



Verktyslåda för bättre mobilitet på mindre orter – Utvecklingsprojekt med fem stationssamhällen i Småland

Mahdere DW Amanuel, Hans Arby, Maria Schnurr

RISE Rapport :

RISE Research Institutes of Sweden AB

RISE Rapport :

ISBN:

Innehåll

Sammanfattning	4
Inledning	5
Bakgrund	5
Stationssamhällen – generell översikt.....	5
Resvanor och resmönster på landsbygden	6
Målsättning	6
Avgränsningar	7
Metod	7
Övergripande aktiviteter	7
Kartläggning av mobilitetsbehov	7
Kunskapsföreläsning	8
Målgruppsbaserad lösningsutveckling	8
Konsolidering idéer och prioritering	9
Verktyslådan.....	9
Resultat	10
Fem stationssamhällen i Småland.....	10
Likheter och skillnader	12
Vislanda.....	13
Om orten.....	13
Identifierade mobilitetsbehov och problem	14
Målgrupper och föreslagna åtgärder.....	14
Rekommenderade åtgärder.....	15
Emmaboda	16
Om orten.....	16
Identifierade mobilitetsbehov och problem	17
Målgrupper och föreslagna åtgärder.....	18
Lessebo	20
Om orten.....	20
Identifierade mobilitetsbehov och problem	21
Målgrupper och föreslagna åtgärder.....	22
Rekommenderade åtgärder.....	23
Vaggeryd.....	24
Om orten.....	24
Identifierade mobilitetsbehov och problem	25

Målgrupper och föreslagna åtgärder.....	26
Hultsfred	29
Om orten.....	29
Identifierade mobilitetsbehov och problem	30
Målgrupper och föreslagna åtgärder.....	30
Syntetisering och diskussion av resultat	32
Insikter från RISEs arbete med fem stationssamhällen	32
Prioriterade åtgärder för ökad tillgänglighet och hållbar mobilitet på landsbygden .	34
Annex	36
Referenser	37
Litteratur	37
Projekt.....	37

Figurförteckning

Bild 1: Canvas för grupparbete – utveckling av lösningar	8
Bild 2: Verktygslåda översikt	10
Bild 3: Karta 5 stationssamhällen i Småland	11
Bild 4: Karta lokaltåg Småland.....	12
Bild 5: Godsterminal och station i Vislanda.....	14
Bild 6: Intryck från Emmaboda tätort.....	18
Bild 7: Intryck från Lessebo tätort.....	21
Bild 8: Intryck från Hultsfred stationsområde	30
Bild 9: Översikt åtgärder med mest poäng (t v) och mest frekvent (t h).....	35

Sammanfattning

Projektet "Stationssamhällen Småland: Verkttygslåda för landsbygdsmobilitet" tog sikte på att möta utmaningar i relation till minskat bilresande i syfte att se till att Agenda 2030-målen kan uppnås samtidigt som tillgänglighet bibehålls. Fokus lades på mindre tätorter med tågstationer. Den övergripande målsättningen var att projektets resultat ska underlätta för kommuner att identifiera och implementera hållbara mobilitetslösningar som möter såväl invånares som näringslivets behov i den typen av samhällen.

Projektet involverade fem småländska kommuner. Genom en fallstudiebaserad ansats, med metoder så som platsbesök, intervjuer och workshops med representanter för lokalsamhället och näringslivet kartlades behov, en färdplan för nya mobilitetstjänster togs fram och en verkttygslåda som kommunerna kan använda för att själva planera och implementera dessa utvecklades.

Projektet resulterade i en verkttygslåda, presenterad som en Wiki-hemsida, som erbjuder en process för nulägesanalys, behovskartläggning, kunskapsuppbyggnad, idégenerering och implementering av mobilitetslösningar. Verkttygslådan är avsedd att underlätta för andra kommuner att självständigt förbättra mobiliteten baserat på lokala behov.

Insikter från projektet inkluderar betydelsen av brett stöd inom kommunen, näringslivets deltagande som en katalysator för förändring, och behovet av att utgå från specifika målgruppers behov. Projektet framhåller även vikten av mjuka åtgärder, kostnadseffektiva lösningar, och samarbete över kommungränser för att förbättra pendlingsresor. Genom att fokusera på marknadsföring av befintlig kollektivtrafik, optimering av kollektivtrafik, och olika former av samordnad mobilitet, inklusive cykling och samåkning, presenteras konkreta lösningar för ökad tillgänglighet och hållbar mobilitet på landsbygden.

Inledning

Bakgrund

För att nå Agenda 2030-målet behöver bilresandet minska. Detta riskerar skapa problem på platser som idag är beroende av bilen för transporter. Åtgärder för minskade utsläpp från biltrafiken riskerar därför skapa ökad ojämlikhet mellan platser med och utan alternativa färdmedel. För att behålla en god tillgänglighet i hela landet och samtidigt nå transportsektorns miljömål är därför mobilitetslösningar som kompletterar kollektivtrafiken viktiga, tillsammans med lösningar som ökar transporteffektiviteten och minskar trafikarbetet. Detta gäller inte minst i glesbefolkade områden med långa avstånd och geografiskt utspridda resenärer. Det är en utmaning att på ett ekonomiskt försvarbart sätt erbjuda kollektivtrafik som möter huvuddelen av invånarnas resbehov. Ett sätt att lösa detta är att skapa förutsättningar för att olika aktörer ska kunna erbjuda relevanta och attraktiva mobilitetstjänster som kompletterar kollektivtrafiken. Det är också viktigt att erbjuda lösningar som minskar behovet av längre resor såsom leveranstjänster, grannskapskontor och annat lokalt utbud. I ett scenario kan flertalet av dessa tjänster knytas till stationsområdet som både mobilitetshubb och plats för service, möten och vistelse.

Alla dessa ändamål kräver stora resurser idag för en ort med stora geografiska avstånd: Genom att stärka alternativen för att nå lokala mål har mobilitetstjänsterna även en potential att öka jämställdheten i samhället då vissa grupper, som annars inte har möjligheter att stärka sitt sociala kapital, nu kan nå till medmänniskor på nya sätt. Det handlar alltså både om att uppnå ett energieffektivt och hållbart transportsystem och att göra det lättare att bo och verka utanför städerna och det utan att behöva äga en eller flera bilar eller att använda dem för alla resor.

Projektet Stationssamhällen Småland: Verktygslåda för landsbygds mobilitet tar sitt avstamp i det transportpolitiska målet om en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela Sverige och en ambition hos kommuner att stärka attraktiviteten i mindre tätorter med en tågstation och stationsområdet som hävstång.

Projektet har fått finansiering av Trafikverket.

Stationssamhällen – generell översikt

Järnvägen och järnvägsstationerna har historiskt haft en stor betydelse för kommunikationer, välbefinnande och näringslivsutveckling. Efter en minskning av järnvägars betydelse i den senare delen av 1900-talet har under senare år ”allt större förhoppningar väckts om järnvägstransporters och stationssamhällets betydelse för tillväxten i samhällsekonomi och för möjligheter till hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan” (Dahlstrand, Forsemalm, Palmås 2013). I mindre samhällen och på landsbygden är järnvägen och stationerna långt ifrån en självklarhet, men där de fortfarande finns är de helt avgörande för samhällets utveckling. Det är därför mycket angeläget att vidareutveckla stationslägen i lands- och glesbygden, med förväntningar på att:

- skapa attraktivare och tryggare stationsområden
- utnyttja befintlig infrastrukturens maximala potential

- minska koldioxidutsläpp från transporter, framför allt arbetspendling
- öka tillgängligheten till arbetsmarknader och förbättra kompetensförsörjningen
- förenkla vardagen för de som reser kollektivt eller bor nära en station
- utnyttja mark i tätorterna bättre och minska nybyggnation på åkermark/naturområden

Stationssamhällsprojekt har hittills fokuserat på aspekter såsom planering, utformning och gestaltning av stationsområden, framtagning av analysverktyg eller samverkansprocesser och har för det mesta fokus på urbana stationssamhällen. Fokus för det här projektet är på stationssamhällen på landsbygden, i tätorter med 3000 till 6000 invånare, där det finns ett acceptabelt serviceutbud och järnvägsförbindelse men som behöver komplettera och optimera mobilitetsutbudet för att öka tillgängligheten och andelen hållbara transporter.

Resvanor och resmönster på landsbygden

Som bakgrund till projektet ligger utmaningar för mobilitet som är kännetecknande för lands- eller glesbygden. Aktuella forskningsprojekt och undersökningar, bl a RVU Sverige och liknande, har slagit fast följande kännetecken¹:

- Resorna är i genomsnitt längre och tar längre tid för boende på landsbygder än i städer
- Bil är det vanligaste färdmedlet i hela landet, men används i betydligt större utsträckning på landsbygden (60 % jämfört med 42 % i större orter).
- Skillnader i resmönster mellan kvinnor och män är mindre på landsbygder än i städer på grund av det större bilberoendet.
- Befolkningen på landsbygder och i glesbygd utnyttjar kollektiva färdmedel i ytterst ringa omfattning. Kollektivtrafikanvändning är mycket mer koncentrerad till enskilda grupper, såsom unga, pensionärer eller nyanlända.

Målsättning

Projektet har två specifika mål. Det första målet är att möjliggöra för de fem deltagande kommunerna att identifiera de mobilitetsbehov som finns på orten bland olika grupper och näringslivet samt att bjuda in invånarna och näringslivet för att ta fram förslag på mobilitetslösningar som adresserar behoven.

Det andra målet med projektet är att utveckla ett hjälpmedel (en verktygslåda) med avsikt att underlätta för kommuner att identifiera och implementera nya hållbara mobilitetslösningar som är i överensstämmelse med de identifierade behoven hos invånare och företag, och samtidigt följer Sveriges transportpolitiska mål. Dessa lösningar kan antingen vara anpassade versioner av redan befintliga mobilitetsalternativ i större städer, eller nya samarbetsmodeller med andra kommuner i glesbygden som kan replikeras eller skala upp.

Detta uppnåddes genom följande delprojekt mål:

1. Kartläggning av mobilitetsbehov i de fem deltagande kommunerna

¹ Se Riksdagens trafikutskott 2020.

2. Framtagning av en färdplan för implementation av nya mobilitetstjänster i alla fem kommuner
3. Framtagning av en process (verktygslåda) som möjliggör för kommuner att själv planera för och möjliggöra etablering av hållbara mobilitetslösningar som matchar de mobilitets-/transportbehov som finns på orten.

Avgränsningar

I projektet – och projektbudgeten - ingår inte några piloter eller demonstrationer. I många fall kan dessutom omfattning och potential av de mobilitetslösningarna som föreslås behöva utredas ytterligare. Däremot har planen varit att detta projekt ska leda till, om kommunerna så önskar, ett följdprojekt genomförs där vissa lösningar demonstreras.

Metod

Övergripande aktiviteter

Projektet använde en fallstudiebaserad metod, där en process (verktygslåda) utvecklades och validerades med de fem medverkande kommunerna (Emmaboda, Vislanda, Vaggeryd, Lessebo och Hultsfred). Workshops, intervjuer och samtal med aktörerna genomfördes. Ett avslutande gemensamt seminarium för deltagarna i alla kommuner har anordnats för att verifiera slutsatserna och innehållet i verktygslådan.

Nedan de olika stegen i detalj.

Kartläggning av mobilitetsbehov

Kartläggningens syfte var att skapa en så omfattande bild av vilka förutsättningar för mobilitetsbehov som finns i kommunen. Kartläggningen omfattade följande aktiviteter:

1. **Platsbesök:** Sommaren 2022 genomfördes platsbesök i alla fem kommuner där projektteamet tittade på stationsområdet samt viktiga målpunkter och utvecklingsområden i kommunen.
2. **Uppstartsmöte på plats med kontaktpersoner i kommunen:** I samband med platsbesöket genomfördes ett uppstartsmöte med kommunrepresentanter där förutsättningarna på orten och i kommunen samt pågående och planerade stadsutvecklings- och mobilitetsprojekt gick igenom och kommunens mobilitetsrelaterade mål och förväntningar på projektet diskuterades.
3. **Analys av data och relevanta rapporter, planer, beslut:** Projektteamet tog till sig tidigare utredningar, gällande översikts- och detaljplaner samt övriga relevanta strategidokument och liknande som påverkar kommunens mobilitetsutveckling.

4. **Intervjuer:** Bilden som skapades genom steg 1–3 fördjupades genom ett antal² semi-guidade intervjuar med relevanta aktörer från orten som representerade exempelvis näringslivet, turistnäringen, ungdomar eller pensionärer.
5. **Valideringsmöten:** Tillsammans med kontaktpersonerna i orten återkopplades och validerades bilden som hade skapats genom steg 1–4. Nästa steg i projektet planerades och förväntningar och mål stämdes av.

Kunskapsföreläsning

För att bygga kunskap om åtgärder, tjänster och projektidéer för bättre mobilitet och tillgänglighet på landsbygden anordnades en digital föreläsning där olika projektaktörer och mobilitetsleverantörer presenterade sina lösningar och projekt och kommunrepresentanter kunde ställa frågor.³ På det sättet skapades en bättre förståelse över hur olika lösningar och tjänster kan bidra till omställningen på landsbygden.

Målgruppsbaserad lösningsutveckling

För att mejsla ut de viktigaste målgrupperna och matcha möjliga lösningar till deras behov anordnades en workshop på varje ort⁴ där kommunrepresentanter och relevanta aktörer från orten deltog, såsom näringslivet, turistnäringen, representanter för ungdomar eller pensionärer, osv. Workshopen innehöll tre arbetsmoment:

1. Presentation och validering av kartläggningen med möjlighet att komplettera ytterligare aspekter.
2. Identifikation av centrala mål-/användargrupper och deras mobilitetsbehov och -utmaningar.
3. Utveckling av möjliga lösningar till målgruppernas problem. I grupparbete diskuterades och utformades olika lösningar som kunde svara på målgruppernas identifierade mobilitetsutmaningar, med hjälp av en ”canvas”, se nedan.



Bild 1: Canvas för grupparbete – utveckling av lösningar

² Antalet intervjuar varierade beroende på kunskapsbehov och tillgång till kontaktpersoner i orten.

³ Listan med bidragande projekt/organisationer se Annex.

⁴ Workshopparna ägde rum på plats förutom i Lessebo där möjligheten inte fanns.

Konsolidering idéer och prioritering

Projektteamet konsoliderade lösningarna som hade tagits fram för varje ort och prioriterade de enligt följande kriterier, som poängsattes från 1 till 5:

- Effekt: Hur stor är effekten av lösningen, dvs för hur många användare/resor skapar idén ett mervärde och hjälper att resa mer hållbart respektive ökar tillgängligheten?
1 poäng för låga förväntade effekter, 5 poäng för höga effekter.
- Kostnad: hur stor är kostnaden för kommunen?
1 poäng för höga kostnader, 5 poäng för låga kostnader.
- Genomförbarhet: hur enkelt är det att genomföra åtgärden, dvs med hänsyn till behov av inblandning av och förankring med relevanta aktörer, konfliktpotential osv.
1 poäng för en svårt genomförbar lösning, 5 poäng för en enkelt genomförbar lösning.

Värdena för kriterierna multiplicerades med varandra för att ta fram ett värde på lösningen, och sedan rankades lösningarna från högst till lägst. Se kapitel 6 för prioriteringarna för varje ort.

Verktygslådan

I och med att en arbetsprocess itererades på fem olika platser med olika uppsättningar aktörer och vitt skilda förutsättningar var det möjligt att ta fram en konsoliderad metod och formulera en process (verktygslåda) som kan användas av andra kommuner som vill förbättra mobiliteten i orten. För att göra verktygslådan så tillgänglig som möjlig har den publicerats som en Wiki-hemsida (länk: www.mobilitet.wiki) som innehåller en beskrivning av processen, mallar som är färdiga att använda samt relevant bakgrundsmaterial. Wiki-formatet möjliggör anpassning och påfyllnad över tid samt ger en bra förutsättningslös tillgänglighet. Wiki:n kommer spridas via RISE och Trafikverkets kanaler.

Tanken med verktygslådan i Wiki:n är att en kommun som befinner sig i en liknande situation kan jobba självständig med processen, utan behov att ta in extern hjälp som det skedde i projektet här, men beroende på lokala förutsättningar kan det ändå vara angelägen att ta in en extern part för att hålla ihop processen samt för att tillföra den nödvändiga expertisen. Den verktygslåda som blir resultatet av projektet är en verktygslåda för att kommuner själva ska kunna kartlägga behov, matcha transporttjänster och andra mobilitetslösningar till lokala behov, bedöma potentialer och identifiera nödvändiga förutsättningar för att de ska kunna drivas långsiktigt på affärsmässiga grunder, etablera samarbeten, genomföra beta-tester, och vid behov, genomföra fysiska åtgärder eller upphandla tjänster.



Bild 2: Översikt av verktyglådan.

Processen innefattar följande aktiviteter: nulägesanalys, kartlägga behov, utveckla kunskap om marknaden och lösningar, utveckla idéer som matchar ortens behov, prioritera dessa och sedan ta steget att förverkliga idéer.

Resultat

Fem stationssamhällen i Småland

I projektet ingick fem småländska stationssamhällen, det vill säga kommuner respektive orter som har en tågstation som möjliggör för effektiv pendling. Kommunerna hade uttryckt ett intresse att utveckla arbetet med hållbar mobilitet och då med utgångspunkt från de bra förutsättningar som ett stationssamhälle i o f s har. Medan en tågpendling kan vara en viktig komponent i hållbar vardagsmobilitet behövs det på de flesta ställen ytterligare åtgärder för att öka tillgängligheten.

Kommun	Region	Invånare kommun	Invånare tätort
Emmaboda	Kalmar	9200	5000
Hultsfred	Kalmar	14 000	5 600
Lessebo	Kronoberg	8400	3100
Vaggeryd	Jönköping	14 000	5600
Vislanda (Alvesta kommun)	Kronoberg	-	1800

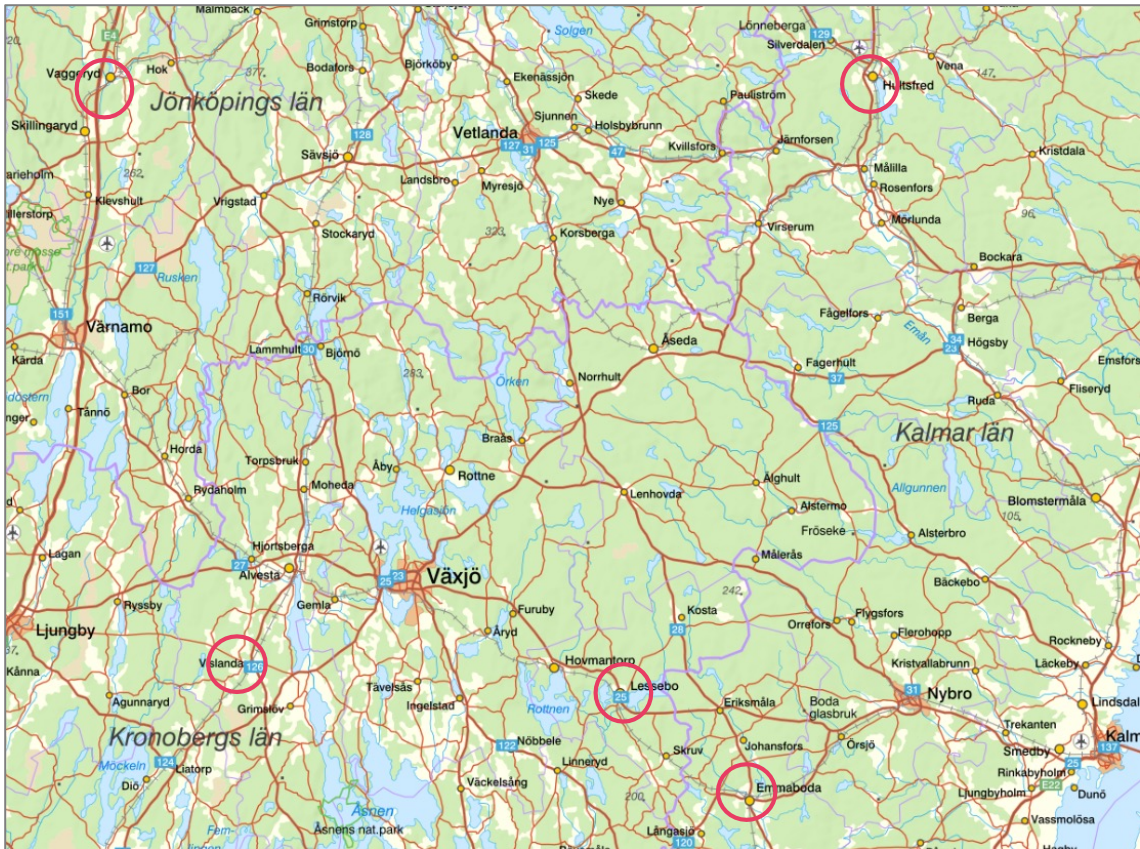


Bild 3: Karta över de fem stationssamhällena i Småland som ingick i projektet.

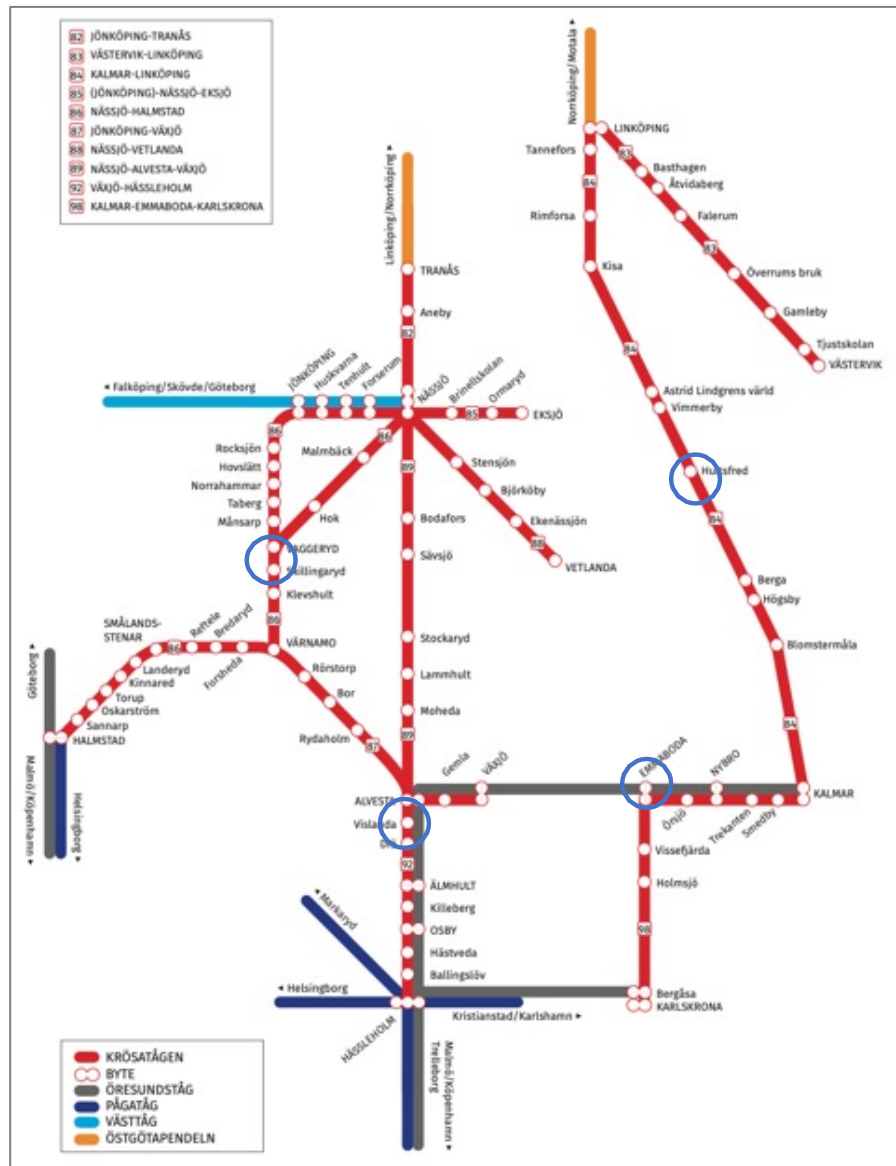


Bild 4: Karta lokaltåg Småland

Likheter och skillnader

Gemensam för alla orter var:

- Varje ort är ett s k *stationssamhälle*, dvs har en tågstation i orten som möjliggör för tågpendling. Alla orter hade en uttalad ambition att utveckla stationsområdet ytterligare.
- Orterna har avsevärda volymer av in- eller utpendling.
- Stora skillnader i tillgängligheten i tätort jämfört med serviceorten.
- Alla orter arbetade redan innan projektet med Agenda2030-målen, bland annat genom att vara en aktiv part i Smart Housing Småland.
- Till karaktären var alla orter bruksorter med större industri- och logistiketableringar.

- I alla kommuner fanns det acceptabel cykelinfrastruktur inom tätorten, medan det cykelförbindelser utanför tätorten och mellan serviceorter var bristfälliga.

Vad som skilde orterna åt:

- Tillväxt- eller utflyttningskommun: Vaggeryd och Emmaboda har betydlig tillväxt, Vislanda och Lessebo någon tillväxt. Hultsfred är stagnerande.
- In- eller utpendlingskommun: Två kommuner (Hultsfred, Lessebo) är utpendlingskommuner, medan övriga tre är inpendlingskommun (Vislanda, Emmaboda, Vaggeryd).
- Centralitet/läge: distanser till nästa större stad och belägenheten i länet skiljer sig åt avsevärt. Medan vissa orter drar fördel av korta avstånd och restider till nästa centralort, kunde det vara mer än pendlingsavstånd för andra orter.
- Serviceutbudet i tätorten varierade. Medan det kunde vara omfattande i några orter, var det begränsat till det allra nödvändigaste på andra ställen, vilket påverkar transportarbetet.
- Besöksnäringens betydelse: Störst betydelse hade besöksnäringen i Lessebo, Emmaboda och Hultsfred.
- Fördelning mellan tätorten och serviceorterna, alltså hur stor befolkning och arbetsplatser tätorten hade jämfört med de mindre serviceorterna, var väldigt olika.

Nedan följer en sammanställning över respektive ords förutsättningar, mobilitetsbehov och problem, målgrupper samt rekommenderade åtgärder för att öka tillgängligheten på ett hållbart sätt.

Vislanda

Om orten

Vislanda är en tätort i Alvesta kommun och ligger sydväst om Alvesta i Kronobergsregion. Medan Alvesta har bra förbindelser med tåg och annan kollektivtrafik är kommunikationerna mycket mer begränsade i Vislanda. Orten, som är en traditionell bruksort, har 4 stora industrietableringar och därmed en högre inpendling än utpendling. Serviceutbudet är något begränsat och många tar sig till Växjö för sina vardagliga behov. Befolkningen är åldrande, men orten hade ett omfattande flyktingmottagande 2015. Bortsett från det är utflyttningen av unga vuxna stor.

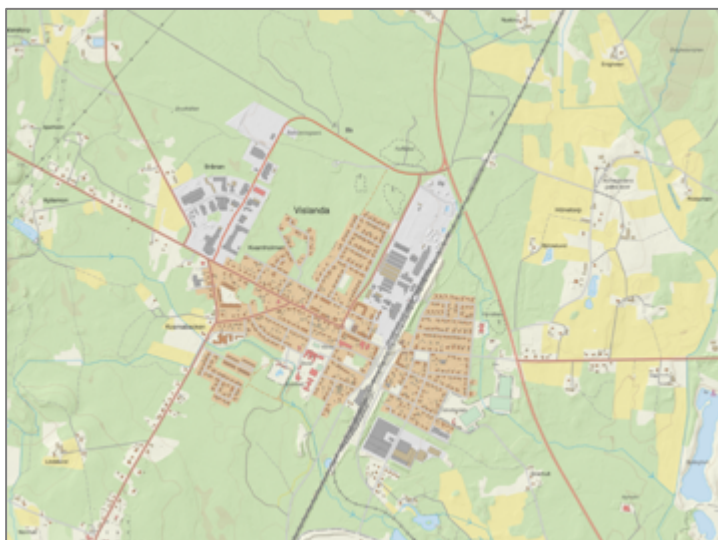




Bild 5: Godsterminal och station i Vislanda

Identifierade mobilitetsbehov och problem

Fler pendlar till än från Vislanda och de flesta som bor i Vislanda jobbar också på orten. Gymnasieelever tar sig till Alvesta eller Växjö då det saknas ett gymnasium på orten. Vägarna är bra och det är enkelt att ta sig till och från Vislanda med bil, medan kollektivtrafikutbudet är begränsat. För ungdomar är det svårt att ta sig runt i Vislanda. Normen är att köra bil, men vad gäller arbetspendling samåker en del kollegor med varandra. Cykelvägarna är acceptabla i tätorten, men det finns inte en bra cykelväg till Alvesta. Det finns ingen tax i Vislanda.

På orten finns et VD-råd som lyfter ett ökat rekryteringsbehov vilket understryker vikten av bra förbindelser. Kommunen har genomfört en medborgarenkät via SCB, vilken innehöll frågor om mobilitet, och inom ramen för Mobilitetsveckan har kommunen tagit vissa cykelinitiativ.

Målgrupper och föreslagna åtgärder

Målgrupper och deras behov/utmaningar

Användargrupp	Utmaningar
Pendlare (till/från Vislanda) <ul style="list-style-type: none"> Till arbete: industriområdet Till Alvesta/Växjö. Älmhult/Ljungby 	<ul style="list-style-type: none"> Samåknings applikation används inte idag: Flera medarbetare samåker redan. Finns potential för en samåknings applikation. Trygga cykelhus saknas: Finns intresse hos företag att skapa en cykelpool för att de som reser med tåg skall kunna ta sig med cykel till sin arbetsplats. Finns anpassad bus: Växjö-Vislanda (för pendlare) Laddstationer finns vid Wida.
Barn och unga	Samåker redan för fotbollsmatcher. <i>Inga BoU representanter deltog i WS.</i>
Äldre	<ul style="list-style-type: none"> Kör bil eller åker kollektivt
Nyanlända	<ul style="list-style-type: none"> Åker kollektivt
Vardagsfixaren <ul style="list-style-type: none"> Bilister med förändringspotential 	Kör bil. Beteende förändring och incitament krävs för att använda kollektiv trafik mer. Säker cykelparkering krävs för att folk skall använda cykel mer.
Besökare/turister	NA

Rekommenderade åtgärder

Översikt

Åtgärd/lösning	Effekt 1 – låg 5 – hög	Kostnader 1 – höga (dyrt) 5 – låga (prisvärd)	Genomförbarhet 1 – svårt 5 – enkelt	Produkt
Involvera kommunen, skola, osv för marknadsföring	3	5	4	60
Mobility management hos företagen	3	3	4	36
Företagscykelpool	3	3	3	27
Cykelställ på stationen	3	3	3	27
Samåkning till skola och aktiviteter	2	4	3	24
Fler tågavgångar	4	2	2	16
Cykel-förvaring vid entrén (hos företag)	2	4	4	16

Topp 3 åtgärder i detalj:

Involvera kommunen, skola, osv för marknadsföring

Marknadsföra de transportmöjligheter som redan finns, dvs kollektivtrafik och närtrafik, till potentiella användargrupper såsom arbetspendlare, kommunanställda och elever. Samordning via kommunen, tillsammans med VD-rådet.

Bedömning: sammanlagt 60

Mobility management hos företag

Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM handlar om att påverka efterfrågan istället för utbudet. Grundläggande för Mobility Management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Möjliga åtgärder kan vara:

- kampanjer som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik;
- personligt råd för att se var och hur medarbetare kan minska sin bilanvändning;
- arbetsgivaren betalar (delar av) kollektivtrafikutgiften för att uppmuntra medarbetare att avstå från bilåkning till arbetet;

Bedömning: sammanlagt 36

Företagscykelpool

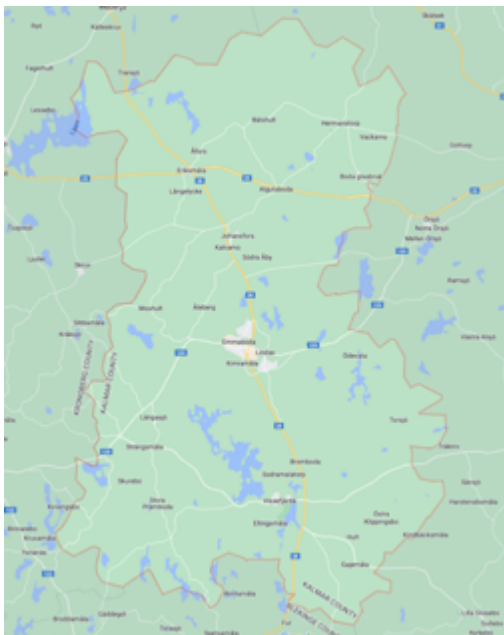
En cykelpool som ägs och drivs av lokala arbetsgivare som vill underlätta för anställda att ta sig från stationen till arbetsplatsen. Förutsätter en *ställplats vid tågstationen* samt *cykelställ vid arbetsplatser*. Cykelpoolen behöver upphandlas helst gemensamt av olika arbetsgivare.

Bedömning: sammanlagt 27

Emmaboda

Om orten

Emmaboda är huvudort i Emmaboda kommun där 5 000 av kommunens drygt 9 000 invånare bor. Det har skett en viss ökning av antalet invånare de senaste 5 åren. Det är en landsbygdskommun med flera serviceorter: Lindås, Långasjö, Vissefjärda, Broakulla, Åfors, Eriksmåla och Boda glasbruk.



Emmaboda är strategiskt placerad med pendlingsavstånd (exakt 57 km) och direkta tågförbindelse med relativt god turtäthet till tre residensstäder: Växjö, Kalmar och Karlskrona. Tack vare Öresundstågen har man också direktförbindelse till Malmö och Köpenhamn, en relation som är minst lika viktig som till Stockholm. Kommunen har ett nära samarbete med Lessebo, som dock ligger i Region Kronoberg.

Emmaboda har ett bra serviceutbud med två större livsmedelsaffärer, vårdcentral, systembolag, post, bad- och idrottsanläggning och skolor upp till och med gymnasium. Stationen ägas av ett privat fastighetsbolag, medan kommunen äger hotellet som ligger i direkt anslutning.

De största arbetsgivarna i Emmaboda är, vid sidan av kommunen själv, Xylem Water Solution med 1 200 anställda strax utanför Emmaboda (Lindås), Södra (i Långasjö) och AMB (i Broakulla). I Boda finns Glass factory med utbildning, co-working och utställning. Totalt finns det 4 500 arbetstillfällen i kommunen.

Identifierade mobilitetsbehov och problem

Emmaboda har en större in- än utpendling, framför allt via tåg och av personer som arbetar inom kommunal service. Det finns ett hundratal gymnasieungdomar varav många reser över länsgränserna för att gå i skolor i andra kommuner, framför allt i Växjö.

Kollektivtrafikförbindelserna med större städer och längs järnvägen är som tidigare nämnts goda, men inom Emmaboda tätort såväl som kommunens övriga orter är det sämre. Samtidigt förväntar sig många nya invånare att det ska finnas bra cykel och kollektivtrafikmöjligheter. Stationen ligger relativt isolerad, det är inte naturligt att gå eller cykla dit och det saknas bussförbindelse, "first/lastmile" inom själva Emmaboda, med undantag för buss till Xylem/Lindås. Till och mellan övriga orter går det i huvudsak endast skolbussar, vilket gjort att vissa företag själva kör anställda som saknat körkort. Det saknas även cykelvägar till övriga orter.

Hur ser det då ut med övrigt utbud av mobilitetstjänster? Det saknas taxi och Hertz biluthyrning försvann då Volvohandlaren lade ner, men Toyotahandlaren (Niklassons bil-tjänst) hyr ut bilar och i Vissefjärda (Fransson Service) går det att hyra minibussar. Kommunen har en intern bilpool – samt fler bilar inom hemtjänst och tekniska förvaltningen – som i princip skulle kunna öppnas för invånare på kvällen och helger. Det finns ett kontorshotell i Emmaboda och ett co-working i Glass Factory. På några besöksmål finns det hyrcyklar. Ett tidigare försök med samåkning i Långasjö lyckades inte skapa någon samåkning.



Bild 6: Intryck från Emmaboda tätort

Målgrupper och föreslagna åtgärder

Målgrupper

Lösningssworkshopen hösten 2023 genomfördes över Teams med kommunens skolchef, VD för en större arbetsgivare utanför Emmaboda tätort (AMB), verksamhetsutvecklare för socialförvaltningen och verksamhetschefen för Hälsocentralen i Emmaboda. Det påverkade vilka målgrupper som valdes för fördjupning, men även om några målgrupper och deras behov som identifierades i andra projektkommuner inte fanns med denna workshop, är de som valdes ut mycket relevanta för Emmaboda.

Målgruppen Arbetspendlare kunde delas upp i, vad gäller behov, något överlappande undergrupper. Gemensamt är problem som gäller kompetensförsörjning och möjligheten att ta ett jobb.

- a) De som reser från Emmaboda (eller annan) ort till arbetsplats, med skifttider, på annan ort (Broakulla) där det saknas kollektivtrafik och säkra cykelförbindelser
- b) Arbetspendlare från Emmaboda, inklusive studenter/praktikanter från andra kommuner, till skolor i andra orter i Emmaboda kommun, varav fler kan sakna bil.
- c) Inpendlare från andra kommuner till Emmaboda (till Hälsocentralen och boenden och hemtjänst), men även från Emmaboda till boenden på andra orter i kommunen med arbetstider fördelade över hela dygnet.

Målgruppen Äldre boende utanför Emmaboda utan körkort och/eller tillgång till bil (vilket även kan gälla andra målgrupper) kunde delas upp utifrån behov och situation:

- a) Patienter som ska ta sig till Hälsocentralen som kan ha svårt att ta sig i tid till besök och/eller får vänta länge.

- b) De som har svårt att ta sig olika typer av aktiviteter och funktioner som finns i Emmaboda tätort och riskerar att bli isolerade

Rekommenderade åtgärder

En del av de lösningar som identifierades kan förbättra tillgängligheten för flera målgrupper och behov, antingen direkt eller på sikt, medan andra är mer specifika. Den första typen har fördelen att effekten blir större och att kostnaden per resa/person blir lägre, men att genomförandet kan bli mer komplext.

Topplista

- **Koordinera tidsbokning hos Hälsocentralen med bokning av sjukresor** för att minska väntetider för äldre och förseningar till bokade tider. Troligtvis enkelt och inte kostsamt, även om det tar lite längre tid för administratör på HC. Enklast om denna kan få direkt access till sjukresebokningen för att optimera bägge bokningar. (60 poäng – lågt hängande frukt)
- **Organiserad samåkning för (framför allt) äldre.** Exempel på ett volontärbaserat koncept är mobitwin i Belgien med 4 000 förare och 60 000 användare (<https://www.mobitwin.be/nl/#>). Kommunen behöver stötta med plattform (exempelvis Freelway), men ”ägare” borde vara en organisation som PRO eller kyrkan. Eftersom många kommer att ringa för att boka, behöver någon existerande kundtjänst (färdtjänst eller kommunalt kundcenter) involveras. (40 poäng – stor effekt, relativt låg kostnad, men mer komplext genomförande)
- **Samåkning för skjutsning av barn till aktiviteter.** Framför allt gäller det yngre barn som bor utanför tätorten och som behöver skjutsats till träningar eller andra aktiviteter. Precis som samåkning för äldre kan kommunen stå för (samma) plattform, men lägga ”ägandeskapet” på föreningarna. (32 poäng – mindre effekt då ”det funkar idag”, men låg kostnad och lättare genomförande)
- **Stöd och incitament för samåkning till arbetsplatser utanför huvudorten.** Största nyttan gäller praktikanter och vikarier – till skolor, boenden och företag – och andra som inte har tillgång bil eller körkort. Här kan arbetsgivarna gå samma om en plattform, marknadsföring och idéer om incitament. Det är ett problem som behöver lösas för arbetsplatserna och det finns förare, men vid sidan av praktikanter vet vi att det är svårt att få pendlare att samåka. (32 poäng, samma resonemang som för skjutsning av barn)
- **Anropsstyrd trafik/flexlinjer mellan Emmaboda och övriga tätorter, dygnet om.** Det är den åtgärd som skulle få störst effekt men också en relativt kostsam åtgärd som även involverar regionen/länstrafiken. Däremot finns det en möjlighet att testa i mindre skala för att validera efterfråga och nytta, exempelvis till en eller ett par orter och i samarbete med Arbetsmarknadscentrum och arbetsutbildningen, vilket skulle begränsa kostnaden till hyra av ett par minibussar. (30 poäng – Stor effekt, men hög kostnad)
- **Övriga:** Se tabellen nedan för samtliga värderade lösningar för Emmaboda.

Åtgärd/lösning	Effekt 1 – låg 5 – hög	Kostnader 1 – höga (dyrt) 5 – låga (prisvärd)	Genomför- barhet 1 – svårt 5 – enkelt	Pro- dukt	Användare (P = pendlare, B = besökare, V = vardagsmobili- tet)
Synka tidsbokning med sjukresebokning	4	4	4	64	V
Organiserad samåkning, ffa för äldre (PRO, kyrkan)	5	4	2	40	V
Samåkning för skjutsning av barn till aktiviteter mm	2	4	4	32	V
Skapa incitament och stöd för samåkning till arbete (inkl praktikanter)	2	4	4	32	P
Anropsstyrda/minibussar flexlinjer mellan E och övriga tätorter, även skifttider. (Arbetsmarknads c för test?)	5	2	3	30	P
Bättre närtrafik / Färdtjänst ffa för äldre	5	2	3	30	V
Upplysta cykelvägar till exvis Broakulla	3	1	2	6	P
Tågstopp Skruf	3	2	1	6	P
Busstillbindelser över länsgränser	3	2	1	6	P

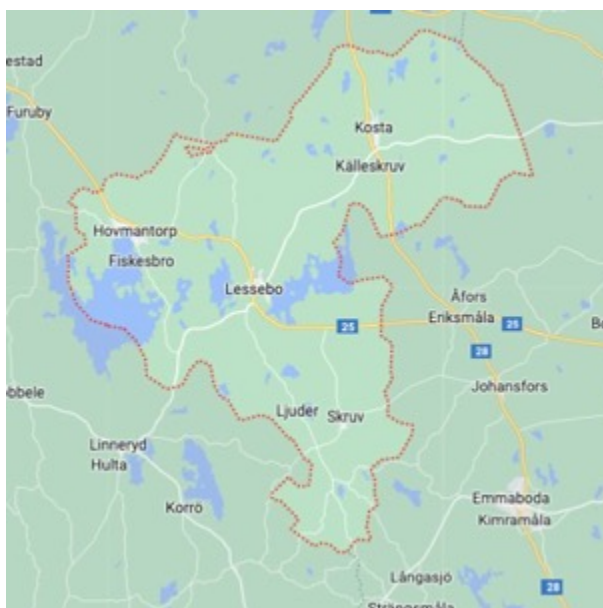
Lessebo

Om orten

Lessebo är ett brukssamhälle med som har ett strategiskt läge med bra pendlingsavstånd till Växjö. I tätorten bor cirka 3 000 invånare, medan hela kommunen har en befolkning på ungefär 8 500 invånare.

Inom kommunen finns flera serviceorter, inklusive Hovmannatorp, som fungerar som en slags förort till Växjö, samt orter som Skruf och Kosta. Lessebo ligger också nära Emmaboda, som ligger i Kalmar län.

Orten har bra tågförbindelser. Förutom de vanliga kust-till-kust- och Öresundstågen finns det också timestrafik i högtrafik, med planer på att förlänga krösatågen och lägga till Skruf som en



station senast 2025. Kalmar Länstrafik (KLT) har också planer på att starta trafik i området under de kommande åren. Det finns även halvtimmestrafik med bussar mot Växjö och trafik till Kosta och Skruf.

Lessebo har också ett bra serviceutbud som består av matvarubutiker, en vårdcentral och skolor upp till högstadiet. Bland de större arbetsgivarna i kommunen ingår kommunen själv med cirka 900 anställda, Finpappersbruket med 120 anställda, Åkericentralen med 80 anställda och Bakers med 40 anställda. Dessutom finns ett antal glasbruk i närheten, inklusive Kosta med omkring 100 anställda och en konstant ström av besökare året runt, samt Bergdala och Skruf med sammanlagt 12 glasbruk.

Det finns också planer på att utveckla centrum där regionen har ambitionen att främja denna utveckling. Idéer inkluderar att bygga en förskola eller särskilt boende och att omvandla stationshuset till en ny användning, såsom ett café eller kontorshotell. Det finns även planer på att bygga hyreslägenheter av en privat byggherre samt ytterligare 20 lägenheter av Lessebohus.

När det gäller mobilitetsrelaterade tjänster har Lessebo en Volkswagen-handlare i form av Fröjds. Dessutom har en lokal invånare byggt upp en egen limousineverksamhet, främst riktad mot Kosta. Kommunen har även servicefordon för tekniska ärenden och socialförvaltningen har också 5 bilar i en "intern bilpool". Däremot lades ortens enda taxiverksamhet ner när man förlorade skolskjutsen som uppdrag.

Lessebo har en etablerad skara av lokala entreprenörer och det finns ett starkt intresse från företagen på orten att locka ny arbetskraft, antingen genom att göra det enklare att pendla in till orten eller hitta sätt för att öka inflyttning till orten.



Bild 7: Intryck från Lessebo tätort

Identifierade mobilitetsbehov och problem

I Lessebo står invånarna inför olika utmaningar gällande rörlighet och kollektivtrafik, vilket påverkar olika grupper i samhället.

En tydlig problematik är för besökare som har svårt att resa mellan Kosta och Lessebo. Detta påverkar inte bara turister utan även pendlare, sommarjobbare, fritidsresande ungdomar, nyanlända och pensionärer. Mångfalden av resenärer tydliggör behovet av att förbättra och anpassa transportsystemet för att inkludera olika grupper och behov.

Kollektivtrafiken och cykelvägarna utgör en central del av rörligheten. Majoriteten av utpendlingen riktas mot Växjö, där tåg och bussar dominerar som transportmedel. Bilresande är normen, särskilt bland äldre och etablerade invånare, medan yngre och nyanlända i större utsträckning väljer andra alternativ. För att främja hållbar rörlighet behövs förbättringar av cykelvägarna inom tätorterna. Dessutom krävs det enklare åtkomst till tågstationen, och det är önskvärt med ökad frekvens i tågtrafiken för att möta efterfrågan.

Andra utmaningar inkluderar den rådande normen att köra bil. En ytterligare utmaning är bristen på taxitjänster, vilket kan komplicera transportmöjligheterna för invånarna.

För att adressera dessa utmaningar och främja mobilitetsutvecklingen i Lessebo är det viktigt att samarbeta med olika aktörer. Lokala entreprenörer som är förankrade i samhället, företag som strävar efter att locka arbetskraft, samt besöksmål som Kosta, Bergdala och Skruf, spelar alla en betydande roll i att skapa och implementera lösningar för en mer tillgänglig och hållbar rörlighet i Lessebo.

Målgrupper och föreslagna åtgärder

Målgrupper och deras behov/utmaningar

Användargrupp	Utmaningar
Besökare	Det blir en utmaning att använda kollektivtrafik när de bor på en annan ort men arbetar i Lessebo. Ofta finns det brister i kollektivtrafikens turlistor, särskilt under mitt på dagen och kvällen, vilket kan göra det svårt för pendlare att förlita sig på denna transportform. Familjer och ungdomar som inte äger en bil kan speciellt ha svårt att ta sig runt när de behöver det som mest.
Pendlare	Det finns bra förbindelser mellan Lessebo och Växjö dock är det en utmaning att resa mellan Kosta och Lessebo.
Sommarjobbare	Sommarjobbare upplever inte att kollektivtrafiken matchat arbetstiderna vilket de förmedlat till arbetsgivarna på orten.
Fritidsresor och Ungdomar & Nyanlända	Då dessa grupper i större uträkning saknar körkort gynnas de av att man förbättrar kollektivtrafiken.
Seniorer	Personer som bor utanför tätorten och saknar både bil och körkort upplever svårigheter att nå service, mötesplatser och delta i olika aktiviteter. Den begränsade tillgängligheten till transportmedel hindrar dem från att enkelt ta sig utanför sina hem, vilket resulterar i att de har begränsad mobilitet

Rekommenderade åtgärder

Åtgärd/lösning	Effekt 1 - låg 5 - hög	Kostnader 1 - höga (dyrt) 5 - låga (pris- värd)	Genomför- barhet 1 - svårt 5 - enkelt	Produkt	Användare (P = pendlare, B = besökare, V = vardagsmobili- tet)
Marknadsföra befintlig trafik	2	5	5	50	P, V
Busstur sponsrad av företag	5	3	3	45	P, B
Hop-on/hop-off buss Lessebo-Kosta	4	3	3	36	B
Samåkning för skiftarbete	2	5	3	30	P
Cykeluthyrning	2	4	4	32	B
Buss Lessebo-Kosta-Skruv	5	2	2	20	P (B)
Utveckla + marknadsföra Närtrafiken för pendling Lessebo-Skruv	5	2	2	20	P, V
Upprusta cykelväg till Kosta	3	2	2	12	B
Tågstopp Skruv	5	2	1	10	P

Topp 3 åtgärder, utförigare:

Marknadsföra befintlig trafik

Marknadsföra de transportmöjligheter som redan finns, dvs kollektivtrafik och närtrafik, till potentiella användargrupper såsom arbetspendlare, kommunanställda och elever.

Bedömning: sammanlagt 50

Busstur sponsrad av företag

Genom samarbete med de ledande företagen i orten finns möjligheten att optimera busstrafiken på ett sätt som bättre anpassar sig till invånarnas arbetstider och behov. Det finns två huvudsakliga strategier för att åstadkomma detta.

Den första strategin involverar att ersätta en befintlig busslinje med en ny rutt som är tidsmässigt synkroniserad med arbetstiderna för företagens anställda. Detta skulle göra det möjligt för dem att använda kollektivtrafik som ett praktiskt och effektivt sätt att ta sig till och från arbetet.

Den andra strategin innebär att omvärdera befintliga hållplatser och eventuellt ta bort vissa för att skapa en ny rutt som direkt betjänar företagens platser. Genom att etablera nya hållplatser vid företagen kan man förbättra tillgängligheten och effektiviteten i kollektivtrafiken samtidigt som man minskar onödiga omvägar och tidsförluster för resenärerna.

Detta samarbete mellan de största företagen och kollektivtrafikmyndigheterna kan leda till en mer anpassad och effektiv busstjänst som bättre tillgodoser de lokala samhällenas behov och bidrar till en smidigare resa för invånarna.

Bedömning: sammanlagt 45

Hop-on/hop-off buss Lessebo - Kosta

I Kosta återfinns ett flertal glasbruk som lockar en stadig ström av besökare året runt. Denna konstanta turisttillströmning utgör en viktig del av ortens ekonomi och kulturliv. Uppemot 90% av besökarna av sina egna bilar som främsta transportmedel, vilket inte bara ökar trängseln utan också har miljöpåverkan. Med en effektiv hop-on/hop-off bussförbindelse mellan Kosta och Lessebo skulle man kunna öka andelen besökare som anländer utan egen bil och därmed bidra till att minska belastningen på vägnätet och miljön.

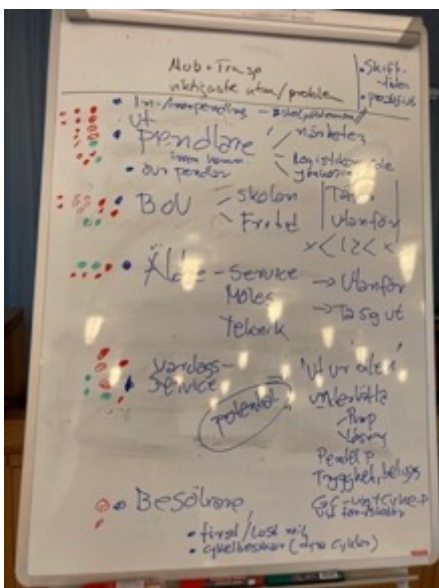
Bedömning: sammanlagt 32

Vaggeryd

Om orten

Vaggeryd är den största av två huvudorter i Vaggeryds kommun med nästan 6 000 av kommunens totalt närmare 15 000 invånare, medan Skillingaryd har drygt 400 invånare men är centralort. I kommunen finns ytterligare 7, mindre, tätorter: Hok, Byarum, Klevs-hult, Bondstorp, Åker, Svenarum och Tofteryd. Kommunens befolkning har växt med mer än tusen invånare sedan 2015 och den nya översiktsplanen tar höjd för ytterligare tre tusen invånare, varav tusen i Vaggeryd tätort.

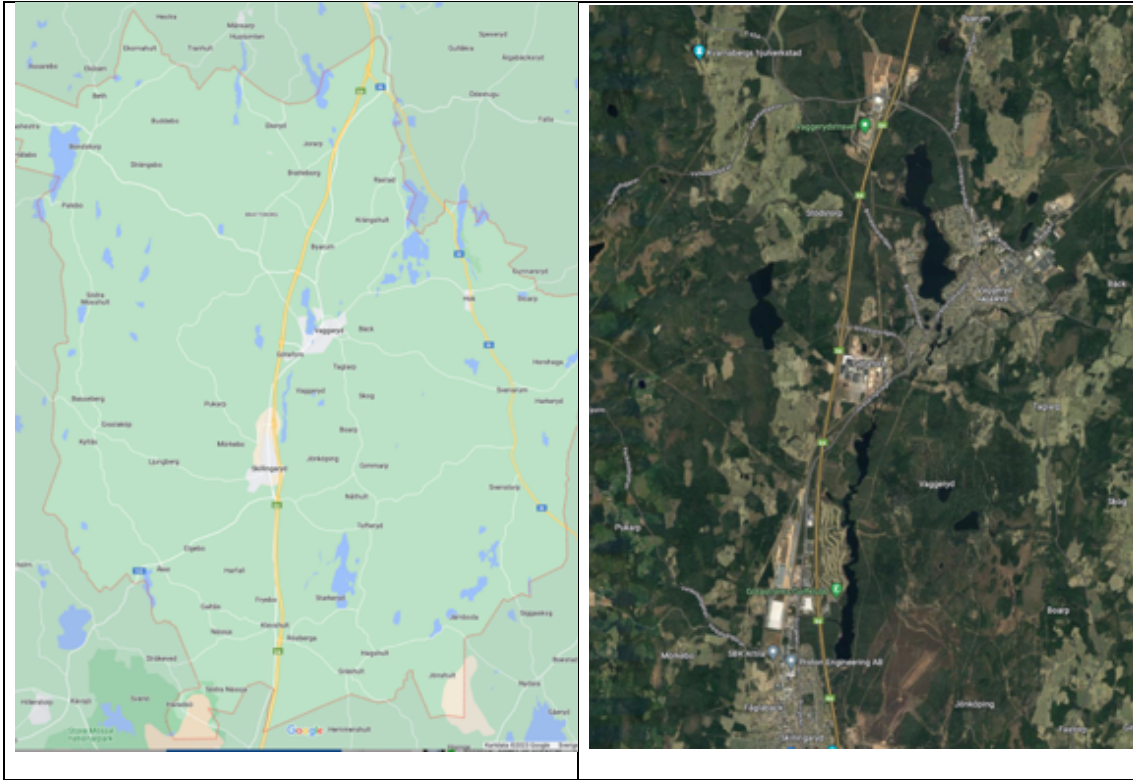
Ambitionen för Vaggeryd är att skapa ett ”tätt och funktionsblandat samhälle med korta avstånd som underlättar ... ett hållbart vardagsliv där resandet huvudsakligen utgörs av cykeltrafik.” I översiktsplanen öppnar kommunen för lägre p-tal mot andra mobilitetslösningar.



Vaggeryd har ett strategiskt läge längs E4, en del av TEN-T, vilket har lett till många logistiketableringar. Restiderna med bil, men även med tåg och expressbuss har nästan gjort Vaggeryd till en förort till Jönköping och även en inflyttning av framför allt yngre från Jönköping. Dubbelt så många pendlar ut från Vaggeryd som in, framför allt till Jönköping och Värnamo samt inom kommunen.

Elektrifieringen och den planerade nya dragningen av järnvägen kan ge halvtimmes trafik till Jönköping med en restid på under halvtimmen.

Identifierade målgrupper i Vaggeryd



Serviceutbudet är bra med mataffär, vårdcentral och skola upp till gymnasium, allt inom gång och cykelavstånd, däremot finns färre matställen än i Skillingaryd. En centrumutveckling runt stationen planeras, med planskiljning av övergång och skapande av ett resecentrum och en pendelparkering diskuteras med regionen. På sikt växer närliggande Byarum ihop med Vaggeryd.

Näringslivet i kommunen domineras av logistik och industri, men man är också en del av smålandsturismen med närhet till Hoks Herrgård och nationalpark. En del av besökarna till High Chaparall och Astrid Lindgrens värld väljer att bo i Vaggeryd. Cykel är en viktig del av turismen med många som kommer per, eller med cykel. Det finns även en efterfrågan på cykeluthyrning bland besökare.

Logistikverksamheterna expanderar med bland annat två tusen nya arbetstillfällen i norr (Stigamo) och i söder (Klenshult). Vaggeryd kallas också möbelkommunen med kända tillverkare som Kinnarps, Sedese och Byrarum och kännetecknas av en Gnosjöanda och samarbeten.

Viktiga aktörer att samarbeta kring mobilitetslösningar är näringslivsföreningen Business Vaggeryd, handlarföreningen "Vår lilla stad" och Logpoint (ligger i Jönköpings kommun)

Identifierade mobilitetsbehov och problem

Det finns relativt bra cykelvägar mellan kommunens tätorter, men sämre inom. Det finns ett behov av att utreda gång- och cykelvägnäten i både central- och serviceorterna, liksom mobilitetshubbar för att förenkla färdmedelsbyten. Bättre förutsättningar för att cykla har även lyfts i medborgardialoger. Flertalet invånare är "bilburna i tanken" och många fler borde kunna cykla till jobbet eller till stationen.

Kollektivtrafikförbindelserna mot Jönköping i norr och Värnamo i söder är som tidigare nämnts bra, men sämre i öst-västlig riktning. Det finns ett behov av utbyggd busstrafik som går in i industri- och logistikområdena – en slags stadsbuss. Skifttider är en också utmaning för kollektivtrafiken.

Det är ont om andra mobilitetstjänster. Taxi försvann då ”Stig” gick i pension, men det kan finnas hyrbilar hos återförsäljare i Bårnäs och Skillingaryd. Kommunen har tidigare provat med interna bilpooler, och har nyligen anställt en fordonssamordnare för att hantera kommunens cirka hundra bilar.

Målgrupper och föreslagna åtgärder

I lösningsworkshopen våren 2023 deltog förutom ansvariga inom samhällsbyggnad representanter för näringsliv, barn- och utbildningsförvaltning och omsorgsförvaltningen.

Målgrupper

Målgruppen Arbetspendlare från Vaggeryd tätort kunde delas in i undergrupperna

- a) Till närliggande industriområden
- b) Till logistikområden
- c) Till Jönköping

samt de som pendlar in till Vaggeryd och jobbar inom skola och omsorg. Gruppdiskussionerna fokuserade på de som arbetar i logistikområdena där två av problemen är skifttider och möjligheten att komma ända fram till arbetsplatserna inom de rätt stora områdena.

Målgruppen Barn och unga kunde utifrån ålder och behov delas in i undergrupperna:

- a) Till och från skolan
- b) Till fritidsaktiviteter
- c) ...påverkas om man är över eller under ca 12 år (då man anses kunna cykla själv säkert)
- d) ...påverkas om man bor i tätorten eller utanför

Gruppdiskussionerna fokuserade på fritidsresor, framför allt för de som bor utanför tätorten och antingen har mindre möjlighet att delta i fritidsaktiviteter efter skolan (ofta i tätorten) eller vars föräldrar då måste köra fram och tillbaka. Föreningarna tappar många i tolvårsåldern. Ett problem är att de som har skolskjuts inte kan stanna kvar efter lektionerna.

Målgruppen Äldre omfattar framför allt de som bor utanför tätorten och saknar bil och/eller körkort och därför har svårt att nå service, mötesplatser och aktiviteter. De blir helt enkelt sittande hemma. Den anropsstyrda trafiken som finns är begränsad till vissa tidsperioder och taxi saknas. Kyrkan, PRO och SBF organiserar upphämtning till deras möten, men det gäller bara vid dessa tillfällen och många är inte medlemmar.

Målgruppen Vardagsfixaren är bred och omfattar bilister med potential att förändra hur de gör sina vardagsärenden, ofta inom cykelavstånd.

Målgruppen Turister och andra besökare kan delas upp i cykelbesökarna – de som anländer med (dyra) cyklar – och de som kommer med tåg och behöver ta sig de sista kilometrarna till besöksmålet. Denna målgrupp harns inte med under workshopen.

Rekommenderade åtgärder

En del av de lösningar som identifierades kan förbättra tillgängligheten för flera målgrupper och behov, antingen direkt eller på sikt, medan andra är mer specifika. Den första typen har fördelen att effekten blir större och att kostnaden per resa/person blir lägre, men att genomförandet kan bli mer komplext.

Topplista

- **Marknadsför dagens kollektivtrafik:**
 - **Provårkampanj för kollektivtrafik.** Att marknadsföra den kollektivtrafik som finns brukar vara en effektiv åtgärd, speciellt i förhållande till kostnaden. En förutsättning är att den är relevant och attraktiv för dem man vill nå, men med tanke på att kollektivtrafiken är bra i många relationer bör det finnas en relativt god potential. Lämpliga tillfällen är i samband med förändringar i utbudet, men marknadsavdelningen hos länstrafiken – som är de som måste genomföra kampanjen – har kunskap om detta. Kommunen kan hjälpa till genom att engagera arbetsgivare för spridning av kampanjen. (60 poäng med en hyggligt stor effekt, relativt låg kostnad och enkelt genomförande.)
 - **Marknadsföring av anropsstyrd trafik till ungdomar och äldre.** Befintlig ”närtrafik” täcker långt ifrån alla behov som inte den vanliga kollektivtrafiken löser – ofta är den begränsad i tid och vilka platser man kan åka mellan. Men den finns och är ofta dåligt nyttjad efter som den är okänd bland många potentiella användare, framförallt äldre och unga som inte ens har tillgång till bil. Den är kostsam (för region och/eller kommun) , men med ett ökat nyttjande kan graden av samnyttjande öka och det kan då även blir intressant att titta på mer effektiva lösningar. (40 poäng med en relativt lågt förväntad effekt men också till en låg kostnad och enkelt genomförande)
- **Samordna arbets-/skifttider mellan arbetsgivare och synka med Länstrafiken.** Ofta passar inte tidtabellerna för alla, speciellt inte till och från arbetsplatser med flerskift. Det är också svårt för länstrafiken att kunna göra något åt det om sig arbetstiderna, speciellt som tiderna ofta skiljer sig mellan olika arbetsgivare. Antingen initierar kommunen en dialog mellan arbetsgivarna och involverar länstrafiken, eller så kan det ske på arbetsgivarnas initiativ. Det är ett kostnadseffektivt sätt att öka både resenärsunderlag och tillgänglighet till arbetsplatserna, vilket också vidgar rekryteringsbasen. (60 poäng med relativt stor effekt och låg kostnad)
- **Organiserad samåkning för (framför allt) äldre.** Exempel på ett volontärbaserat koncept är mobitwin i Belgien med 4 000 förare och 60 000 användare (<https://www.mobitwin.be/nl/#>). Kommunen behöver stötta med plattform (exempelvis Freelway), men ”ägare” borde vara en organisation som PRO eller kyrkan. Eftersom många kommer att ringa för att boka, behöver någon existerande kundtjänst (färdtjänst eller kommunalt kundcenter) involveras. (48 poäng – relativt stor effekt och relativt låg kostnad)

- **Handlarrunda för äldre.** Det finns åtminstone ett exempel (från Bohuslän) där den upphandlade skolbussen gör ett extrajobb eftersom det brukar finnas en undra gräns för antalet timmar per dygn som handlas upp. Det betyder att skolbussen hämtar upp äldre efter att skolbarnen lämnats på skolan och kör hem dem innan skolbarnen hämtas på skolan. *(Poäng 36-60 med hyggligt bra effekt och rätt så enkelt genomförande, medan kostnaden kan variera beroende på hur skolskjutsen är upphandlad.)*
- **Ta fram en kommunal cykelstrategi** inklusive en budget för att beta av identifierade åtgärder. Under workshopen identifierades många möjliga åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att cykla – framförallt för ”vardagsfixaren – men också att det finns behov av en sammanhållen strategi. Se listan i slutet av tabellen nedan för exempel på cykelåtgärder. *(36 poäng med relativt stor effekt och mellan hög kostnad och medium svårt genomförande)*
- **Övriga:** Se tabellen nedan för samtliga värderade lösningar för Vaggeryd, grupperade efter målgrupp.

Åtgärd/lösning	Effekt 1 – låg 5 – hög	Kostnader 1 – höga (dyrt) 5 – låga (prisvärd)	Genomförbarhet 1 – svårt 5 – enkelt	Produkt
Målgrupp: Pendlare				
Samordna arbetsgivare kring arbetstider, synka med Länstrafiken	4	5	3	60
Provårkampanj för kollektivtrafiken	3	4	5	60
Fler busshållplatser inom industriområdet	3	3	3	27
Trygg cykelparkering vid hållplatser	2	4	3	24
Trygg pendelparkering (bil) vid hållplatser	2	4	3	24
Anropsstyrd lokaltrafik med självkörande fordon	3	3	2	18
Subventionerad kollektivtrafik (av arbetsgivare)	3	2	3	18
Bättre Gångs- och cykelvägar för pendlare inne i i-området	2	2	2	8
Bättre tvärkommunikationer öst-väst	3	2	1	6
Målgrupp: Ungdomar				
Marknadsföra anropstrafik till ungdomar och äldre	2	4	5	40
Sänkt hastighet i tätorten	2	5	3	30
Samordning med skola & föreningar: läxhjälp, fritidsklubb, mellanmål, träning etc.	3	3	3	18
Sammanhängande cykelvägar i tätorten	3	1	2	6
Målgrupp: Pensionärer				
Handlarrunda (med ”skolskjuts-bussen”)	3	3-5*	4	36-60
Skapa volontärs-driven samåkningstjänst	3	4	4	48

Målgrupp "Vardagsfixare"				
Ta fram en kommunal cykelstrategi inkl. budget som kan inkludera åtgärder:	4	3	3	36
Cykelparkering i nära upplysta tillgängliga lokaliseringar				
Cykelställ för olika ändamål				
Expresscykelvägar som förbinder orter och stora målpunkter till varandra				
Skyltar, belysning				
Polis: Prioritera cykelstöder - höj status för cykel				
Pendelparkeringar, även för samåkning	3	4	3	36
Attraktiva hållplatser	2	3	4	24

Hultsfred

Om orten

Hultsfred kommun, känd för sin musikfestival, är en geografiskt utspridd kommun i Kalmar län med 14 000 invånare (5 500 i tätorten). Hultsfred ligger centralt mellan större orter såsom Växjö, Kalmar och Linköping, samtidigt att det är för långt för pendling. Serviceutbudet i orten är omfattande, med allt från större livsmedelsbutiker till vårdcentral och olika fritids- och utbildningsanläggningar. Hultsfred har en handfull större industrietableringar (IKEA, Plannja, Modig, Schenker) och har lockat till sig en rad gröna näringar, framför allt solenergi. Det pågår en större utveckling i centrumsområdet (Oskarsgatan) inklusive en ny trafikplan. Bussterminalen kommer flyttas närmare stationen, och det utvecklas ett nytt handels- och ett nytt bostadsområde. Turistnäringen i Hultsfred är lägre jämfört med andra platser i Småland, men övernattningsmöjligheter i Hultsfred används som avlastning för Vimmerby, en kommun som Hultsfred har samverkan och delar nämnder och tjänster med.

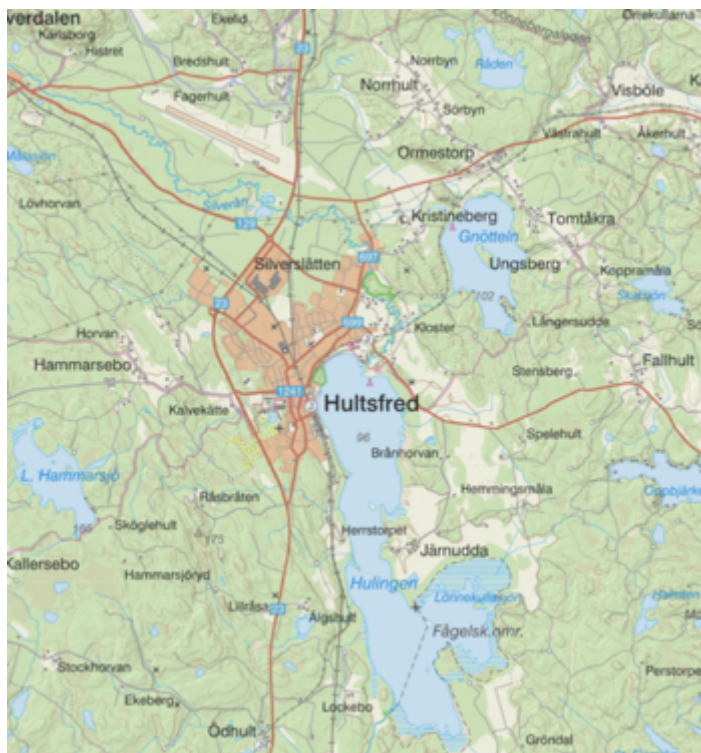




Bild 8: Intryck från Hultsfred stationsområde

Identifierade mobilitetsbehov och problem

Förutsättningar för mobilitet i kommunen

Överlag anses det vara enkelt att ta bilen eftersom det inte finns p-avgifter i orten och orten har flera infarter. Jämfört med liknande kommuner har Hultsfred en lägre andel kollektivtrafik. Kollektivtrafikens tidtabeller är anpassade för arbetspendling.

Det finns acceptabla tågförbindelser och busstråk för in- och utpendling. Det är 2-tim-mestrafik dagtid med krösatåg, och busstråket mot Västervik är väldigt starkt.

Kommunen har köpt stationshuset som håller på att renoveras. Det finns även förslag på att delvis använda fastigheten för kommunernas verksamheter såsom hemtjänsten. Vänthallen är kvar.

Cykelinfrastrukturen inom orten anses vara bra, men sämre utanför tätorten. Cykelinfrastrukturen upplevs allmänt som osäker, framför allt för barn/unga. Det saknas taxi eller hyrbil i orten. Kommunen har planer på cykelvägar mot Silverdalen (mot Lönneberga).

Tillgång till delade fordon och tjänster är väldigt begränsad. Taxi saknas, men biluthyrning finns. Kommunen, som har 140 tjänstebilar, kan tänka sig dela bilarna framöver.

Målgrupper och föreslagna åtgärder

Målgrupper och deras behov/utmaningar

Målgrupp (med och undergrupper)	Problem mm (från den inledande gemensamma diskussionen)
A. Arbetspendlare	<ul style="list-style-type: none"> Inpendlare: ta sig fram inom orten. Skifttider inte anpassade till busstrafiken. Utpendlare: Veckopendlare (Sthlm) behöver långtidsparkering. Alla p. behöver säker cykelparkering.

B. Pensionärer	<ul style="list-style-type: none"> Tillgänglighet en utmaning Samåkning sker i dagsläge Digital tillgänglighet allmänt lägre
C. Barn och ungdomar BoU >12år	<ul style="list-style-type: none"> Fritidsaktiviteter: ungdomar vill vara oberoende från föräldrar. Inte alltid lätt/otryggt att cykla mellan orter (i blandtrafik). Sommarjobb: bussbiljett äter upp en stor del av jobblönen En del som pluggar i Linköping & Kalmar vill kunna bo kvar
D. Fritidsresor	<ul style="list-style-type: none"> Kvällsaktiviteter till exempel i Vimmerby – hur komma hem? Funktionshindrade -
E. Besökare (turister och tjänsteresande)	<ul style="list-style-type: none"> Svårt att ta sig till besöks-/målpunkter och mellan orter. Hotell skjutsar ibland själv.
F. Varutransporter	<ul style="list-style-type: none"> Företag som skickar varubrev behöver i dagsläge ta sig till Vimmerby
G. Personer utan bil/körkort	<ul style="list-style-type: none"> Gäller mest nysvenskar och studenter Är ett hinder i arbetspendling men även vardagsresor

Rekommenderade åtgärder

Åtgärd/lösning	Effekt 1 – låg 5 – hög	Kostnader 1 – höga (dyrt) 5 – låga (prisvärd)	Genomförbarhet 1 – svårt 5 – enkelt	Produkt
Marknadsför kollektivtrafik inkl. anropstrafik med Länstrafiken till alla	3	5	4	60
Behovsstyrda sommar-kort*	3	3	4	36
Samordna skifttider och kollektivtrafik – kartläggning, dialog med arbetsgivare	3	4	3	36
Säker cykelställ-/förvaring vid stationen	2	4	4	32
Cykelstation vid stationen – som en arbetsmarknadsinsats – med cyklar för olika behov (inpendlare, besökare etc.) plus servandet av cyklar	3	3	3	27
Volontärtaxi (à la MobiTwin i Belgien)	3	3	3	27
Kartlägga ungdomars rörelsemönster/mobilitets-behov	–	4	5	20
Cykelförvaring vid arbetsplatser	1	4	4	16
Taxi	2	3	2	12
Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer ute med riksvägar, till exempel vid lärcentrum	2	1	1	2

* Hade införts sommaren 2023, tas därför inte upp i top-3-åtgärderna nedan.

Topp 3 åtgärder i detalj:

Marknadsför kollektivtrafik inklusive anropstrafik med Länstrafiken till alla

Marknadsföra de transportmöjligheter som redan finns, dvs kollektivtrafik och närtrafik, till potentiella användargrupper såsom arbetspendlare, kommunanställda och elever. Samordning via kommunen, tillsammans länstrafiken.

Bedömning: sammanlagt 60

Samordna skifttider och kollektivtrafik – kartläggning, dialog med arbetsgivare

Bussarnas tidtabell passar i nuläge inte alla arbetsplatser kan man börja med att se över skift- och arbetstider. Antingen initierar kommunen en dialog mellan arbetsgivarna och involverar länstrafiken, eller så kan det ske på arbetsgivarnas initiativ. Det är ett kostnadseffektivt sätt att öka resenärsunderlaget och tillgängligheten.

Bedömning: sammanlagt 36

Säker cykelställ/-förvaring vid stationen

Pendlare som vill lämna cykeln vid stationen upplever i dagsläge en stor otrygghet. Det behövs fler och bättre säkra cykelställ eller -förvaring i stationsläget.

Bedömning: sammanlagt 32

Syntetisering och diskussion av resultat

Insikter från RISEs arbete med fem stationssamhällen

Sammanfattningsvis har projektteamet identifierat ett antal framgångsfaktorer och insikter under projektets gång som kan föras över till liknande processer i andra sammanhang, både när det gäller arbetssätt respektive process och själva mobilitetslösningarna.

Insikter om arbetssätt och process:

Det är avgörande att **förankra** processen brett inom kommunen och ha en fast kontaktperson under hela projektet.

Näringslivet på orterna, alltså större arbetsgivare inklusive besöksnäringen, upplevdes som en bra motor som får saker att hända. Många arbetsgivare har i dagsläge utmaningar med kompetensförsörjningen, och besöksnäringen behöver flexibla transporter för både säsongsarbetare samt besökare. Tillsammans med näringslivsaktörer kan det vara lättare att testa något nytt och få tillskott vid investeringar.

Bortom själva projektet/processen var det mest värdefulla för kommunerna att man på så sätt kunde skapa en **plattform för dialog** om mobilitet och transporter. Innan projektet saknades en sådan plattform på de flesta ställen, men nu kunde man skapa ett forum för olika aktörer från orten att bidra med insikter och idéer och utveckla mobiliteten vidare baserad på användarnas behov.

Många pendlingsresor går **över länsgränser**, och ett regionsöverskridande samarbete behövs för att förbättra dessa kommunikationer. Den typen av samarbeten kan vara en utmaning i och med att rollfördelningen och målbilder kan avvika från varandra.

I mindre kommuner är kapaciteten att ta hand om utvecklings- och innovationsprojekt ofta begränsat. Det uppskattades av kommunerna att ha en **extern part** för processledningen samt kunskapsuppbyggande aktiviteter.

Insikter om mobilitetslösningar för stationssamhällen på landsbygden:

Utgå från **mål-/användargrupper och deras specifika behov**. Ungdomars, anställdas eller pensionärers rörelsemönster skiljer sig avsevärt och mobilitetsbehoven behöver mötas på olika sätt. Ju träffsäkrare en lösning desto högre kommer vara användningen. Samtidigt är det ofta ändå möjligt att erbjuda en och samma tjänst eller lösning till olika grupper (synergier). En del av de lösningar som identifierades kan förbättra tillgängligheten för flera målgrupper och behov, antingen direkt eller på sikt, medan andra är mer specifika.

Tänk på ”mjuka” åtgärder först. Åtgärder som i dag oftast sammanfattas under begreppet Mobility management, där även ”nudging” ingår, kan vara en smidig och enkel början att förändra mobilitetsbeteende. Optimera användningen av det som redan finns och skifta beteenden – tillämpa Trafikverkets fyrstegsprincip⁵ även på lokal nivå, innan man börjar investera större summor i ny infrastruktur eller tjänster.

Våga satsa på **enkla, kostnadseffektiva lösningar** – trots lägre effekt. I prioriteringsövningen (se kapitel o och vid beskrivningen av respektive kommun i kapitel o) blev det tydligt att de åtgärder som fick låga sammanlagda poäng ändå hade höga effektvärden. Enligt prioriteringslogiken som använts i det här projektet rekommenderas det att våga börja med åtgärder som har en till synes lägre effekt, men i o m att deras kostnad är låg och/eller genomförbarheten är enkelt kan det vara en bra idé att börja med dessa innan man satsar på åtgärder som säkert kommer ge stor effekt men förmodligen kommer dra ut i tiden, kosta mycket resurser osv.

⁵ Trafikverkets *Fyrstegsprincip* ska ”säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.” Fyrstegsprincipens 4 olika steg är: 1) Tänk om, 2) Optimera, 3) Bygg om och 4) Bygg nytt. Se även <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Prioriterade åtgärder för ökad tillgänglighet och hållbar mobilitet på landsbygden

Listorna med förslagna lösningar skiljer sig avsevärt i längd, variation och även i hur man prioriterade i varje ort på grund av olika lokala förutsättningar. Sammanfattningsvis kommer här en lista med de mest populära och högst rankade lösningar från projektet:

Marknadsföring

1. **Marknadsför befintlig kollektivtrafik och närtrafik:** På många ställen saknar den befintliga kollektivtrafiken resenärsunderlag. Genom marknadsföring kan antalet resande ökas, och därmed utbudet säkras i längden. Marknadsföringsaktiviteter kan innebära olika kampanjer ledda av kommunen, arbetsgivare eller länstrafiken själva, och kan inkludera även provåkakampanjer och liknande.⁶ När det gäller närtrafik behöver man börja med att uppmärksamma den överhuvudtaget, eftersom många grupper inte känner till den. Närtrafiken uppfattas ofta som en exklusiv tjänst till äldre eller funktionshindrade men inget hindrar kommunen från att marknadsföra till t ex ungdomar.

Optimering av kollektivtrafik

2. **Bussavgång sponsrad av företag:** Arbetsgivare kan gå ihop och sponsra (upphandla) extra bussavgångar via länstrafiken där det behövs. Ett effektivt sätt att säkra tillgängligheten till arbetsplatser. Om resandet blir stort, kan de extra turerna eller nya linjen bli en del av den ordinarie trafiken.
3. **Samordna skifttider och kollektivtrafik:** Om bussarnas tidtabell inte passar alla arbetsplatser kan man börja med att se över skift- och arbetstider.⁷ Antingen initierar kommunen en dialog mellan arbetsgivarna och involverar länstrafiken, eller så kan det ske på arbetsgivarnas initiativ. Det är ett kostnadseffektivt sätt att öka resenärsunderlaget och tillgängligheten förutsatt samverkan fungerar.
4. **Utöka närtrafik:** Närtrafik eller anropsstyrd trafik⁸ kan vara ett effektivt sätt att öka tillgängligheten till grupper eller platser som i dagsläge inte försörjs av kollektivtrafik eller för att ersätta fasta linjer med mycket lågt resande. Kostnaden är dock i likhet med färdtjänst och sjukresor inte försumbar, men det finns exempel där kostnaden per resa blir mycket lägre än med befintliga busslinjer.⁹ Åtgärden förutsätter samverkan med regionen/länstrafiken, kanske först i form av en pilot.

Cykel

5. **Cykelställ/-förvaring vid stationen och arbetsplatser:** För att underlätta cykelpendling till arbetsplatsen, stationen eller mellan stationen och arbetsplatsen är det avgörande att erbjuda säker, bekväm och smidig cykelparkering/förvaring.¹⁰

⁶ Många åtgärder inom Mobility Management går ut på att marknadsföra hållbar mobilitet och öka resandeunderlaget. För mer info se t ex Energimyndighetens publikation "Möjligheter med Mobility Management" https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2019/09/slutrappport_moccc88jlig-heter_med_mobility_management_i_samhacc88llsplaneringen_v_1-0.pdf

⁷ Samordning har även fastlagits som nyckelåtgärd av Riksdagens trafikutskott (2020).

⁸ Närtrafik är en form av anropsstyrd trafik. Vad som innefattas eller avses med närtrafik är dock inte detsamma i alla län. (Riksdagens trafikutskott, 2020)

⁹ Närtrafik i Säffle: <https://saffle.se/arkiv/nyhetsarkiv/2023/2023-04-19-kollektivtrafiksatsningen-x-linjen-utokas-i-saffle.html>

¹⁰ Riktlinjer och idéer för attraktiv cykelparkering finns i Boverkets *Teknisk handbok Planera för cykelparkering*: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/cykel/

Samåkning och samordning

Olika typer av organiserade samåkning bygger på en IT-tjänst som kan matcha förare och passagerare och ofta även hantera betalning dem emellan. Samåkning behöver en kritisk massa, åtminstone inom en grupp, för att fungera. Hittar man ingen skjuts eller får någon passagerare tröttnar man efter ett tag. Det kan därför vara lämpligt att börja med en tydlig målgrupp som kan ha stor nytta av en bra lösning, och sedan skala upp med fler målgrupper eller användarfall.

6. **Volontärtjänst för äldre:** Mobitwin i Belgien har 4 000 förare och 60 000 användare (<https://www.mobitwin.be/nl/#>). Plattformen drivs av ett icke vinstdrivande företag och kommuner licensierar den, subventionerar förarna och anordnar en bokningscentral eftersom många användare inte är vana med att använda smartphones och appar. Det är lika mycket en samåkningstjänst som en social plattform i dess rätta betydelse. I nästan alla deltagande kommuner dök behovet av att hjälpa många ensamma äldre utanför tätorten att nå aktiviteter eller mötesplatser. På samma sätt skulle en svensk kommun kunna handla upp en plattform (exempelvis Freelway) och låta en organisation som till exempel PRO eller kyrkan äga tjänsten. Kommunen kan också uppdra åt en existerande kundtjänst (färdtjänst eller kommunalt kundcenter) att hantera telefonbokningar involveras
7. **Incitament och stöd för samåkning till arbetsplatser:** Arbetsgivare i ett område, själva eller i samarbete med kommunen, erbjuda en plattform för samåkning. För att få ännu fler att samåka till arbetsplatsen kan man erbjuda fördelar såsom att de bästa parkeringsplatser reserveras för samåkare.
8. **Skjutsning av barn till aktiviteter:** Att samordna skjutsning av barn till fritidsaktiviteter kan spara tid och pengar för föräldrar samt öka deltagandet i föreningslivet på orten. Samordning kan initieras av föreningar, kommun, eller föräldrar. Beror på gruppens storlek kan det räcka med enkla verktyg såsom Facebook- eller chattgrupper, men om man vill samordna mellan fler föreningar och aktiviteter kan det vara bättre med en samåkningsplattform.

Topprankade åtgärder	Återkommande åtgärder
<ul style="list-style-type: none"> • Samordning av skifttider & kollektivtrafik • Marknadsföring av kollektivtrafik • Samordna patientbokning och sjukresor • "Volontärstaxi" för äldre • Företagssponsrade bussturer • Samåkning till arbetsplatser • Utvecklad närtrafik • Samordning skjutsning av barn • Cykelförvaring vid station/hållplatser • Cykelförvaring arbetsplats • Hop-on-hop-off-buss (Lessebo-Kosta) 	<ul style="list-style-type: none"> • Utvecklad närtrafik • Marknadsföring av kollektivtrafik • "Volontärstaxi" för äldre • Samordning skjutsning av barn • Säker cykelparkering vid stationen/hållplatser • Samåkning till arbetsplatser • Samordning av skifttider & kollektivtrafik • Cykeluthyrning vid stationen • Cykelförvaring vid arbetsplatser

Bild 9: Översikt åtgärder med mest poäng (t v) och mest frekvent (t h)

Annex

Lista kunskapsföreläsning – deltagande mobilitetstjänsteleverantörer:

Freelway – plattform för samordning av persontransporter och leveranser på mindre orter: Freelway används för samåkning och kan kopplas ihop med kollektivtrafik och kommersiella operatörer och även integreras med andra delningstjänster. Tjänsten används i bland annat turistorter som Sälen/Trysil och Vemdalen och för arbetspendling i Borlänge. Affärsmodellen bygger på att en kommun, region, företag eller annan organisation betalar ett grundabonnemang plus eventuella utvecklingar. Freelway är baserat i Sverige. <https://www.freelway.com>

Nabogo – samåkningsplattform som kan integreras med kollektivtrafik: Nabogo finns i ett 30-tal danska och nederländska kommuner och kan ses som en utvidgning av kollektivtrafiken då samåkningsresor är sökbara i exempelvis den rikstäckande danska reseplaneraren Resplan. Affärsmodellen bygger på att en kommun eller region betalar ett grundabonnemang. Nabogo är baserat i Danmark, men tjänsten finns på svenska. <https://nabogo.com/en/>

GoMore – plattform för privat bil-delning: GoMore fungerar som ett AirBnB fast för bilar. Som uthyrare styr man pris och tillgängliga tider. I förmedlingsavgiften ingår även en extra försäkring och mot en mindre månadsavgift kan man som uthyrare få en enhet för nyckel-fri användning monterad i bilen. GoMore erbjuder även leasing av (begagnade) bilar. Ett företag eller kommun/kommunalt bolag kan dela sina bruksbilar under kvällar och helger och på så sätt skapa en bilpool för boende och invånare. Med nuvarande lagstiftning krävs det dock att bilarna då registreras som hyrbilar och att en anställd går en kort uthyrarkurs. RISE driver ett projekt för att uppdatera regelverket tillsammans med Skövdebostäder som beviljats ett undantag från reglerna för att enklare kunna genomföra tester. GoMore är ett danskt företag med svensk verksamhet sedan tio år tillbaka och tog nyligen över konkurrenten SnapCars svenska kunder. <https://go-more.se>

MoveAbout – bilpoolstjänst för kommuner och företag: MoveAbout är den tredje största bilpoolsoperatören i Sverige och helt fokuserad på elbilar. Man vänder sig till fastighetsägare, företag och kommuner som i normalfallet betalar en fast månadskostnad per bil och. Om den hyrs ut till privatpersoner utanför arbetstider tillfaller större delen av intäkterna företagskunden. De erbjuder även hybridupplägg där exempelvis kommunen fortfarande äger eller leasar fordonet men där MoveAbout ansvarar för drift och administration. Avtalsvillkoren för bostadsbolag som handlar upp bilpoolstjänster kan skilja sig något åt. Normalt betalar de – eller står risken för – bilens fasta kostnad mot att de boende inte behöver betala någon månadsavgift. Över en viss nivå delar bostadsbolag och i det här fallet MoveAbout på intäkterna. MoveAbout är ett norsk-svenskt företag med ett hundratal pooler i ett tjugotal svenska städer. <https://moveabout.app/sv/>

Andra bilpooler som i första hand vänder sig till fastighetsägare och arbetsgivare är **OurGreenCar**, **Elbilio** och **Mabi Mobility**, medan **Volvo-on-Demand** (före detta

Sunfleet) och **Kinto Share** i första hand är konsumenttjänster med öppna pooler – men gärna i samarbete med fastighetsägare och arbetsgivare.

Pedalink - cykelpoolstjänst för fastighetsägare och företag: Pedalink vänder sig i likhet med flertalet bilpoolsföretag till fastighetsägare som efter en engångs startkostnad betalar en fast månadskostnad per pool och/eller cykel. Användare betalar för nyttjandet till Pedalink. Cykelpoolerna består normalt av en eller ett par el-lastcyklar av bra kvalitet placerade i garage, men poolerna kan även utrustas med vanliga cyklar. <https://www.pedalink.se>

Referenser

Litteratur

Ranhagen, U.; Gustafsson, A.: Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resursnålt resande. 2020. Online: <https://www.mistraurbanfutures.org/en/publication/det-urbana-stationssamhallet-vagen-mot-ett-resurssnalt-resande>

Dahlstrand, A.; Forsemalm, J.; Palmås, K.: Det urbana stationssamhället. Forsknings- och praktikeröversikt. 2013. Online: https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/muf-rapport2013-3dahlstrandmfl_o.pdf

Hult, Å.; Perjo, L.; Smith, G.: Shared Mobility in Rural Contexts. 2021. Online: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/18/10134>

Hult, Å.; Nuruzzaman, R.; Perjo, L.; Sanne, J.: Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter genom mobilitet som tjänst och e-handel – en förstudie. 2021. Online: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1636357/FULLTEXT01.pdf>

Riksdagens trafikutskott: Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning. 2020. Online: <https://data.riksdagen.se/fil/67EA0BC2-303C-4D62-A3CD-A6F5BD174832>

Projekt

KomILand

[https://www.ri.se/sites/default/files/2021-11/Vitbok%20KomILand\[1\].pdf](https://www.ri.se/sites/default/files/2021-11/Vitbok%20KomILand[1].pdf)

KomILand i Skaraborg utvecklade och testade kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster samlat för bättre resmöjligheter och förenkling i vardagen. Under ett antal faser testades olika mobilitetslösningar i landsbygdsorter. Under 2020-2021 testades KomILand-konceptet i orterna Timmersdala, Broddetorp och Lundsbrunn. Under 2022 och 2023 fortsatte man med ett bredare test på fler orter och fler tjänster i Västra Götalandsregionen.

RoRILand

<https://www.fyrbodal.se/projektsida/projekt-vi-driver/regional-utveckling/roriland/>

RORiLand – Resor och oresor i landsbygder – är ett projekt finansierat av Energimyndigheten som pågår till och med mitten utav 2024. I projektet studerar och piloterar Fyrbodals kommunalförbund

grannskapskontor och lokala mobilitetstjänster, som enskilda fenomen men särskilt när de sker i kombination, för att se hur de kan bidra till minskad pendling och bättre levnadsvillkor i landsbygder.

Res grönt i Kronoberg

<https://www.regionkronoberg.se/trafik-och-samhallsplanering/res-gront/>

Satsningen Res grönt i gröna Kronoberg pågick mellan 2021 och 2023 och möjliggjorde hållbara resor till, från och i arbetet för företag i Kronobergs län. Partner var Länstrafiken Kronoberg samt Destination Småland.

På tvärs

<https://www.sjobo.se/mpt>

Mobilitet på Tvärs är ett dansk-svenskt projekt som pågick mellan 2020 och 2022 med stöttning av Interreg ØKS. I bland annat Tomelilla och Sjöbo kommun i Skåne fick invånare testa nya sätt att resa.

KollaKoll

<https://www.ivl.se/publikationer/publikationer/kollaborativ-kollektivtrafik-for-levande-landsbygd---lardomar-fran-vinnova-projektet-kollakoll.html>

Projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd (KollaKoll) har genomförts i samverkan mellan IVL Svenska Miljöinstitutet, Karlstads universitet, Freelway, Blekingetrafiken, Karlskrona kommun, Dalatrafik och Region Gävleborg 2017 till 2021. Syftet med projektet var att utveckla och testa samverkan mellan kollektivtrafik, privatpersoner och plattformaktörer som erbjuder den kollaborativa delandetjänsten samåkning på landsbygden för att öka tillgängligheten.

Through our international collaboration programmes with academia, industry, and the public sector, we ensure the competitiveness of the Swedish business community on an international level and contribute to a sustainable society. Our 2,800 employees support and promote all manner of innovative processes, and our roughly 100 testbeds and demonstration facilities are instrumental in developing the future-proofing of products, technologies, and services. RISE Research Institutes of Sweden is fully owned by the Swedish state.

I internationell samverkan med akademi, näringsliv och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. RISE 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser. Vi erbjuder ett 100-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra produkter, tekniker och tjänster. RISE Research Institutes of Sweden ägs av svenska staten.



RISE Research Institutes of Sweden AB Box 857, 501 15 BORÅS Telefon: 010-516 50 00 E-post: info@ri.se , Internet: www.ri.se	Mobilitet i transformat- ion RISE Rapport : ISBN:
---	--