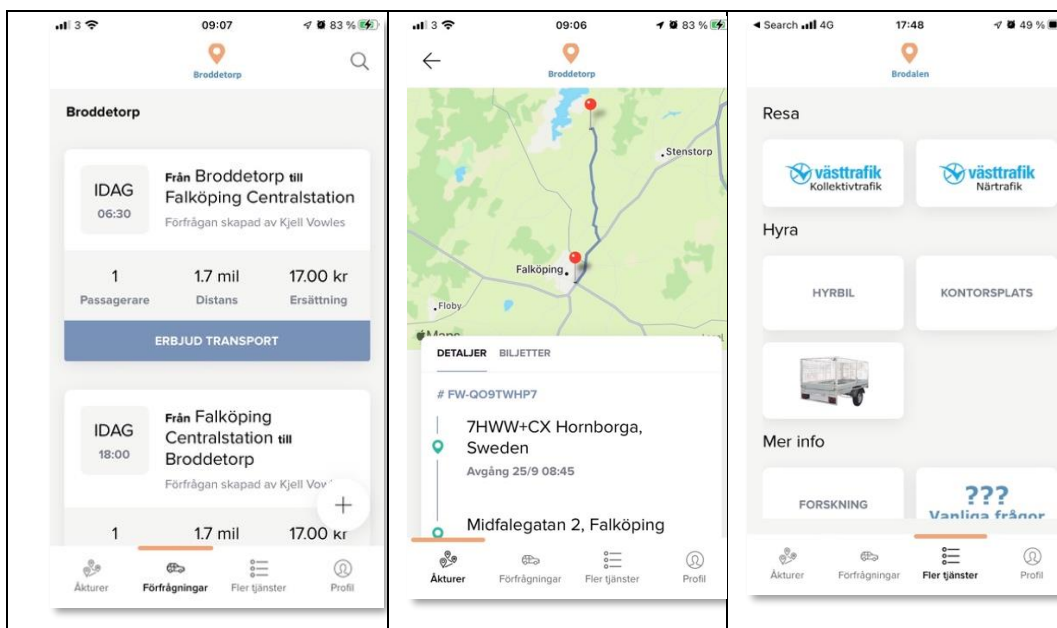


Bild 4 - Exempel på vyer i Freelways app – förfrågningar, sökning på åkturer och (länkade) tjänster.

Specifikt genomförande för Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3)

Utförare: RISE Research Institutes of Sweden AB (arbetspaketledare), IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector Traffic AB, Telia AB, PayDrive AB, Fyrbodals kommunalförbund

Syfte och metod – AP3 som helhet

Arbetspaketet har genomförts av tre forskningsgrupper från sammanlagt fyra parter med olika fokusområden samt två dataleverantörer.

AP3 studerade rollen för grannskapskontor och nya mobilitetstjänster i klimatomställningen, med målet att ta fram ett arbetssätt för att värdera mobilitetstjänster ur ett samhällsekonomiskt perspektiv men också utveckla och förankra styrmedel och åtgärder för landsbygdens klimatomställning av transportsektorn om kan få en bred acceptans samt beräkna miljöpotentialen hos grannskapskontor.

Värderingsmodellen

En värderingsmodell för mobilitetstjänster på landsbygder har utvecklats. Den kan användas för att analysera och utveckla evidensbaserade, brett accepterade klimatpolitiska styrmedel och åtgärder för landsbygdens transportsektor. Det sistnämnda har dock inte gjorts. Datainsamling har skett genom en GPS-baserad resvaneundersökning (TravelVu), samt datainsamling om fordonsrörelser (PayDrive) och resande med Telias tjänster Crowd Insight. Den sistnämnda ger underlag om var människor reser ifrån (ursprung) och till (destination). Den GPS-baserade resvaneundersökningen ger detaljerade och geografiskt kopplade data om individens alla resor, oavsett färdmedel och ärende, vilket ger möjlighet att förstå sammanhang och resekedjor.

Med dessa data som inspiration har modeller och metoder för att beräkna värdet på mobilitetstjänster och grannskapskontor utvecklats. Från datakällorna kan antalet personer som reser mellan olika orter fås. Den största datakällan är Telia Crowd Insight, som dock inte ger information om färdmedel. Den viktigaste parametern för värderingsmodellen är den andel av resenärer som skulle byta till en ny mobilitetstjänst eller använda grannskapskontor istället för att genomföra en bilresa. Denna parameter kan inte uppskattas från data. Värderingsmodellen utgår därför från den som en in-parameter. Genom att variera denna och beräkna värdet kan beslutsfattare få stöd att avgöra hur stor investering i eller stöd till en ny mobilitetstjänst som är nyttig.

RORiLand har sålunda tagit fram konceptuella modeller över värdering snarare än exakta matematiska modeller. Eftersom det inte finns tillgång till exakta data om hur mobilitetstjänsterna används kan inte exakta matematiska modeller tas fram.

Arbetet har skett iterativt och flera modeller har tagits fram och utvärderas. Processen har dokumenterats under projekttid i en mural. Värderingsmodellen var även tänkt att kunna ge underlag till att ta fram förslag till landsbygdmiljöavtal, se nedan.

Miljöpotential

För att undersöka potentialen och den möjliga miljömässiga nyttan med grannskapskontor har beräkningar gjorts på potentiell resebesparing hos de som bedömts ha möjlighet till distansarbete. Initialt var det tänkt att räkna på ett före- och efterscenario baserat på förändringar i resor hos de som faktiskt valt att nyttja ett grannskapskontor i stället för att pendla in till arbetsplatsen. Underlaget var

dock för litet och projektet har istället valt att hämta in data och statistik från allmänna källor så som statistiska centralbyrån, Trafikverket, Västra Götalands resvaneundersökning 2022/2023. Med utgångspunkt i dessa källor har miljöpotentialen beräknats.

Landsbygdsmiljöavtal

Landsbygdsmiljöavtal kan ses som en parallell till de tidigare stadsmiljöavtalen. Med ett tänkt landsbygdsmiljöavtal 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 landsbygdsmiljöavtal, 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 landsbygdsmiljöavtal 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 landsbygdsmiljöavtal 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 landsbygdsmiljöavtal. 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, Landsbygdskommun eller Landsbygdskommun med besöksnäring.

Specifikt genomförande för Lokal delaktighet, replikering och projektledning (AP4)

Utförare: Fyrbodals kommunalförbund, Boråsregionens kommunalförbund, Skaraborgs kommunalförbund, RISE Research Institutes of Sweden AB, Västra Götalandsregionen, Region Kronoberg, Region Halland

AP4 har omfattat projektledning, lokal samverkan, implementering och replikering. Kommunikation och rekrytering av deltagare har utgjort en central del av arbetet.

En styrgrupp tillsattes med representation av konsortiets parter och en samverkansgrupp bestående av tre regioner och tre delregioner för strategiska diskussioner. Extern expertis knöts till projektet genom en referensgrupp och replikering var en viktig del av workshopmomenten med ingående konsortium. En kommunikatör knöts till projektledningen.

Resultat

Nedan presenteras resultaten från de tre arbetspaketen: **AP1** om lokalisering, organisation och nyttan av grannskapskontor; **AP2** om etablering och effekter av mobilitetstjänster och med koppling till grannskapskontor; **AP3** om utveckling av en värderingsmodell, utveckling av en modell för Landsbygdsmiljöavtal och en analys av grannskapskontorens miljönytta

Grannskapskontor och samhällsnytta (AP1)

Undersökta grannskapskontor

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

- **Tedaarhuset:** Ett kommersiellt drivet kontorshotell beläget i utkanten av tätorten Tanumshede. Kontorshotellet erbjuder en social mötesplats och kontorstservice.
- **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.

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.

Arbetsgivares inspel och policys

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. Baserat på enkätsvar som redovisas i bilaga 4 samt intervjuer har vi funnit följande nyttor:

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 trivsamt 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 pendlings- och reskostnader. 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, högtbildade 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

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 sammanhänger med promenadavstånd mellan bostaden och grannskapskontoret, bilnehav 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

Se vidare under nästa kapitel, Diskussion, för tolkning och slutsatser av resultaten.

| Bör finnas inom en km från grannskapskontoret | Användare procent N=13 (tolkas med försiktighet pga få respondenter) | Icke-användare procent N=197 |
|---|---|---------------------------------|
| Promenadvänlig miljö | 92 | 53 |
| Lokal kollektivtrafik | 77 | 63 |
| Cykelvänlig miljö | 77 | 62 |
| Livsmedelsbutik | 77 | 37 |
| Friluftaktivitet och natur | 62 | 15 |
| Regional kollektivtrafik | 54 | 44 |
| Träningslokaler | 54 | 18 |
| Kulturaktiviteter | 54 | 10 |
| Lugnt och ostört läge | 54 | 21 |
| Liv och rörelse | 46 | 17 |
| Restaurang och kafé | 38 | 39 |
| Eget barns förskola | 31 | 14 |
| Egen fritidsaktivitet | 31 | 9 |
| Eget barns grundskola | 23 | 12 |
| Övrig detaljhandel | 23 | 12 |
| Andra kontor och verksamheter | 15 | 12 |
| Bibliotek | 15 | 13 |
| Post | 15 | 12 |
| Eget barns fritidsaktivitet | 15 | 9 |
| Apotek | 8 | 13 |
| Systembolag | 8 | 7 |

Tabell 2 - Inställning till service och miljöfaktorer inom en kilometer från grannskapskontoret

Nya affärsmodeller för grannskapskontoren

En aspekt som projektet ville studera var om grannskapskontoret skulle kunna ses som en mobilitetstjänst, alltså något som man ofta eller då och då valde som alternativ till att ta den egna bilen till, i detta fall, arbetet. Det skapades därför möjlighet att erbjuda och boka platser på grannskapskontoret i form av en ”icke-åktur” i Freelwayappen. Det fördes också diskussioner om att integrera en extern, enkel bokningstjänst.

Det visade sig att behovet av sådana ad-hoc-platser var litet och att det var tveksamt om de möjliga extra intäkterna var värt det extra arbete det skulle innebära för grannskapskontoret att ta hand om många tillfälliga gäster. Både mer klassiska kontorshotell som Tedachuset eller ”tematiska” eller mycket lokala grannskapskontor som Studio Växt eller Väveriet baseras på mer långsiktiga hyresgäster eller medlemmar. Hos Bro Coworking är det dock relativt vanligt med framför allt besökande klättrare som behöver en arbetsplats en begränsad tid. Där fanns det manuella rutiner för att hantera ”gästarbetarna”, vilket underlättas av den täta kopplingen till Villa Bro (restaurang och boende) och klätterhallen.

Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)

Resultaten från enkätvar och intervjuer har gett värdefulla insikter om implementeringen av mobilitetstjänsten och kopplingen till grannskapskontor på landsbygden.

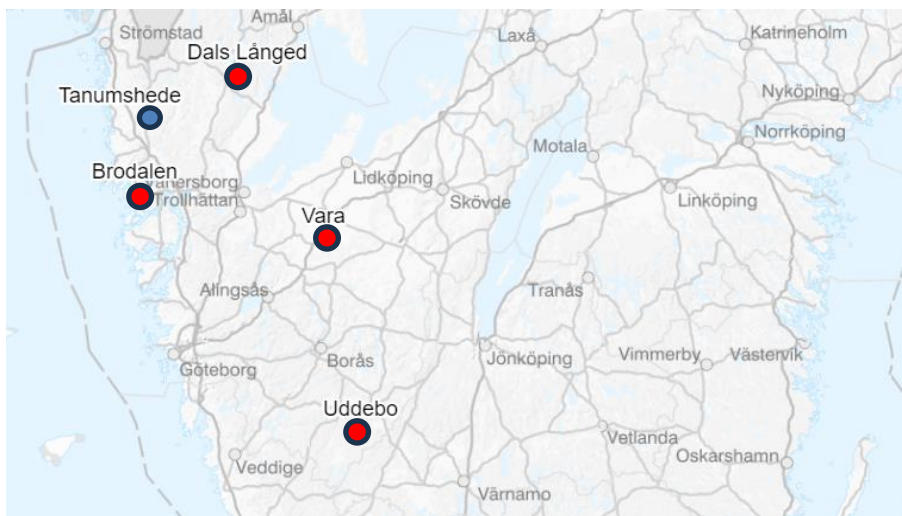


Bild 5 - Enkätdatainsamling genomfördes i Dals Långed, Tanumshede, Brodalen, Vara och Uddebo. Röd prick signalerar att även att telefonintervjuer genomförts med invånare på orten (vilket alltså inte skedde i Tanumshede).

Som redogörs för i diskussionskapitlet fanns det dock flera utmaningar både med rekryteringen av användare (skapa efterfrågan) och med att fylla Freelways app med relevanta tjänster (skapa utbud). Den begränsade mängden registrerade användare (drygt 200) - och framförallt begränsade användningen - i sig, kombinerat med ett relativt litet överlapp mellan dessa användare liksom nyttjare av grannskapskontoren å den ena sidan och respondenter i TravelVu å den andra

sidan, gjorde att det varit svårt att studera verkliga beteendeförändringar eller kvantitativa analyser.

Resultat från enkät och intervjuer

I TravelVus enkät svarade 162 personer av de totalt 293 som svarat på huvuddelen av frågorna och kunnat knytas till en ort på specifika frågor om Freelways app. 41 personer hade laddat ner appen (13 procent av alla svarande, 25 procent av de Freelwaysvarande), ytterligare 15 funderade på att göra det (5 procent respektive 9 procent). Av dessa hade 12 personer (30 procent) även använt den. För de få som använde appen var användningen låg, majoriteten använde den inte alls eller mycket sällan.

En betydande del av respondenterna kände dock inte till att den fanns – 88 personer, vilket är 30 procent av alla svarande eller 54 procent av de som specifikt svarat på frågor om appen. Den sistnämnda procentsatsen är troligen en mer rättvisande andel då de som känt till appen borde varit mer benägna att svara på frågor om den.

Attityden gentemot Freelway-tjänstens betydelse för orternas tillgänglighet visade på varierande perspektiv bland respondenterna. En liten andel (10 procent) tyckte den inte hade någon speciell betydelse och hälften av respondenterna var neutrala i frågan medan 47% höll med om dess betydelse för att förbättra tillgängligheten. Trots den låga användningen av Freelway-appen indikerade alltså en betydande andel av respondenterna att tjänsten potentiellt kunde spela en viktig roll för att förbättra byarnas tillgänglighet. För att undersöka vilka faktorer som påverkade attityden gentemot tjänsten genomfördes binära regressionsmodeller. Resultaten visade att lägre bilnehav och högre grad av ”innovativitet¹” signifikant påverkar attityden till Freelway positivt, medan andra demografiska, socioekonomiska, resvane- eller tillgänglighetsfaktorer inte visade några signifikanta samband med attityder till tjänsten.

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 bilägande

Informanterna uttryckte generellt sett en tydlig preferens för privat bilägande på grund av flexibilitet, bekvämlighet, att det är roligt att köra bil och möjlighet att

¹ "Innovativeness" kan definieras som en individs benägenhet att anta och använda sig av nya idéer, teknologier eller lösningar för att lösa problem eller förbättra sitt beteende, produkter eller tjänster. Denna egenskap mäts ofta genom att bedöma en persons öppenhet för förändring, förmåga att generera och utforska nya idéer samt villighet att prova och acceptera innovationer (Rogers, 2003).

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 bilägande 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 samåkade 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.

Erfarenheter från etableringen av tjänster

Ett skäl för, men också en utmaning med, att skapa ”ett ekosystem av mobilitetstjänster” på mindre orter är att det saknas realistiska alternativ till att använda och äga en eller flera bilar. Bortsett från yngre och äldre invånare erbjuder den egna bilen en väl fungerande lösning som heller inte har de nackdelar den har i städer med köer och parkeringsproblem. Bra kollektivtrafik som fungerar för pendling till arbete eller studier kan vara ett verkligt alternativ för många, men på de valda orterna krävdes ett eller flera byten för att komma till starka kollektivtrafikstråk, medan den lokala kollektivtrafiken var gles och/eller begränsad över dygnet.

Närtrafiken skulle kunna ha en potential att lösa många av bristerna, men är idag både okänd och har begränsningar i form av givna tidsluckor och möjliga reserelationer (exempelvis inte över kommungränser). Det förstnämnda hade projektet kunnat bidra till att lösa och på pilotbasis kanske även det sistnämnda. Att ha den typen av tjänst integrerad hade också ökat värdet av Freelwayappen och därmed kunnat öka både användare och användning. Som tidigare beskrivits,

driftsattes aldrig integrationen av Närtrafik och det blev heller inget marknadsföringssamarbete på RORiLand-orterna.

Vid sidan av en verkligt multimodal reseplanerare, en kompetent samåkningsfunktion och vissa direktlänkade externa tjänster, erbjöd Freelwayappen inga integrerade ”färdiga” tjänster till de boende.

Freelway är i ett större perspektiv en plattform för just lokala ekosystem och har med det en större potential än den landsbygdsanpassade ”storstadsplattform” som från början var planerad att användas. Utmaningen ligger däremot inte i att etablera en teknisk plattform, utan att kunna erbjuda tjänster som gör skillnad i människors liv. En tydlig erfarenhet är att det krävs en lokal affärsutveckling bottnad i en lokal förankring, identifierade behov hos målgrupper och en mottagare/ägare av det som byggs upp i form av lokala entreprenörer, samhällsföreningar eller kommunen. Valet av RORiLand-orter gjordes utifrån delvis andra kriterier, framförallt förekomsten av ett fungerande grannskapskontor – som dock inte kunde förutsättas ta ansvar för att driva, administrera eller marknadsföra mobilitetstjänster.

Slutsatserna utvecklas vidare under diskussionskapitlet.

Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3)

Resultat Värderingsmodell

En process/modell för utvärdering av värdet/nyttan med mobilitetstjänster på landsbygden (inklusive grannskapskontor) har utvecklats. För att utveckla modellen har data från Telia Crowd Insight, Paydrive och resvaneundersökningen använts. På grund av brist på tillräckligt detaljerade data har inte den specifika nyttan med Freelways mobilitetstjänster kunnat beräknas.

En system av system-modell av mobilitet i landsbygd har tagits fram. Modellen bygger vidare på resultat från det Vinnova-finansierade projektet Maus (dnr 2019 05100). RORiLand har bidragit med grannskapskontors-perspektiv samt förbättring av modellen genom lärdomar från projektet.

Ett förslag på hur agentbaserad simulering kan användas för att värdera nyttan med mobilitetstjänster (inklusive grannskapskontor) har tagits fram. Vidare har RORiLand inspirerat till forskning om metodik för att hantera beslutssituationer med brist på data och behovet av evidensbaserade processer för beslutsfattande i sådana situationer.

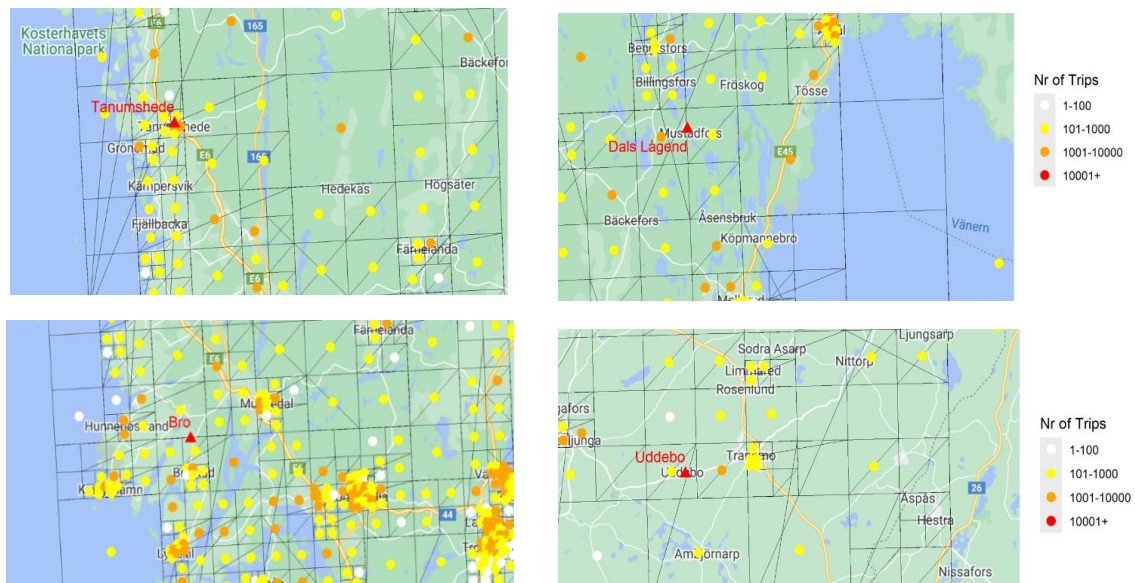


Bild 6: Bilderna visar data från Telia Crowd Insight över antal resor per dag i de områden som har grannskapskontor.

Som ses i bild 6 är det totala antalet resor per dag i områden med grannskapskontor färre än 1 000. Det bör noteras att i dessa figurer representerar de grå rutorna områden från Telia Crowd Insight-datasetet, och ju större området är, desto mindre reseaktivitet finns det. Vissa grannskapskontor, som Tanumshede, är omgivna av tätare områden med ett högre antal resor, medan andra, såsom Brodalen, ligger i större områden med färre resor. Analys visar att de fem främsta destinationerna för alla typer av resor ligger 14-17 km bort. Undersökningar och intervjuer som genomförts tyder på att människor är villiga att resa i 20-60 minuter för att nå ett grannskapskontor, vilket ungefär motsvarar avstånd mellan 2 och 13 km. Det är alltså större chans att längre resor än detta kan ersättas av alternativet grannskapskontor.

Resor till de fem främsta destinationerna anses dock fortfarande vara korta och är mycket sannolika att genomföras med bil, med tanke på den höga bilägningsgraden i dessa områden. Detta bekräftades även genom intervjuer som genomfördes i AP2.

Ett tydligt problem för värderingen är att det saknas tillförlitliga data som kan användas för att ge klara svar på frågan om hur många som kommer att använda grannskapskontor eller andra nya mobilitets-tjänster. Workshoppar, intervjuer och annan insamling av data råkar ut för det så kallade beteende-åsiikt-gapet ("attitude-behaviour gap"): människor uppger ofta att de kommer att göra på ett sätt i enkäter, men beter sig sedan annorlunda. Det finns en skillnad mellan hur man önskar att man ska uppträda och hur man verkligen gör det. Mer forskning behövs om hur detta gap kan överbryggas genom bättre modeller eller datainsamlingsmetoder.

Den framtagna modellen skulle också förbättras om det vore möjligt att få fram vilket färdmedel som har använts från Telia Crowd Insight data. Att göra detta är i princip möjligt, men kräver större resurser än vad RORiLand haft.

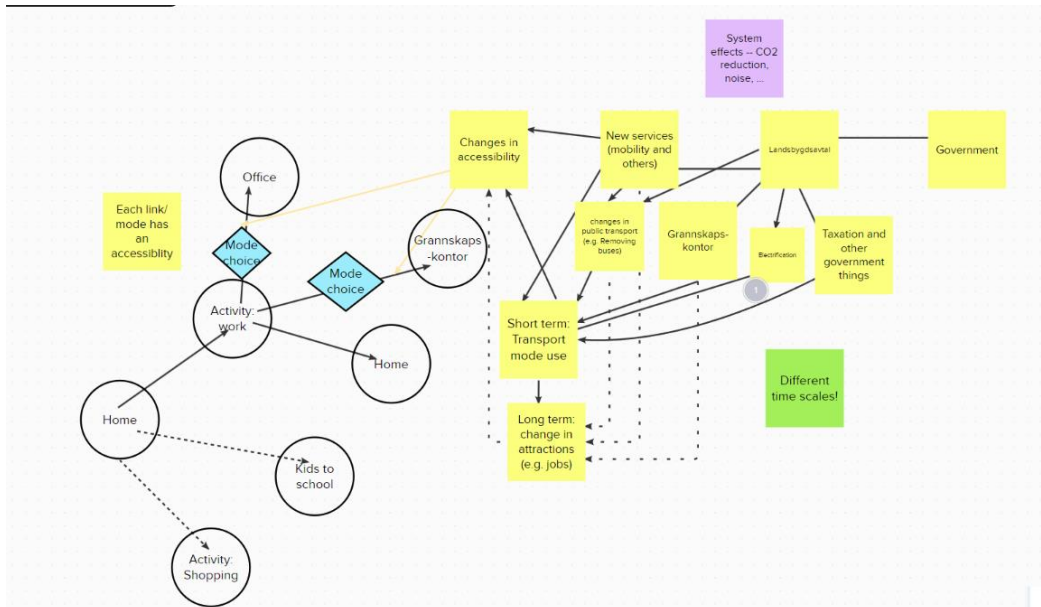


Bild 7 - Konceptuell modell över sambanden mellan grannskapskontor, nya mobilitetstjänster och landsbygds miljövavtal.

Resultat Miljöpotential

Projektet hade som ambition att undersöka den möjliga miljöpotentialen hos grannskapskontor. Beräkningarna har dock baserats på offentliga källor så som Trafikanalys, Trafikverket, Statistikmyndigheten och Västra Götalands Resvaneundersökning. Beräkningarna ska därför ses som ett fiktivt räkneexempel på hur det skulle kunna vara givet vissa antaganden. Baserat på antalet utpendlare i varje kommun, angiven färdmedelsfördelning samt avstånd till arbete har mängden utsläpp beräknats för arbetspendling ut ur följande kommuner: Bengtsfors, Lysekil och Tanum.

Beräkningarna ger en ungefärlig utsläppsminskning på 20% av arbetspendlingen till andra kommuner om de som har möjlighet till distansarbete väljer att arbeta på ett grannskapskontor. I följande kapitel presenteras beräkningsgången, antaganden och resultat.

Beräkningsgång och resultat:

Ett basscenario togs fram baserat på antalet förvärvsarbetande som pendlar ut ur kommunerna varje dag.

Enligt uppgifter från Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023 är det mellan 70% och 80 % av de som pendlar ut från de aktuella kommunerna som gör det med bil. Andelen förvärvsarbetande med möjlighet att arbeta på

distans i Fyrbodal, Sjuhärad och Skaraborg bedöms till 24%² och det är den uppgiften som används i beräkningarna (Västra Götalandsregionen, 2021). Ser man till Västra Götalands resvaneundersökning är det 22-28 % i de aktuella kommunerna som uppgett att de arbetar på distans en till två eller flera dagar i veckan³ (Västra Götalandsregionen, 2024). Vidare finns underlag i den västsvenska SOM-undersökningen 2022 där de svarande har fått uppge om de under det senaste året har arbetat på distans. Bland svarande i mindre tätorter uppgav 25 % att de arbetat på distans senaste året och för ren landsbygd och stad/större tätort var resultatet 21 % respektive 30 %⁴ (SOM-institutet, 2023). Antagandet om 24 % distansarbetande bedöms därför som rimligt.

Om alla dessa personer som pendlar ut från respektive kommun för arbete kör en genomsnittlig bil och en blandning av stads- och landsvägskörning⁵ genererar de följande utsläpp, se tabell 3 för basscenario.

| Kommun | Växthusgaser kg CO2 ekv./dag(TTW) | Växthusgaser kg CO2 ekv./dag (WTW) | CO kg/dag | HC kg/dag | NOx kg/dag | PMavgas g/dag | SO2 g/dag |
|------------|---|---|--------------|--------------|---------------|------------------|--------------|
| Bengtstors | 2 405 | 3 146 | 13 | 2 | 5 | 37 | 6 |
| Lysekil | 3 908 | 5 111 | 20 | 3 | 9 | 60 | 9 |
| Tanum | 4 897 | 6 404 | 26 | 4 | 11 | 75 | 11 |

Tabell 3 - Basscenario. Utsläpp från arbetspendling per dag för de som angivit att de pendlar till en annan kommun för arbete.

För att undersöka den möjliga miljöpotentialen hos grannskapskontor antar vi ett scenario där 24% av dessa utpendlare i stället för att arbeta hemifrån väljer ett grannskapskontor. Vi antar även att hälften av dessa personer kör bil till grannskapskontoret, resterande cyklar eller går. De som kör bil till grannskapskontoret kör totalt 10 kilometer/dag. Tabell 4 nedan visar mängden utsläpp som genereras av detta scenario samt en jämförelse med basscenariot.

² Västra Götalandsregionen, 2021. Resandeutveckling efter pandemin. Sammanställning av olika underlag och rapporter 2021:41. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/rs7897-268913469-439/native/Resandutveckling%20efter%20pandemin-1.pdf>

³ Västra Götalandsregionen, 2024. Resvaneundersökning Västra Götaland. <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-publikationer/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/>

⁴ SOM-Institutet, 2023. Västsvenska SOM-undersökningen 2022. Uppföljning av Vision Västra Götaland. SOM-rapport nr 2023:45. <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-publikationer/som-rapporten/>

⁵ Trafikverket, 2024. Handbok för vägtrafikens luftföroreningar. Emissionsfaktorer för vägtrafik. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/emissionsberakningsmodellen-hbefa/>

| Kommun | Växthusgaser kg CO2 ekv./dag(TTW) | Växthusgaser kg CO2 ekv./dag (WTW) | CO kg/dag | HC kg/dag | NOx kg/dag | PMavgas g/dag | SO2 g/dag | Förändring* |
|------------|---|---|--------------|--------------|---------------|------------------|--------------|-------------|
| Bengtsfors | 1 949 | 2 549 | 10.2 | 1.6 | 4.3 | 30.0 | 4.5 | -20% |
| Lysekil | 3 166 | 4 141 | 16.6 | 2.7 | 7.1 | 48.7 | 7.3 | |
| Tanum | 3 968 | 5 189 | 20.8 | 3.4 | 8.9 | 61.0 | 9.2 | |

*Utsläppen för scenariot där 24% av arbetspendlarna i stället väljer att arbeta på ett grannskapskontor har jämförts med basscenarioet där samtliga arbetspendlare kör bil till sin arbetsplats som vanligt. Det här ger en utsläppsminskning på cirka 20%.

Tabell 4. En jämförelse av utsläppen i tabell 4 med utsläppen i tabell 3 ger en minskning av utsläpp med 20% för arbetspendlingsresorna

Om vi jämför utsläppen i basscenarioet i tabell 1 med utfallet när 24% arbetar på ett grannskapskontor ger det en utsläppsminskning på cirka 20%.

För mer detaljerad beräkningsgång hänvisas till Bilaga 5.

Resultat Landsbygds miljöavtal

Projektet har undersökt förutsättningarna för ett landsbygds miljöavtal som parallell till stadsmiljöavtalen. Tanken med ett landsbygds miljöavtal 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 triggas varandra.

Intresse för, och önskemål om, innehåll i ett landsbygds miljöavtal 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 transportsatsningar. 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 infrastruktursatsningar. 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 landsbygds miljöavtal 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 8 nedan. 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.

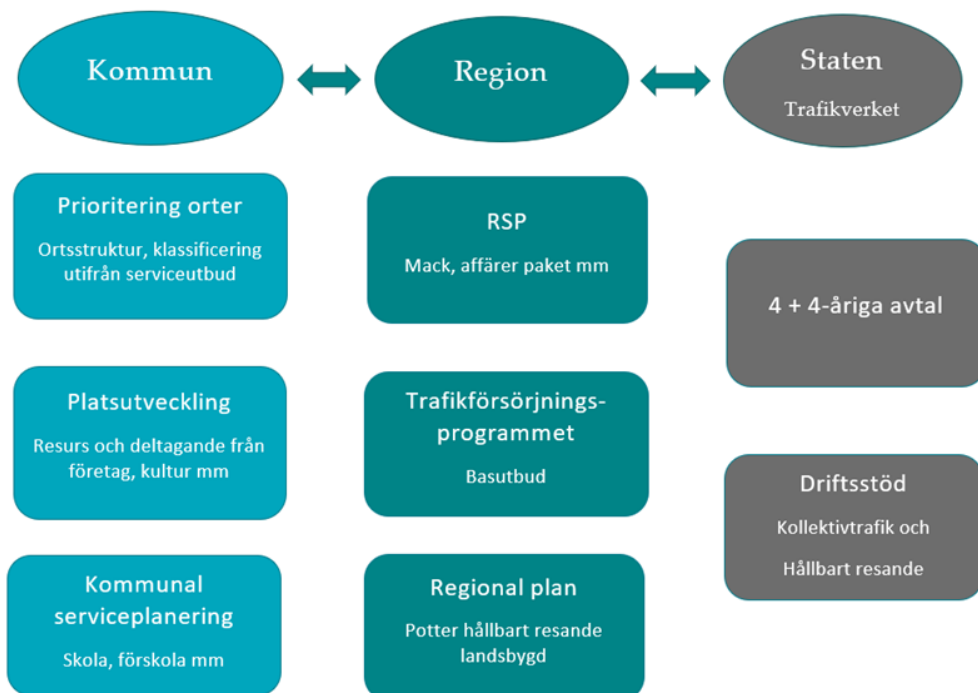


Bild 8 - Koncept till landsbygds miljöavtal

För vidare beskrivning av konceptet och resultat hänvisas till bilaga 6: Lund, E & Roth, A (2024) Landsbygds miljöavtal - för ökad tillgänglighet i landsbygd.

Fortsättning följer

Arbetet med landsbygds miljöavtal 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 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”.

Lokal delaktighet, replikering och projektledning (AP4)

Styrgrupp

Styrgruppen har haft 7 möten under projekttiden.

Samverkansgrupp

Samverkansgrupp tillsattes med regionerna Västra Götalandsregionen, Region Halland och Region Kronoberg samt delregionerna Fyrbodals kommunalförbund, Skaraborgs kommunalförbund och Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund för erfarenhetsutbyte och spridning av information.

Rundabordssamtal

Tidigt i projektet genomfördes rundabordssamtal med forskarna och grannskapskontoren. Ett rundabordssamtal genomfördes per ort på respektive grannskapskontor för att samla information om respektive ort och kontor.

Nationella och internationella konferenser

Projektet har presenterats vid ett antal konferenser.

Persontrafik 2022, oktober, Stockholm

Presentation av Hans Arby, RISE och Magnus Fredricson, Skaraborgs kommunalförbund, om landsbygds mobilitet utifrån KomILand och RORiLand.

Global Public Transport Summit, juni 2023, Barcelona

Presentation av Hans Arby, RISE, ”Low density mobility needs high level innovation”

Presentationer på delregionala kollektivtrafikeråd och kollektivtrafiknämnden som del av KomILand

Utbildningar

Ett antal utbildningar inom ny mobilitet för UITP (international MaaS trainings), Folkuniversitetet YH-utbildning liksom presentation i regionala nätverk.

Workshoppar

Ett antal workshoppar har hållits under projekttiden.

Mobilitet i glesa geografier – Trafikförsörjningsprogrammet

2023-11-09 med 23 deltagare från regioner och delregioner

Agenda: Hur jobbar regionerna med mobilitet i glesa geografier kopplat till Trafikförsörjningsprogrammet - Basutbud och stråk - Insikter från Projekten: KomILand och RORiLand - Koppling mellan Regional Utvecklingsstrategi (RUS) och Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) - Rättviseperspektivet stad och land – Vad innebär tillgänglighet - Ny form av kollektivtrafik - Barn och ungdomar är beroende av kollektivtrafik - Bytespunkter med utökad resenärsservice – mobilitetshubbar.

Landsbygds miljöavtal

2024-01-25 med 38 deltagare från regioner och delregioner

Agenda: Presentation av projektet - Vad har vi lärt oss så långt kring förutsättningar och behov - Preliminärt förslag till åtgärder i ett landsbygds miljöavtal - Reaktionen och synpunkter på förslag från deltagande personer - Synpunkter och inspel på form och genomförande av ett stadsmiljöavtal.

Grannskapskontor

2024-02-08 med 26 deltagare från regioner och delregioner

Agenda: Studio Växt, Dals Långed - Coworking på fler platser i Dalsland - Gomorron och Samverket i Östersund - Marinera sig i Samverket ger resultat - RORiLand, Grannskapskontor - Bro Coworking, Brastad - Coworking på fler platser i Lysekil

Webinarier

Projektet har deltagit i två webinarium där fokus har varit på Landsbygds miljöavtal.

Månatligt webinarium för Fyrbodal – Landsbygds miljöavtal

2024-04-23 med 30 deltagare från Fyrbodals kommunalförbund

Månatligt webinarium för Boråsregionen – Landsbygds miljöavtal

2024-04-25 med 30 deltagare från Boråsregionen

Slutseminarium

2024-05-22 med 50 deltagare från regioner, delregioner och kommuner

Agenda: Presentation av projektet - Grannskapskontor, Förutsättningar för nytta - Ett ekosystem av mobilitetstjänster - Grannskapskontors och nya tjänsters roll i klimatomställningen, Miljövinster och värde för det offentliga - Landsbygds miljöavtal - Vad händer när projektet är avslutat?

Hur går regionerna vidare efter projektet?

Regionerna har visat intresse för att gå vidare på olika sätt efter projektet.

Region Halland

Resultaten och slutsatserna från RORiLand-projektet kommer spridas i regionens kommunnätverk för kollektivtrafik och infrastruktur. Nätverket träffas 4-5 gånger per år och består bland annat av representanter från Region Halland samt länets sex kommuner.

Regionen kommer ta med sig relevanta delar från projektet in i det pågående arbetet med revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Arbetet med Landsbygds miljöavtalen har upplevts både viktigt och intressant och regionen har beslutat att delta som följare av IVL:s fortsatta arbete med utvecklingen av Landsbygds miljöavtal tillsammans med VGR inom ramen för Klimat 2030. Arbetet ska undersöka potentialen i avtalslösningar som kan utgöra landsbygds miljöavtalen mellan region och kommun. Regionen kommer även delta i de workshops som planeras inom ramen för detta arbete. Som del av deltagandet kommer även det regionala landsbygdsnätverket hållas uppdaterade om hur arbetet fortskrider.

Region Kronoberg

Regionen kommer att ta vidare kunskaperna kring grannskapskontor i arbetet med By2030 tillsammans med länets kommuner. Projektet gav också värdefulla kunskaper om nya sätt att arbeta med resvaneundersökningar och vilka utmaningar det kan ge.

Arbetet med Landsbygds miljöavtal har inspirerat till att göra ett test i mindre skala av något som kallas "Kronobergs miljöavtal". Det kopplar till arbetet med

Länstransportplanen där kommunerna kan söka bidrag för åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar. Regionen har även gått in med en ansökan till Energimyndigheten tillsammans med IVL, Trivector och VGR om "Avtal som verktyg för omställning till hållbart resande i regioner och kommuner"

Arbetspaketet om mobilitetstjänster har gett ökade kunskaper om tillgänglighet på landsbygder och användandet av delade mobilitetstjänster och dess utmaningar. Lärdomarna kommer att tas med i arbetet med ett nytt Trafikförsörjningsprogram.

Region har också sökt ytterligare ett projekt tillsammans med RISE och några kommuner och Region Örebro till Energimyndighetens utlysning. Även den ansökan har viss koppling till RORiLand, då det handlar om Regional samverkan för ett systematiskt mobilitets- och tillgänglighetsarbete i mindre stationssamhällen.

Västra Götalandsregionen

Arbetet med landsbygds miljöavtal fortsätter i projektform under 2024 och 2025 med ett speciellt fokus i Västra Götalandsregionen 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.

Diskussion

Grannskapskontor (AP1)

Resultatet betyder att grannskapskontor på landsbygden kan bidra till kortare arbetsresor med bil och en omställning till gång och cykel bland de individer och organisationer som väljer att ersätta ett mer avlägset kontor. Samtidigt tyder uppgifter från ägarna och användarna på att grannskapskontoren i första hand attraherar andra grupper av användare. Hit hör företagare som lämnar hemmakontoret och inflyttare från urbana områden, som genom sitt nya bostads- och livsstilsval gör sig beroende av bil för att klara livspusslet i de strukturellt bilberoende landsbygdsstrukturerna. Effekterna på bilanvändning och bilberoende av grannskapskontor pekar sålunda i olika riktningar och betyder att den totala framtida effekten är osäker. Den upplevda livskvaliteten ökar dock på ett betydande sätt genom tillgången till grannskapskontoren, för samtliga tre användargrupper.

Undersökningen av upplevd nytta i relation till grannskapskontorets läge visade att det är viktigt att vara nära de verksamheter, kunder och kultur- eller naturmiljöer som användarna är beroende av för sitt arbete eller för att leva ett önskat liv. Bland Grannskapskontorens användare fanns tydliga uttryck för professionella och privata intressen rörande ortens framtida sociala, kulturella eller ekonomiska utveckling. Grannskapskontoret knöts till visioner om att vara en mötesplats i lokalsamhället på ett helt annat sätt än i kontorshotellet. Dessa olikheter i egenskaper är något att ta hänsyn till i framtida policy.

De accepterade tidsavstånden på 15 - 60 min mellan hemmet och grannskapskontoret tyder på att det finns acceptans för lägen utanför det egna närområdet. Det stöds av resultatet att användarna vill ”komma hemifrån” och söker en annan social arbetsgemenskap.

Lägen i landsbygdens tätorter kan generellt erbjuda de egenskaper som visat på störst nytta för såväl användare som för målsättningar kring minskad bilpendling och bilberoende. Möjligheten att etablera grannskapskontor i ändamålsenliga lägen påverkas dock av tillgången till lämpliga fastigheter, planbestämmelser, kollektivtrafikens linjedragning osv. Det ligger dessutom inte självklart i verksamhetens intresse att välja läge utifrån offentliga mål för transportsystemet. Kommunal och regional policy kan därför bidra till en mer hållbar omställning av transportsystemet genom att

1. främja lokalisering av grannskapskontor i attraktiva lägen i landsbygdens tätorter
2. utveckla möjligheterna att promenera, cykla och resa kollektivt till och från grannskapskontoren, samt
3. främja att personer som annars långpendlar får kännedom om kontoren.

Något om resultatets tillförlitlighet: Enkätdata innehåller osäkerheter om representativitet. Data kommer dessutom från ett förhållandevis litet antal respondenter som använder grannskapskontor. De tabeller som redovisas ska

därför tolkas med stor försiktighet. Tillförlitligheten stärks genom att analysen kombinerar enkätdata med intervjuer och besök i områdena där förhållanden kunnat iakttagas på plats. Ytterligare studier behövs för att dra kvantitativa slutsatser om effekterna av olika typer av grannskapskontor.

Se även RISE rapport i bilaga 4 Grannskapskontor på landsbygden: Lägets betydelse för upplevd nytta och bilpendling

En framtida artikel är planerad (Falk Lidman & Westford)

Ur ett användarperspektiv kan vi dra slutsatsen att grannskapskontor är en möjlighet till en plats för arbete nära hemmet. Nyttan är att få en plats för arbete så att man kan vara ledig i hemmet, alltså en gränsdragningsstrategi för arbetslivsbalans. Vidare en plats för socialt sammanhang, ibland också för arbete tillsammans, men ofta parallellt vilket är lärorikt och inspirerande.

En reflektion är att samhället kan stötta grannskapskontor monetärt, t ex om de är en ideell förening, men att man också kan stötta det med distansarbetspolicy med ekonomiskt stöd till arbetstagaren för en andra arbetsplats.

Ett ekosystem av mobilitetstjänster (AP2)

Resultaten från AP2 kan sammanfattas i två huvudsakliga observationer: För det första är efterfrågan på delad mobilitet och grannskapskontor på landsbygden mycket begränsad. För det andra är möjligheten att tillgodose den smala efterfrågan liten på grund av svagt befolkningsunderlag, långa avstånd mellan målpunkter och brist på aktörer som är villiga att satsa på mobilitetslösningar för lands- och glesbygder.

Resultaten från enkäter och intervjuer tyder på en positiv inställning till idén om delad mobilitet samtidigt som viljan att prova eller använda delad mobilitet är minimal. Flera faktorer tros bidra till denna klyfta, exempelvis konceptet attitydbeteende-gapet, dåliga förutsättningar för delat resande samt det stora privata bilägande. Bilen betraktas alltjämt som det mest praktiska transportmedlet på landsbygden och bidrar med oöverträfflig tillgänglighet och frihet. Många respondenter menade att bristen på alternativ till privat bilägande inte nödvändigtvis utgör ett problem. Detta betonar vikten av att förstå invånarens på lands- och glesbygders behov och preferenser när mobilitets- och tillgänglighetslösningar ska utformas.

Av enkäten att döma var användningen av både Freelway-tjänsten och grannskapskontoren mycket låg. Detta kan delvis bero på en oförmåga att nå ut med erbjudandet på orterna, men resultaten tyder även på en låg efterfrågan från första början, särskilt bland dem som redan äger bil och de som inte är så intresserade av nya tjänster.

Informanterna från intervjuerna uttryckte en stark preferens för bilen som transportmedel och angav flexibilitet och autonomi som viktiga anledningar till att inte dela resor med andra. Några informanter samåkade dock regelbundet och några angav att de var öppna för idén, så länge resan genomförs med människor de litar

på. Nuvarande samåkning organiseras enligt informanterna genom informella nätverk med familj, bekanta och arbetskamrater. Att känna och kunna lita på personerna man delar resa med är centralt för att skapa trygghet och smidighet. Appar och annan mjukvara är sekundärt. Samåkning som nämndes idag organiserades via grupper på sociala medier, sms eller andra traditionella former. Några informanter uttryckte ett behov av en plattform som kopplar ihop individer som vill samåka. Men frågan är om den lilla extra nytta som en tjänst kan tillföra för den inte så stora andelen som vill dela resa på landsbygden motiverar dess utveckling.

Resultaten från AP2 ger en tydlig bild av de utmaningar som lands- och glesbygder står inför när det gäller att införa delade mobilitetstjänster. Även om resultaten inte är uppmuntrande, ger de en inblick i de utmaningar som måste övervinnas för att skapa tjänster som efterfrågas och används. Detta kräver en noggrann analys av vilka beteenden, behov och preferenser som påverkar sådan efterfrågan på lands- och glesbygder.

Grannskapskontors och mobilitetstjänsters roll i klimatomställningen (AP3)

Diskussion Värderingsmodellen

Värderingsmodellen som tagits fram i AP3 kan användas för att vägleda beslutsfattare på kommunal, regional och nationell nivå i hur de ska resonera kring stödåtgärder till nya mobilitetstjänster (inklusive grannskapskontor och andra åtgärder som främjar oresor). Det har inte varit möjligt att ta fram en matematisk modell som automatiskt beräknar nyttan med en viss mobilitetstjänst. I stället bygger modellen på att göra det möjligt för beslutsfattarna att resonera kring olika alternativ. Ett möjligt användningsområde är för införande av nya former av anropsbaserad kollektivtrafik eller för att stödja nya mobilitetsaktörer i stället för dagens kollektivtrafikoperatörer.

Bristen på tillförlitliga data om hur användare skulle använda nya mobilitetstjänster gör att modellen enbart är ett beslutsstöd. Arbetet i RORiLand har visat flera behov av ytterligare arbete inom området:

- Intervjuer och enkäter med resenärer har en inbyggd bias i form av vilka som väljer att delta. Dessutom finns en felkälla i form av att användarens inställning till frågor om nya tjänster inte nödvändigtvis avspeglar sig i hans senare beteende. Det finns ett glapp mellan attityd och beteende, som gör att undersökningar innan nya mobilitetstjänster införs inte avspeglas i det faktiska användandet. För att avhjälpa detta krävs mer forskning om hantering av osäkerhet i prognoser, t ex med bayesianska metoder för inferens i trafikmodellering, om nya metoder för datainsamling, och om metoder för att kvantifiera glappet.
- Data från Telia Crowd Insight visar endast vilka rörelser som görs, inte med vilket färdmedel förflyttningen sker. Går det att kombinera Telia Crowd

Insight med andra datakällor eller gör en mer avancerad analys av Telias rådata för att även identifiera färdmedel?

- Modellen som tagits fram ska betraktas som en första version som behöver vidareutvecklas. Ett projekt där modellen först vidareutvecklas och sedan testas med beslutsfattare på olika nivåer behövs för detta
 - Agentbaserad simulering skulle kunna användas för att förbättra modellen. RORiLand har tagit fram en beskrivning av hur detta skulle kunna gå till, men har inte kunnat utveckla simuleringsmodellen
-

Vid granskning av resmönstren inom studieområdena observeras en tendens mot kortare resor och en färre transportaktiviteter. Dessa mönster tyder på att det kan finnas utmaningar för att göra grannskapskontoren ekonomiskt fördelaktiga. Detsamma gäller för nya mobilitetstjänster. Analys av resvanorna tyder på att det blir svårt att fånga en tillräcklig marknadsandel för att säkerställa ekonomisk hållbarhet.

Detta medför att det krävs noggrant övervägande från intressenter när de utvärderar genomförbarheten och den strategiska positioneringen av sådana tjänster. Förbättrad förståelse för och anpassning till lokala resmönster är avgörande för att utforma strategier som mer noggrant överensstämmer med samhällets behov och preferenser, och därmed ökar sannolikheten för framgångsrik integration och långsiktig hållbarhet. Slutligen är det viktigt att nämna att vi inte kan ge exakta prognoser för efterfrågan eller värdena för tillgänglighet och mobilitet eftersom vi inte har tillräckligt med data från användarna av dessa kontor och tjänster. Våra insikter baseras på allmänna resmönster som observerats i området, och utan detaljerad information från användarna själva förblir vår analys något spekulativ

Diskussion Miljöpotential

Det är med aktuellt underlag svårt att säga något om miljönyttan och eventuell energibesparing med grannskapskontor. Dock ska det framhållas att det finns andra värden med grannskapskontor som inte fångas i det här avsnittet. Men de tyngsta argumenten för grannskapskontor bör inte vila på miljö- eller energibesparingar, i alla fall inte på gruppnivå. För den enskilde individen kan det så klart innebära positiva effekter i form av tidsbesparingar, minskad bränsleförbrukning och lägre utsläpp men i relation till vägtrafikens totala utsläpp är effekterna tämligen små. I scenariot där 24% av pendlarna väljer grannskapskontor är utsläppen i storleksordningen två till fyra ton per dag eller strax över 2 000 ton per år räknat med 235 arbetsdagar. I basscenariot utan distansarbete är motsvarande siffra 2 600 ton växthusgasutsläpp per år. Enligt uppgifter från Nationella emissionsdatabasen⁶ uppgår de årliga utsläppen från personbilar i de tre aktuella kommunerna till sammanlagt nästan 60 000 ton växthusgaser (SMHI, 2024). Utsläppen från basscenariot utgör således 5% av kommunernas utsläpp från personbilar och i scenariot med grannskapskontor

⁶ SMHI, 2024. Nationella emissionsdatabasen. <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

cirka 4%. Naturvårdsverket rapporterar att de nationella utsläppen från personbilar år 2022 uppgick till 8,3 miljoner ton⁷ (Naturvårdsverket, 2023).

I beräkningarna antogs att samtliga som har möjlighet till distansarbete också väljer ett grannskapskontor vilket inte är ett troligt scenario. I verkligheten är den siffran förmodligen lägre då de som kan och får arbeta på distans förmodligen väljer att arbeta hemifrån de dagar de inte behöver pendla till ordinarie kontor. Vidare behöver ytterligare frågor redas ut så som hur långt användarna har till grannskapskontoren samt hur de transporterar sig dit.

Räkneexemplet som ligger till grund för AP3 Miljöpotential tar inte heller hänsyn till samtliga arbetsrelaterade bilresor som sker inom kommunerna och inte heller eventuella rekyleffekter. För persontransporter påtalas ofta att kostnadsbesparingar och tidsbesparingseffekter, som kan uppstå vid minskat pendlande till arbetsplatsen, används till andra aktiviteter eller konsumtion med miljöpåverkan⁸ (IVL, 2021).

Diskussion Landsbygds miljöavtal

Forskningsprojektet bekräftar bilden av att bilen är det dominerande transportslaget på landsbygden och i vår webpanel svarar cirka 80 procent att bilen är förstahandsvalet för vardagens resor. Ett landsbygds miljöavtal kommer inte i grunden utsträckning att ändra på den bilden, men kan ändå underlätta för fler att leva och resa mer klimatsmart samtidigt som acceptansen för en mer progressiv klimatpolitik stärks genom att avtalen kan bli del av ett samhällskontrakt mellan det offentliga och medborgarna. En del i detta kontrakt skulle då vara att samhället garanterar en lägsta nivå på tillgänglighet för alla invånare oavsett var man bor och verkar.

Landsbygds miljöavtal kommer också kunna bidra till landsbygdsutvecklingen i stort och till mer resilienta samhällen med större möjligheter att klara andra kriser än klimathotet.

Landsbygds miljöavtal kan också vara ett konkret sätt för regioner och kommuner att kraftsamla redan tillgängliga resurser på att stärka tillgänglighet och mobilitet på utvalda platser.

Vid val av åtgärder för att förstärka eller förbättra kollektivtrafiken är det vidare 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 till den linjebundna trafiken.

⁷Naturvårdsverket, 2023. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser.

<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/#:~:text=Huvuddelen%20av%20v%C3%A4xthusgaserna%20fr%C3%A5n%20transportsektorn,8%20miljoner%20ton%202022.>

⁸IVL, 2021. Rekyleffekter och utformning av styrmedel. <https://www.ivl.se/vart-erbjudande/forskning/transporter/rekyleffekter-och-utformning-av-styrmedel.html>

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. Som beskrivits i både genomförande- och resultatkapitlet har projektet haft utmaningar med att rekrytera användare till resvaneundersökningen (TravelVu) och mobilitetstjänsten (Freelway), på grund av både yttre faktorer – pandemifördröjning, byte av teknisk plattform och framför allt de förutsättningar på mindre orter och landsbygder som projektet skulle studera – och projektrelaterade faktorer. Det sistnämnda är fokus för genomgången av erfarenheter och slutsatser här nedan.

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 erbjuder 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.

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 är 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.

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 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.

Publikationslista

Projektets forskning redovisas i följande artiklar:

Shared mobility and co-working in rural areas: A vision detached from reality?

Journal of Transport Geography

European Transport Research Review

Alfred Söderberg

Designing Mobility Systems-of-Systems

Pontus Svenson, Jakob Axelsson, Charlotta Glantzberg, Robert Nilsson

Accepterat till och presenterat på Transport Research Arena 2024, 2024-04-16,

och en utökad version genomgår f n granskning för European Transport Research Review

Neighbourhood offices and mobility services as SoS

Pontus Svenson, Shiva Habibi, Pia Westford

Manuskript som skickas till International Conference on System of Systems

Engineering 2025

Planning for co-working office in rural areas:

Lena Lid Falkman, Pia Westford, Tidsskrift TBD

Arbetet med metodik för beslutsfattande med brist på data har sammanfattats i en publikation som blivit accepterat till konferens anordnad av [International Association for Travel Behaviour Research](#) (IATBR).

Förslaget/konceptet för agentbaserad simulering för värdering har skickats in till IATBR-konferensen, men blev inte accepterat för presentation där. Manuskriptet kommer att bearbetas och skickas in till annan konferens eller tidskrift:

The value of mobility services and neighbourhood offices

Pontus Svenson, Shiva Habibi, Pia Westford

Manuskript som förbereds för inskick till en ännu inte bestämd tidskrift.

Debatter landsbygds miljövital

Anders Roth, Emma Lundh

Bilaga 7

Referenser, källor

Rogers, E. M. (2003). *Diffusion of Innovations* (5th ed.). Free Press.

IVL (2021). *Rekyleffekter och utformning av styrmedel*. (Rapportnummer B 2410)
<https://www.ivl.se/vart-erbjudande/forskning/transporter/rekyleffekter-och-utformning-av-styrmedel.html>

Naturvårdsverket (2023). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*.
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/#:~:text=Huvuddelen%20av%20v%C3%A4xthusgaserna%20fr%C3%A5n%20transportsektorn,8%20miljoner%20ton%202022>

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) (2024). *Nationella emissionsdatabasen*.
<https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

Trafikverket (2024). *Handbok för vägtrafikens luftföroreningar. Emissionsfaktorer för vägtrafik*.
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/emissionsberakningsmodellen-hbefa/>

Västra Götalandsregionen (2021). *Resandutveckling efter pandemin. Sammanställning av olika underlag och rapporter* (Rapport 2021:41)
<https://mellanarkivoffentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/rs7897-268913469-439/native/Resandutveckling%20efter%20pandemin-1.pdf>

Västra Götalandsregionen (2024). *Resvaneundersökning Västra Götaland*.
<https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-publikationer/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/>

Joel Böhm, Göteborgs universitet (2024). *Teleworking and the Countryside*
<https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/77964/V23%20KGA230%20J.B.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Fyrbodals kommunalförbund (2020), *Kom igång och starta grannskapskontor*
https://www.fyrbodals.se/wp-content/uploads/2021/03/grannskapskontor_handbok.pdf

Bilagor

Bilaga 1

Administrativ bilaga

Bilaga 2

Resvanor med TravelVu

Bilaga 3

Lärdomar från rekrytering till TravelVu i RORiLand

Bilaga 4

Grannskapskontor på landsbygden

Lägets betydelse för tillgänglighet och omställning från bilberoende

Bilaga 5

Miljöpotential hos grannskapskontor

Bilaga 6

Landsbygdsmiljöavtal

För ökad tillgänglighet i landsbygder

Bilaga 7

Debatter landsbygdsmiljöavtal