

Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd

Utvärdering av KOMILand 3.0

Åsa Hult
Per Henriksson

The logo for VTI (Västra Transportinstitutet) consists of the lowercase letters 'vti' in a bold, sans-serif font. A vertical red line is positioned to the left of the logo.

VTI PM 2024:16
Utgivningsår 2024
vti.se/publikationer

VTI PM 2024:16

Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd

Utvärdering av KomILand 3.0

Åsa Hult

Per Henriksson

Översatt titel: Combined mobility services in rural areas – Evaluation of KomILand 3.0
Författare: Åsa Hult, IVL Svenska Miljöinstitutet, Per Henriksson, VTI
Diarienummer: 2018/0644-7.3
Publikation: VTI PM 2024:16
Utgiven av VTI 2024

Kort sammanfattning

I en fortsättning av ett tidigare demonstrationsprojekt, har ett koncept för kombinerad mobilitet på landsbygder testats på några mindre orter i Västra Götaland. I denna rapport redovisas en utvärdering av projektet med avseende på i vilken utsträckning mobilitetstjänsterna har tillgodosett invånarnas transportbehov och en sammanställning av erfarenheterna från de boende och några aktörer. Utvärderingen gjordes genom intervjuer och enkäter.

Projektet har under resans gång stött på flera utmaningar. Det var färre tjänster än det var tänkt i mobilappen, plattformens aktören byttes ut och informationen mellan projektledarna och de potentiella användarna har upplevts vara bristfällig. Följden blev ett lågt användande av tjänsterna och därmed ett litet datamaterial till utvärderingen.

Ur enkätsvaren framkom att de boende till den allra största delen löst sitt transportbehov med hjälp av privatbil och att man på det hela taget var nöjd med hur dagens resande kunde möjliggöra deltagande i önskade aktiviteter.

I intervjuerna beskrivs de tjänster som skulle kunna bidra till en bättre mobilitet på landsbygden: mer kollektivtrafik och närtrafik, samåkning, byabuss och säkra cykelvägar. KomILand har inte lyckats uppfylla dessa önskemål.

Vilka tjänster som ska erbjudas boende i glesa landsbygder behöver tas fram i nära dialog med orterna och finansieringen måste ha en långsiktig lösning. Först då har projekt av denna typ en möjlighet att bidra till ökad mobilitet, för konceptet uppfattades som bra av flera intervjupersoner.

Nyckelord

Kombinerad mobilitet, landsbygd, samåkning.

Innehållsförteckning

Kort sammanfattning.....	5
Förord.....	7
1. Inledning	8
1.1. Mobilitets- och tillgänglighetstjänster i KomILand 2.0 och 3.0	8
1.2. Koppling till RoRILand	9
1.3. Ändringar i projektet och följer av det.....	9
2. Metoder och genomförande av utvärderingen	10
2.1. Webbenkäter	10
2.2. Intervjuer.....	10
3.2. Möjligheter att resa, för-enkäter.....	13
3.3. Faktiska resandet, för-enkäter	13
4.2. Anledningar till låg användning.....	17
4.3. Vilka tjänster behövs/önskas för att tillgodose behovet av transporter?	18
4.4. Uppfattningar av tjänsternas funktion och användbarhet.....	20
4.4.1. Otydlig avsändare och tjänst	20
4.4.2. Uthållighet och lokala behov är viktigt att beakta	20
4.5. Åsikter om projektet, en bra idé men fallerar i genomförandet	20
5. Diskussion och slutsatser	22
Referenser	24

Förord

Detta är en utvärdering av den sista fasen i ett demonstrationsprojekt för att testa ett koncept för kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd med flera parter benämnt KomILand 3.0.

Skaraborgs kommunalförbund har finansierat studien. Kontaktperson har varit Magnus Fredricson.

Åsa Hult, IVL Svenska Miljöinstitutet, har genomfört intervjuer och författat rapporten. Per Henriksson, VTI, har ansvarat för enkätstudier och författat rapporten.

Författarna tackar Jessica Berg, VTI, som har gett synpunkter på rapportens innehåll och vetenskapliga kvalitet.

Linköping, augusti, 2024

Åsa Hult och Per Henriksson
Projektledare IVL Svenska Miljöinstitutet och VTI

Granskare/Examiner

Jessica Berg, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Publikationen godkänd för publicering

Mattias Haraldsson, VTI

1. Inledning

KomILand har syftat till att utveckla och testa ett koncept för kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd. Förstudien KomILand 1.0 avslutades 2018 och ledde fram till genomförandeprojektet KomILand 2.0 där kombinerade mobilitetstjänster erbjöds på de tre platserna Broddetorp, Lundsbrunn och Timmersdala i Skaraborg, se Berg m. fl (2018) och Berg, Henriksson och Hult (2021).

KomILand 3.0 bygger vidare på 2.0 och tanken var att fortsätta med samma plattform och samma tjänster. Bara en av orterna valde att fortsätta, Broddetorp, och i stället engagerades två nya orter: Nossebro och Holsljunga. Vissa resultat från tre orter som ingått i projektet RoRiLand har också inkluderats. Själva projektet, eller snarare den kontrakterade perioden för KomILand 3.0, pågick 1/7 2021 till 30/6 2023 men orterna erbjöds att ha kvar appen ytterligare ett år.

Utmaningar har funnits i form av byte av plattformslieferantör, tjänster som inte funnits tillgängliga och svårigheter med att rekrytera lämpliga konsulenter¹ på orterna. Det har inneburit att lanseringen av tjänsterna på orterna försenats och användningen av tjänsterna har legat på en låg nivå. Se närmare i Vitboken av Fredricson, Arby och Holmberg (2023).

Föreliggande rapport redovisar en utvärdering av projektet med avseende på:

- 1) Funktion: i vilken utsträckning har mobilitetstjänsterna tillgodosett invånarnas transportbehov?
- 2) Invånarnas och konsulenter erfarenheter av projektet.

Utvärderingen har skett genom intervjuer och enkäter under våren 2024.

1.1. Mobilitets- och tillgänglighetstjänster i KomILand 2.0 och 3.0

KomILand 2.0 fanns på orterna Broddetorp, Timmersdala och Lundsbrunn och omfattade följande tjänster:

- Kollektivtrafik med Västtrafik (dock inga rabatterade biljetter som Västtrafiks egna app erbjuder)
- Grannbilen – möjlighet att hyra någon annans bil eller hyra ut sin egen bil (via SnappCar),
- Samåkning (erbjöds som tjänst men kunde inte användas på grund av pandemin)
- Taxibokning
- Byabussen – en eldriven personbil, ”minibuss”, med plats för 6 passagerare och en förare via Move About.
Byatorget – möjligheten att hyra/låna eller hyra/låna ut sin släpvagn eller annat fordon av/till någon i byn. Lanserades våren 2021.
- Hyra elcykel – denna möjlighet lanserades vid olika tider i två bygder beroende på när uppställningsplats var ordnad. I Timmersdala och Broddetorp fanns cyklar tillgängliga för hyra från maj till och med augusti 2021. I Lundsbrunn kunde man inte hitta någon uppställningsplats och därmed fanns aldrig tjänsten tillgänglig.

Inför KomILand 3.0 fördes dialoger med Nossebro och Holsljunga om byabuss, men den etablerades inte där. Det som sedan erbjöds i KomILand-tjänsten/appen var en länk till Västtrafiks egna app, information om hur närtrafik kan beställas via ett telefonsamtal, samåkning och länkar till övriga tjänster som delningstjänsten Hygglo (tidigare benämndes tjänsten Byatorget, för utlåning av verktyg, släpvagnar etc.), biluthyrning (GoMore) och taxi.

¹ Konsulentens roll har varit att fungera som en länk mellan projektledning och byarna, till exempel hjälpa till att rekrytera användare och informera om tjänsterna.

1.2. Koppling till RoRILand

RoRILand – Resor och Oresor i landsbygder – var ett projekt som finansierades av Energimyndigheten som pågick parallellt med KomILand och leddes av Fyrbodals Kommunalförbund. I projektet studerades hur både mobilitetstjänster och grannskapskontor, enskilt och i kombination, kan bidra till minskat bilberoende och bättre levnadsvillkor i landsbygder. Projekten har arbetat nära varandra och delat teknisk plattform och även samarbetat på några av orterna. I RoRiLand fick deltagarna registrera sina resor i Trivectors TravelVu-app² och men även svara på några enkätfrågor, vilka till stor del var desamma som deltagarna i KomILand fick. En del av enkätsvaren från tre av orterna som ingick i RoRILand, Dals Långed, Tanumshede och Uddebo (i det följande ibland benämnda kombinerade orter), har redovisats tillsammans med enkätsvaren från KomILand 3.0-orterna.

1.3. Ändringar i projektet och följder av det

Tanken var att de tjänster som fanns under KomILand 2.0 skulle fortsätta erbjudas under KomILand 3.0, men så har det inte blivit. Tidigt under inledningen av KomILand 3.0 avslutade plattformsförbättringen Smart resenär sin verksamhet. Projektet valde då att ta in en ny plattformsförbättring (Freelway) för att klara projektet. Detta skedde utan att projektet fick mer medel. Bytet av plattformsförbättring gjorde att budgeten blev mindre till planerade aktiviteter och det påverkade projektet. En annan förändring till KomILand 3.0 var att Västtrafik inte var med som projektpart och därmed gick det inte att köpa en ordinarie Västtrafikbiljett via KomILand (dock en egen variant av Västtrafiks biljett ska tilläggas, inte den vanliga som ger rabatt efter ett visst antal biljetter). Samåkning blev den tjänst som KomILand 3.0 erbjöd via plattformsförbättringen Freelway (samt länkar till övriga tjänster).

Under projektet slutade även projektledaren och lämnade över till en av projektparterna i projektet. Utifrån dessa ändrade premisser påverkades kontakten med byarna och de potentiella användarna och information och stödet till byarna blev begränsat.

² TravelVu samlar in resdata via mobiltelefoner i form av tid, färdmedel/aktivitet, sträcka, hastighet och resväg. Användaren får efter varje resdag möjlighet att korrigera eventuella fel i det som appen föreslår.

2. Metoder och genomförande av utvärderingen

Utvärderingen av KomILand 3.0 har skett via webbenkäter och intervjuer. För gemene man kan det nog vara svårt att skilja på KomILand 2.0 och KomILand 3.0, varför en reservation får göras för att informanternas och respondenternas svar speglar deras åsikter om bägge projekten.

2.1. Webbenkäter

Webbenkäterna avsedda för KomILand-orterna konstruerades med verktyget Netigate. För-enkäten var till stora delar identisk med enkäterna som användes i KomILand 2.0, vilka i sin tur baserades på frågor framtagna inom KOMPIS-ramverket³. Den inleddes med några bakgrundsfrågor (kön, ålder, utbildning, sysselsättning, hushållstorled och bostadsort) och därefter följde frågor om möjligheten att resa idag, t.ex. vilka fordon som hushållet hade tillgång till. Hur resandet såg ut kartlades; vilka färdvägar som användes för olika ärenden. Några frågor handlade om huruvida man kan genomföra de aktiviteter man önskar och leva det liv man vill med tanke på dagens resmöjligheter. Avslutningsvis undersöktes vilka förväntningar som fanns på KomILand 3.0.

En e-post med länk till för-enkäten distribuerades i slutet av maj 2023 till 45 personer från Holsljunga, Broddetorp och Nossebro som registrerat sig i Freelway-appen. Utskicket administrerades av dåvarande projektledare Magnus Fredriksson på Skaraborgs kommunalförbund.

Efter-enkäten var en förkortad version av för-enkäten. I samband med att utskicket av den skulle ske i maj 2024, gjordes först ett försök att via appen skicka en notis. Endast ett svar inkom efter detta utskick. Eftersom det kan misstänkas att få hade kvar appen efter att så lång tid förflutit, kompletterades det av utskick av inbjudningar till 52 personer att delta i studien via e-postar, men det ombesörjdes av VTI och skedde via enkätverktyget.

Den enkät som registrerade personer på orterna svarade på i samband med att TravelVu-appen installerades, har delvis samma frågor som den enkät som gick ut till personer i de orter som enbart ingick i KomILand-projektet. Dessa personer fick endast besvara denna enkät. Det betyder inte nödvändigtvis att personerna hade laddat ner Freelway-appen och använt tjänsterna. Rekryteringen till TravelVu skedde i princip parallellt med rekryteringen till Freelway-appen. Insamling av resdata via TravelVu skedde under perioden 2022-09-26 till 2023-06-11. Dessa resdata redovisas inte i denna dokumentation.

För att få ett större underlag för att beskriva målgruppen, har, där det har varit möjligt, svaren från KomILand-enkäten och TravelVu-enkäten lagts samman till ett datamaterial.

2.2. Intervjuer

Ett antal av de personer som i KomILands för-enkät angett att de kunde tänka sig delta i en intervju kontaktades (någon liknande fråga ställdes inte i TravelVu-enkäten). Ytterligare två personer som intervjuades fick vi kontakt med via rekommendationer och tidigare kontakter. Semistrukturerade intervjuer via Teams genomfördes under våren 2024 med totalt 8 personer, 4 män och 4 kvinnor. Åldersspannet var 27–74 år. Fyra bodde i eller i närheten av Broddetorp och vardera två i Nossebro och Holsljunga. En av de intervjuade har varit konsulent i projektet.

³ <https://kompis.me/ramverket>

3. Resultat från enkäter

3.1. Antal svar och beskrivning av respondenterna, för-enkäter

Med ett antal bakgrundsvariabler beskrivs de boende i de tre KomILand-orterna och de tre kombinerade orterna som även ingick i RoRILand. Antalet svar från orterna är enligt följande (som mest, ett mindre partiellt bortfall på vissa frågor förekommer):

TravelVu-enkäten

- Dals Långed: 76
- Tanumshede: 47
- Uddebo: 20

KomILand-enkäten

- Broddetorp: 6
- Nossebro: 6
- Holsljunga: 1

Totalt har 156 personer besvarat enkäterna. Som synes var det väldigt få personer från KomILand-orterna som deltog, vilket är en anledning till att de båda datamaterialen slagits samman där det har varit möjligt.

Det var en liten övervikt av kvinnor bland respondenterna, 53 procent, medan 45 procent var män och 1 procent svarade ”Annat/vill inte uppge” på frågan om kön. Fördelningen på åldersgrupper framgår ur Tabell 1.

Tabell 1. Fördelning på åldersgrupper, kombinerade orter och KomILand-orter.

Åldersgrupp	Antal	Andel, %
20 år eller yngre	1	1
21–30 år	8	5
31–50 år	60	38
51–65 år	49	31
Över 65 år	38	24
Totalt	156	100

I 36 procent av hushållen fanns barn. Majoriteten bodde i en fristående villa (85 procent), 10 procent i en lägenhet och övriga i radhus/parhus, hyresrum eller annan typ av boende. Drygt hälften (56 procent) hade en avslutad högskole- eller universitetsutbildning medan för var tredje var gymnasium den högsta avslutade utbildningen, 5 procent svarade grundskola och 6 procent annan utbildning.

När det gäller den huvudsakliga sysselsättningen, hade drygt hälften, 56 procent, en hel- eller halvtidsanställning (av dessa arbetade 55 procent fast dagtid och 33 procent hade flexibla dagtider) och 22 procent var ålders- eller sjukpensionärer. Egenföretagarnas andel uppgick till 9 procent och andelen studenter var 6 procent. Övriga var arbetssökande, föräldralediga, tjänstlediga eller hade annan sysselsättning.

Hushållets totala bruttoinkomst per månad framgår ur Tabell 2.

Tabell 2. Hushållets bruttoinkomst per månad, kombinerade orter och KomILand-orter.

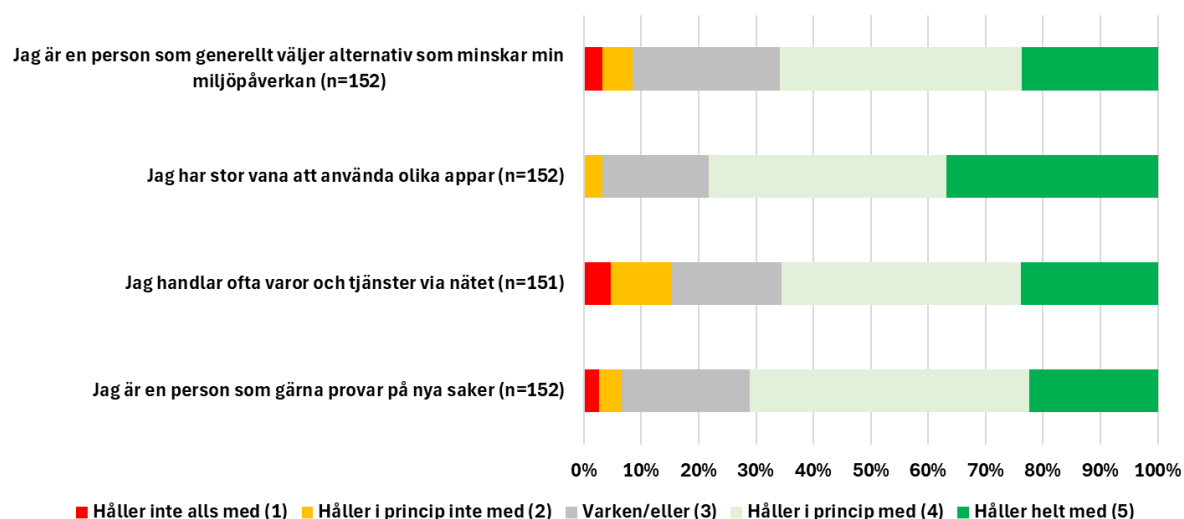
Inkomstintervall	Antal	Andel, %
Upp till 20 000 kr/månad	17	11
20 001 - 30 000 kr/månad	21	14
30 001 - 40 000 kr/månad	27	18
40 001 - 60 000 kr/månad	43	29
60 001 - 80 000 kr/månad	20	13
Över 80 000 kr/månad	15	10
Annat/vill inte uppge	7	5
Totalt	150	100

Hur mycket hushållen lägger ut för vardagsresorna under en normal månad visas i Tabell 3.

Tabell 3. Hushållets totala kostnad för vardagsresorna en normal månad, kombinerade orter och KomILand-orter.

Inkomstintervall	Antal	Andel, %
Under 1 000 kr/månad	22	14
1 000 – 2 000 kr/månad	44	29
2 001 – 4 000 kr/månad	47	31
4 001 – 6 000 kr/månad	29	19
Vet ej	9	6
Annat/vill inte uppge	1	1
Totalt	152	100

För sex av tio hushåll hamnade reskostnaderna på mellan 1 000 och 4 000 kr i månaden. Några frågor behandlade bland annat ”it-mognaden” bland respondenterna, se Figur 1.



Figur 1. Respondenternas inställning till påståenden om miljö, IT-användning och nya företeelser, kombinerade orter och KomILand-orter.

Mellan omkring 70–80 procent av respondenterna ansåg sig vara en person som gärna provar på nya saker, handlar ofta via nätet, är mycket vana att använda mobilappar och väljer alternativ som minskar miljöpåverkan.

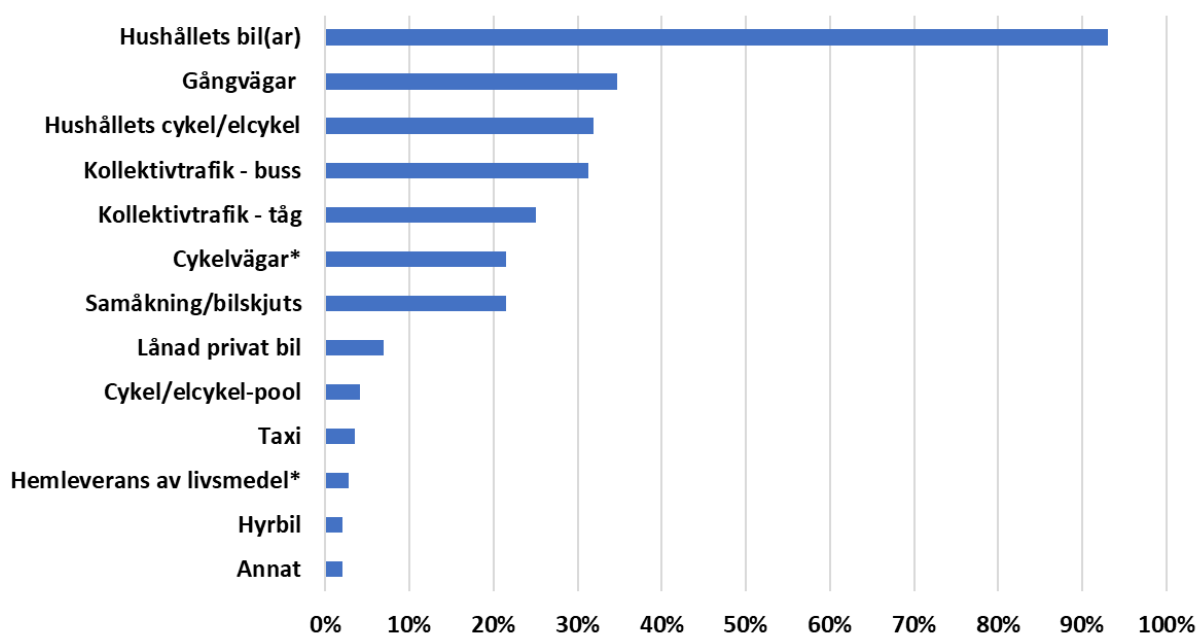
3.2. Möjligheter att resa, för-enkäter

Så gott som samtliga respondenter (96 procent) innehade ett B-körkort. I 4 procent av hushållen saknades tillgång till bil, i 46 procent fanns en bil och i 50 procent av hushållen minst två bilar. Det var dubbelt så många som hade funderingar på att göra sig av med en bil (12 procent) som hushåll som hade planer på att skaffa (ytterligare) en bil (6 procent). Tre procent av respondenterna hade någon form av funktionsnedsättning som påverkade valet av färdssätt.

I KomILand-enkäten ställdes specifika frågor om hushållets fordon och resandet med Västtrafik. I alla tretton hushåll fanns konventionella cyklar, i fem fanns även elcyklar och i fyra hushåll lastcyklar. Sju personer reste inte med Västtrafik. Tre av dem som gjorde det, köpte enkelbiljetter, de tre andra seniorbiljetter. Lika många respondenter hade Broddetorp (sex personer) som närmaste orten som till Nossebro. En person hade närmast till Holsljunga.

3.3. Faktiska resandet, för-enkäter

I bägge enkäterna ställdes frågor om vilka färdssätt som användes, se Figur 2.



Figur 2. Svar på frågorna "Vilka transportlösningar har du använt den senaste månaden? (TravelVu-enkäten) respektive "Vilka av följande färdssätt använder du regelbundet för dina vardagsresor?" (KomILand-enkäten). * anger att frågan inte ställdes i KomILand-enkäten.

Hur ofta och i vilket sammanhang olika färdssätt användes undersöktes via KomILand-enkäten. Bilen användes i princip varje dag av fem respondenter, två körde bil 3–5 dagar under en vecka, fyra 1–2 dagar/vecka. Två personer körde bil mer sällan, en 2–3 gånger/månad och en person högst en gång i månaden. Bilen användes till alla typer av resor: till/från arbete och/eller skola, inköp, utträta personliga ärenden som bank, läkare etc., till/från fritidsaktiviteter (sport, hobby, besöka vänner etc.), fritids-/semesterresor samt resor i tjänsten.

Fyra personer samåkade regelbundet (från 2–3 gånger/månad till 3–5 dagar/vecka), fyra personer mer sällan (högst en gång per månad) medan fem personer inte alls reste på detta sätt. Samåkning skedde oftast till/från fritidsaktiviteter.

Fyra personer cyklade ofta (i princip varje dag), lika många inte cyklade aldrig. fyra personer mer sällan (högst en gång per månad) medan fem personer inte alls reste på detta sätt. Övriga från högst en

gång/månad till 3–5 gånger/vecka. Man cyklade i huvudsak för att göra inköp, uträtta personliga ärenden och till/från fritidsaktiviteter.

Sex personer reste aldrig med kollektivtrafik (inkl. region- eller lokaltåg), tre personer högst en gång/månad. För övriga skedde det ett par gånger/månad. De som reste på detta sätt, gjorde det oftast för att ta sig till/från fritidsaktiviteter eller på semestern.

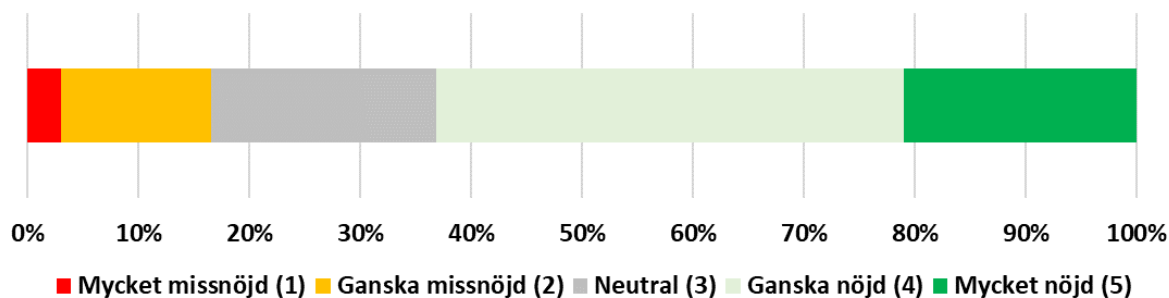
I KomILand-orterna ställdes ytterligare frågor om anledningar till att ett visst färd sätt väljs. Färd sätt som möjliggjorde enkla transporter av t.ex. barnvagn, matvaror och byggmaterial och som bedöms vara mest pålitliga tidsmässigt, var de mest attraktiva. Anledningar att välja ett färd sätt som respondenterna höll minst med om, handlade om bekvämlighet och trygghet. Några kommenterade i anslutning denna fråga:

- *Vill kunna resa på annat sätt för att optimera tiden, vid bilkörning kan man inte göra något annat än att lyssna med buss eller tåg skulle man kunna göra arbete under tiden man reser.*
- *Vi cyklar helst men jag önskar tryggare cykelvägar.*
- *Det fungerar bra men hade gärna åkt kollektivt Nossebro-Vara men för att slippa köra två bilar till Nossebro så matchar inte tidtabellerna.*
- *Är nöjd för att kunna göra det mesta, men hade önskat mig säkrare cykelvägar (ffa för barnen) och fler bussar*
- *Mer samåkning strävar jag efter*

Broddetorpsborna åkte oftast till Falköping för arbete, studier eller fritidsaktiviteter, men även till Skara, Skövde och Göteborg. Holsljungabon svarade Svenljunga på denna fråga. Boende i Nossebro åkte till Trollhättan, Grästorp eller Vara. Några beskrev hur flera färd sätt kan kombineras under en resa:

- *Har ingen kollektivtrafik närmare än 2 km bort och då ett ytterst begränsat utbud (vilket annars vore ett cykelavstånd). De gånger vi kan använda kollektivtrafiken behöver vi köra bil in till Nossebro (5 km hemifrån) för att kunna fortsätta kollektivt.*
- *Vid resor med kollektivtrafik måste bil användas till första etappen.*
- *Bil till Falköping och därifrån tåg till Göteborg*
- *Cykel till buss*
- *Ofta cyklar jag eller tar bilen till Falköpings station, tåget till gbg, och sedan låncykel eller spårvagn sista biten till arbetsplatsen.*
- *Tex bil/cykel till Falköping och sedan buss därifrån till exempelvis Tidaholm. Eller bil/cykel till Varnhem för att sedan ta buss till Skövde och sedan snabbtåg till Stockholm.*
- *Cyklar till busshållplatsen*

Sammantaget är en stor majoritet av dem som svarat på enkäterna nöjda med hur man löst sitt vardagsresande, se Figur 3, och som tidigare visats sker en övervägande del av resorna med hushållets egen bil/egna bilar.



Figur 3. Hur nöjda respondenterna var med den nuvarande lösningen för vardagsresorna, $n=133$. Kombinerade orter och KomILand-orter

Nöjdheten visar sig också när respondenterna från KomILand-orterna fick ta ställning till de fyra påståenden som ingår i PAC (Perceived Accessibility Scale), se Lättman, Friman & Olsson (2016):

- Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter
- Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill
- Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra
- Tillgängligheten till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.

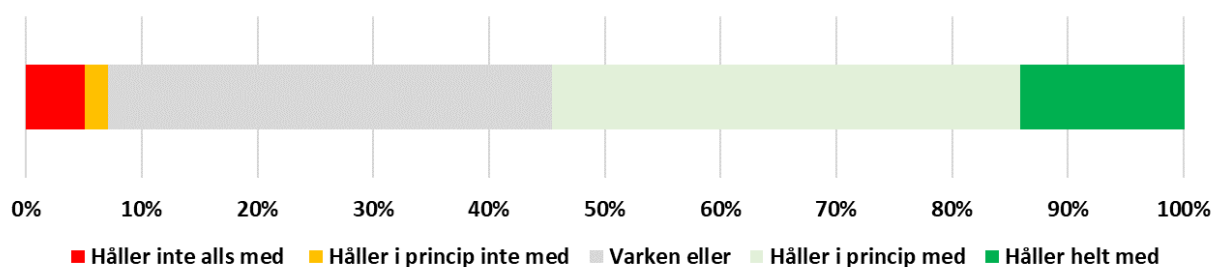
En femgradig skala användes: ”Håller inte alls med” (1) till ”Håller med helt och fullt” (5). Ett sammanfattande mått har tagits fram genom att för var och en av de 12 personer som besvarade frågorna bilda ett medelvärde av inställningen till de fyra påståendena och därefter beräkna ett totalmedelvärde. Detta medelvärde uppgick till 4,2 (standardavvikelse 0,8); man är alltså på det hela taget nöjd med hur man ordnat sina vardagsresor.

3.4. Förväntningar på KomILand, för-enkäter

Respondenterna fick indikera vilka förväntningar man hade på KomILand-tjänsterna. Det man mest förväntade sig, var en minskning av resor med privatbil, att projektet skulle få betydelse för bygdens utveckling och tillgänglighet samt en minskad miljöpåverkan av resor. Vad respondenterna trodde minst att följderna skulle bli, var att resandet totalt sett skulle minska och att restiderna skulle kortas. Kommentarer i anslutning till denna fråga:

- Större möjligheter och ta sig någonstans.
- Vet inte om det skulle öka möjligheten till ökad inflyttning på landsbygden? Kanske?!
- Tester av olika former av kombinerad mobilitet är alltid spännande och givande
- Att flera lära sig att samarbeta genom samåkning
- Ökar samarbetet i bygden. Ger ökad möjlighet att besöka bygden.
- Om det ökar tillgängligheten till bygden och gör det möjligt för fler att resa utan personbil ser jag det som en utveckling.
- Jag visste inte att KomILand fortfarande finns. Appen är död, inga delar resor där. Så jag har inte så mycket hopp.

I bägge enkäterna ställdes en fråga om projektets betydelse för bygdens utveckling och tillgänglighet och respondenterna fick ta ställning på en femgradig skala, se Figur 4.



Figur 4. I vilken grad respondenterna instämde i påståendena "Jag tror att RoRiLand och resetjänsten (Freelway) har betydelse för bygdens utveckling och tillgänglighet" (TravelVu-enkäten) respektive "Jag förväntar mig att KomILand får betydelse för bygdens utveckling och tillgänglighet" (KomILand-enkäten), n=99.

Nästan 2 av 3, 65 procent, instämde i någon grad med att projekten skulle få en betydelse för bygdens utveckling och tillgänglighet men en stor andel, 38 procent, förhöll sig neutrala till detta.

3.5. Svar på efter-enkäten

Eftersom endast tre personer svarade på KomILand-enkäten, läggs tyngdpunkten på de kommentarer dessa personer har lämnat i enkäten vilka har infogats i följande kapitel.

Det fanns en ambition att under projektets gång skicka korta frågor via KomILand-appen i form av "push-notiser", men det implementerades inte.

4. Invånarnas erfarenheter av projektet och tjänsterna

4.1. Användning av tjänsterna

Enligt KomILands efter-enkät, hade två av de tre respondenterna utnyttjat någon tjänst. En från Broddetorp har åkt med bybussen⁴ och har också både erbjudit samåkning och samåkt med någon som erbjudit samåkning. En person från Nossebro har erbjudit samåkning i appen. En annan person från Nossebro har inte utnyttjat någon av tjänsterna. Kommentarer i anslutning till dessa frågor:

- *Har använt anropsstyrd kollektivtrafik men inte via KomILand. Det har blivit att vi har löst samåkandet själva när det har fungerat. Projektet fick oss att börja att diskutera olika lösningar då kom vi på att det kändes bekvämast att samåka med någon man känner.*
- *Nej, har inte förstått hur det fungerat och trodde jag skulle få mer information när jag anmält mig.*

Enligt TravelVu-enkäten hade 8 personer laddat ner appen och använt den. Man har använt appen till att planera resor (1 person), boka samåkning (1) och erbjuda samåkning (4). Två personer säger sig ändrat sitt beteende genom att ha utnyttjat kollektiva färdstätt oftare. Effekter som användandet av Freelway och tjänsterna har haft menar en person är ett bekvämare resande, en person får möjlighet att transportera saker och en person får en bättre överblick över hushållets reskostnader.

Utifrån intervjuerna vet vi att KomILand-tjänsterna har använts i Broddetorp. Två av dem har använt bybussen flera gånger och tre av dem har samåkt via KomILand en eller ett par gånger vardera. Övriga intervjuade har inte använt KomILand-tjänsterna av olika anledningar.

Samåkningstjänsten har utnyttjats i någon grad, i varje fall har ett flertal personer erbjudit samåkning genom att lägga ut resor i appen. Det fanns ingen möjlighet att via KomILand-appen köpa biljetter på Västtrafik, utan man fick endast åtkomst till sökfunktionen på Västtrafik och en länk till Västtrafiks app. Det initierades ett utvecklingsarbete gentemot Västtrafik för att kunna boka och köpa resor i närtrafiken. Man kom halvvägs med arbetet i den modulen innan Västtrafik avbröt samarbetet.

4.2. Anledningar till låg användning

Det finns både projektrelaterade och andra anledningar till att användningen av KomILand varit låg.

4.2.1. Saknats information och kontakt med byarna

Ett genomgående tema i alla intervjuer (inklusive en konsulent) är att det saknats information från projektet och det har saknats kontakt mellan ledningen för KomILand-projektet och potentiella användare. För två av orterna, Nossebro och Holsljunga, är KomILand helt nytt. Broddetorp var med under KomILand 2.0 men det är uppenbart att de intervjuade inte tänker på KomILand som KomILand 2.0 eller 3.0 utan bara som KomILand. Tjänsten har ändrat innehåll och plattformsaktör från KomILand 2.0 till KomILand 3.0 vilket alla intervjuade inte är medvetna om. En av dem som besvarade enkäten men ingen av de intervjuade, oavsett ort, vet egentligen om KomILand-projektet fortfarande är i gång när intervjuerna genomförs (vilket det är). De intervjuade har saknat informationsmöten, information om projektet i stort, information om hur tjänsterna fungerar och guidning under projektets gång, en tydlig plan från projektgruppen med en tidslinje för att veta vad och när saker ska ske samt en tydlighet kring olika aktörers förväntningar och uppgifter, vilket gäller både för byalaget och konsulenterna. Kontakten från projektledningen försvann längs med vägen eller har aldrig funnits uppger de intervjuade. Flera av de intervjuade har sökt kontakt med projektledningen men inte fått något svar, och då har projektet för deras del runnit ut i sanden och de

⁴ Bybussen fanns dock inte tillgänglig under KomILand 3.0, endast under KomILand 2.0.

har inte använt KomILand-tjänsterna. Flera av de som inte fått någon information om projektet säger samtidigt att de gärna hade velat använda tjänsterna om de fått mer information, stöttning och påminnelse om att använda samåkning.

4.2.2. Lång startsträcka och pandemi

Det tog också för lång tid att få i gång KomILand i den initiala fasen av projektet (KomILand 2.0) från mötet med byn till att KomILand-tjänsten lanserades. En person i Broddetorp beskriver det med orden: *”Det dog ut för att det aldrig tog fart.”* Det hann inte komma i gång. Tiden gick och när KomILand väl lanserades kom pandemin. Efter pandemin har det inte blivit något. De var laddade och lade mycket energi på att lansera KomILand i Broddetorp men när pandemin kom fanns det ingen energi att ta till. *”Timingen var oturlig med pandemin. Det sänkte KomILand-projektet och även våran egen lust.”* Liknande reflektion gör en enkätrespondent från Broddetorp: *”Det var möjligtvis för stort fokus på att utveckla en app som sedan inte fungerade jättebra alltid, och sedan var ju så klart pandemin olycklig för samåkning.”*

4.2.3. KomILand-tjänsten matchade inte behov och önskemål

Tjänsterna i KomILand 3.0 motsvarade inte behovet och önskemålen för resor för de tre byarna. Projektet uppfattas som lovvärt men löser inte problemet.

”I teorin tycker jag att det är ett spännande och vettigt projekt men utfallet gick inte lika bra som teorin vilket är synd. Men det finns absolut en potential men kanske inte samåkningen är fokus utan delningsekonomi och minibuss.” (Intervjuperson från Holsljunga)

”En av tankarna som var attraktiv men som aldrig blev av var att man sa att man skulle skapa en app för att boka närtrafik. Det hade varit jättebra. Men det har inte blivit så. Var det har stoppats det vet jag inte med det har inte blivit så. Då tror jag att man hade fått flera intresserade.” (Intervjuperson från Broddetorp)

4.2.4. Men även bekvämlighet och feghet

Varför KomILand-tjänsterna inte har använts har även att göra med bekvämlighet och feghet. Det är bekvämt med bil. Fler intervjupersoner menar att drivmedelspriset antagligen behöver gå upp igen för att man ska börja samåka. Saknas information om tjänsten och att inget påminner om att använda samåkningstjänsten då är det också lätt att använda bilen i stället för att försöka samåka, vittnar en intervjuperson om som tilltalades av samåkning för att det är bra ur både miljö- och ekonomiska aspekter. Att bli inbjuden till ett informationsmöte och få ansikten på de som vill samåka samt påminnelse om att använda samåkning via KomILand-appen hade fått intervjupersonen att testa, men lade inte upp någon samåkningsresa på grund av feghet.

4.3. Vilka tjänster behövs/önskas för att tillgodose behovet av transporter?

Tjänsterna i projektet KomILand 3.0 motsvarade inte behovet och önskemålen för resor i de tre byarna. De tjänster som de intervjuade ser behov av och främst efterfrågar är mer kollektivtrafik, en förbättrad närtrafik, samåkning och byabuss. Dessutom finns önskemål om cykelvägar för att det ska kännas säkert att cykla och slippa trängas med bilar på vägbanan. Hyrcyklar och bilpool samt laddinfrastruktur nämns även av några intervjupersoner.

Intervjusvaren stöds av enkätsvaren där det också uttrycks att KomILand-tjänsterna inte motsvarade behovet för de vardagliga resorna, eller bara delvis gjorde det. Önskemålen i enkäten var desamma som intervjupersonerna framfört; en bättre och mer välanvänd samåkningstjänst, utökad turtäthet med bussen samt anropsstyrd trafik som går att kombinera med tågtider med mera.

Alla intervjupersoner ser behov av och önskar **mer kollektivtrafik**. Den kollektivtrafik som finns täcker inte in behovet av att kunna ta sig utan bil, det är alla överens om. Alla intervjupersoner vill ha mer kollektivtrafik och det finns en stor förståelse för att kollektivtrafiken inte kan gå så ofta. En av de intervjuade har en känsla av att landsbygden inte är viktig när kollektivtrafiken drar ner turer och det inte finns, som en intervjuperson beskriver det, en grundläggande infrastruktur som buss innebär. Att fråga de som bor på landsbygden om busstider lyfts fram som förslag för att bättre anpassa utbudet efter behov.

I stället är det **närtrafik** som de intervjuade lyfter när det gäller kollektivtrafik. De som använder närtrafik tycker att den är bra men det finns många önskemålen för att utveckla den. I dag är kännedomen om närtrafik låg i byarna enligt de intervjuade. Närtrafik finns men kan inte beställas i KomILand-appen eller någon app och närtrafiktjänsten skulle behöva utvecklas för att bli mer användbar enligt de intervjuade. I dagsläget kan tjänsten bara beställas via ett telefonsamtal och det upplevs omständligt. Det finns i dagsläget inga garantier om att närtrafiken går att använda för att ansluta till tåg eller annan anslutningstrafik och den går inte att använda över kommungräns. Önskemålen som de intervjuade framför handlar om detta att kunna beställa närtrafik i en app, att den ska gå att nyttja i anslutning till t.ex. tåg och att den ska gå att använda över kommungräns. Något som också lyfts fram i intervjuerna är att närtrafik borde marknadsföras som ett alternativ och visas i reseplaneraren. Närtrafik kan bli betydligt mer attraktiv och användbar enligt de intervjuade med nämnda önskemål om förbättringar.

På alla tre orter uttrycks önskemål om **byabuss**, men ingen av orterna har haft byabuss under KomILand 3. Däremot fanns byabussen i KomILand 2.0 och Broddetorp testade byabussen under den perioden. Det var få som använde den i Broddetorp men bland de intervjuade finns de som använt byabussen flera gånger när de behövde en större bil och de intervjuade tyckte att den var jättebra. En av intervjupersonerna i Broddetorp menar att byabussen var den enda nyttan med KomILand och det enda som personen har saknat. I KomILand 3.0 (till skillnad från KomILand 2.0) fick byarna bidra till att hitta en finansieringslösning själva om de ville ha en byabuss. Holsljunga byalags intresse för projektet handlade om att få till en byabuss för att använda främst för föreningslivet. Upplevelsen var att de skulle få hjälp med hur byabuss skulle kunna finansieras men att kontakten med KomILand-projektet rann ut i sanden. Byalaget hade enligt intervjupersonen behövt mer tid och jobba ihop med KomILand-projektet. Holsljunga byalag var också intresserade av att kunna använda KomILand för delningstjänster som hyra/lån av lokaler och verktyg i Holsljunga. Så har inte blivit fallet.

En **samåkningstjänst** är något som önskas i Broddetorp och i Nossebro. De båda intervjuade i Nossebro ville testa samåkningstjänsten men ingen av dem har kommit i gång med det då de saknade information om tjänsten. I Holsljunga däremot var byalaget egentligen inte så intresserade av just samåkning och såg inte det behovet, men Holsljunga har erbjudits samåkning via KomILand.

Det sker informell samåkning på alla tre orter men bara i Broddetorp finns organiserad samåkning. I Broddetorp finns en Facebookgrupp för samåkning och där efterfrågas och läggs resor ut i stället för via KomILand, menar de intervjuade i Broddetorp. Ingen samordning sker mellan Facebookgruppen och KomILand-appen så resorna/förfrågningarna syns bara på det ena stället. Några personer försökte få i gång samåkning i Broddetorp när den nylanserades av Freelway via KomILand och tre av de intervjuade i Broddetorp har samåkt en eller ett par gånger via KomILand. Men eftersom ingen använder KomILand så tröttnade de och i stället så kontaktas personer direkt för förfrågningar om samåkning eller så används Broddetorps Facebookgrupp för samåkning. Intresset för samåkning lever i Broddetorp även om det inte är många som nyttjar det så finns en trogen skara som samåker. Högre drivmedelspriser skulle dock kunna göra samåkning mer attraktivt påtalar några intervjupersoner.

Att kunna **cykla säkert** till kollektivtrafiken är ytterligare ett önskemål. Cykelvägar efterfrågas av en del intervjupersoner för det ska kännas säkert att cykla och slippa trängas med bilar på vägbanan.

4.4. Uppfattningar av tjänsternas funktion och användbarhet

4.4.1. Otydlig avsändare och tjänst

I praktiken så är det samåkning som erbjuds i KomILand-appen samt länkar till övriga tjänster som bland annat Västtrafik. Några kommenterar handlar om att ett samlat koncept för mobilitetstjänster är bra men faller lite när det knappt går någon kollektivtrafik till orterna. En intervjuperson reflekterar kring att konceptet KomILand marknadsfördes som ett väldigt samlat koncept men att det i realiteten är samåkning och länkar till övriga tjänster. Det kanske inte gör något att det är olika separata tjänster menar personen men den har marknadsfört som ett väldigt samlat koncept men upplevs som ganska spretigt. Det blir också en otydlig avsändare av tjänsten när man länkas till en tjänst. Personen menar att bokningen och kontakten för byabussen sen gick direkt till Move About så kopplingen till KomILand blev otydlig och sekundär. KomILand säger inte heller vad tjänsten handlar om eller vem som ligger bakom den. Byte av plattformslieferantör gjorde det ännu otydligare. Personen menar att om det hade varit en samåkningsapp med Västtrafiklogga på hade det kanske varit enklare att använda möjligtvis. Varumärket KomILand satte sig inte riktigt i bygden. Förutom för dem som var mest insatta. Det blev lite otydligt med kopplingen till Broddetorp.

4.4.2. Uthållighet och lokala behov är viktigt att beakta

Tanken med KomILand som en intervjuperson såg det var att kollektivtrafiken skulle stå som en garant för samåkningstjänsten. Västtrafik kan garantera att samåkning är en tjänst som är bestående över tid och att den fungerar på samma sätt i olika delar i Västra Götaland vilket underlättar för resenärer. Om kollektivtrafiken får till både en bättre närtrafik och samåkning då finns det potential menar intervjupersonen. En annan person är inne på samma spår med vikten av uthållighet i tjänsterna över tid för att få till användning, det gäller även byabussen.

En återkommande synpunkt från de intervjuade är att KomILand och de olika tjänsterna inte är tillräckligt utformade tillsammans med byarna efter byarnas behov. Att inkludera de boende mer i designen av tjänsterna för att få en mer användarcentrerad utveckling av tjänsterna och app hade önskats. Till exempel samåkning påtalar flera att de hade velat bli påmind och aviserade om någon lagt in en resa. För att underlätta och göra det snabbare att lägga in resor nämns förval för resor man gör ofta och sparade önskemål så att man med lätthet kan lägga in även resor som görs med kort varsel, då blir det en levande app.

Få har använt KomILand och flera svarar att det är tveksamt om skulle kunna påverka bilinnehav. Däremot kan bilanvändandet påverkas förutsatt att tillgång till närtrafik ges, tillsammans med användning av samåkning och byabuss.

4.5. Åsikter om projektet, en bra idé men fallerar i genomförandet

De intervjuade tycker generellt att KomILand det är ett bra och lovvärt försök men att det tyvärr inte blev så bra genomfört.

”Jag tänker väl att det var ett bra försök och det är synd att, i mitt huvud är det nog ett misslyckat projekt. Det blev ingen användning, det blev inga volymer, det blev ingen nytta. Men att liksom målen är bra.”

”Konceptet är jättebra. Det hade varit kul att se om det funkade.”

Bland annat hade det behövts mer information och guidning för att veta hur tjänsten fungerade för att kunna använda den. Även om en konsult vid ett tillfälle när byn samlats delade ut flyers, berättade om KomILand och visade hur man laddar ner appen så menar den intervjuade att det inte räcker. Ett riktigt informationsmöte hade behövts och guidning. Det gäller särskilt när det är något nytt och folk

är lite skeptiskt så behövs någon som är där och stöttar och visa vad man skulle kunna använda den till. Som det uttrycktes i en enkätcommentar:

”Jag tror att det är process som kommer att ta tid att ändra sitt sätt o resa. det behövs stöttning över en lång period.”

En intervjuperson i ett byalag hade även önskat en tydlig plan från början med vad som ska ske och när samt en klarhet kring olika aktörers förväntningar och uppgifter. Mer samverkan mellan byarna hade också varit bra för att identifiera brister, vad som är bra vad de har testat etc.

Som nämnts tidigare har tjänsterna i sig inte alla gånger matchat behov och önskemål i orterna och flera intervjuade uttrycker att det hade varit bra om de boende inkluderats mer i själva utformningen av tjänsterna.

”I teorin tycker jag att det är ett spännande och vettigt projekt men utfallet gick inte lika bra som teorin vilket är synd. Men det finns absolut en potential men kanske inte samåkning är fokus utan delningsekonomi och minibuss.” (Intervjuperson från Holsljunga)

5. Diskussion och slutsatser

Resultaten visade att KomILand-konceptet som idé anses vara lovvärt enligt de intervjuade men har fallit i genomförandet. Det krävs mer än en app för att få personer att börja samåka. Ingen har i princip använt någon av tjänsterna i KomILand 3.0 och få kände ens till att KomILand fortfarande var i gång. Olyckliga omständigheter har påverkat KomILands projektbudget och information och stöttning till möjliga användare i byarna har blivit lidande. Men det är inte den enda anledningarna till lågt användande. En annan avgörande anledning är att det saknats tjänster som byarna faktiskt efterfrågar och tjänsterna upplevs inte vara tillräckligt användarcentrerade och utformade tillsammans med byarna. Det låga användandet är troligtvis en starkt bidragande orsak till att få har besvarat enkäten.

För att tjänster ska användas måste de först och främst möta behovet. Vilka tjänster och hur tjänsterna ska utformas för att fungera behöver de som bor på landsbygden vara med att utforma för att de ska användas. De tjänster som främst efterfrågades var mer kollektivtrafik, en förbättrad närtrafiktjänst, samåkning, byabuss och säkra cyklingsmöjligheter. Endast en av de tjänsterna har de fått: samåkning. Holsljunga fick också samåkningstjänsten men byalaget hade egentligen inte identifierat något behov av en samåkningstjänst. De flesta önskemålen handlar inte om att skapa något nytt utan i stället att i dialog med boende i orterna anpassa, förstärka och utveckla *befintliga alternativ* som kollektivtrafik och närtrafik. Resultatet ligger i linje med ett antal studier kring tillgänglighet på landsbygd genomförda på olika platser i Sverige som pekar på samma resultat; de som bor på landsbygd vill först och främst ha en bättre fungerande kollektivtrafik och närtrafik och gärna också möjlighet att cykla, se Hult m.fl. (2023), Hult, Nyblom & Roth (2022) och Lund & Roth (2024).

I realiteten har samåkning varit den tjänst som erbjudits i KomILand. Samåkning kan inte ersätta kollektivtrafik men däremot komplettera den. Men som en person påtalar så är ett samlat koncept som KomILand var tänkt att vara för mobilitetstjänster bra, men faller lite när det knappt går någon kollektivtrafik till orterna som samåkning och annat kan komplettera. Broddetorp ligger mellan flera större städer vilket gör att de som reser till och från Broddetorp ska åt olika håll. Tidigare studie om samåkningstjänst i Broddetorp visar på att det trots detta går att få till samåkning, men att samåkningsflöden är känsliga för förändringar (någon byter arbetstider, byter jobb, börjar med en fritidsaktivitet efter jobbet etc.) och kan vara svåra att hålla vid liv en längre tid, se Hult et al. (2021). Samåkning som organiseras utan samåkningstjänst förekommer dock på alla tre orter, användningen av Facebookgruppen för samåkning i Broddetorp är ett tydligt exempel på det. Att Facebookgruppen startad av byn används för att samordna samåkning i stället för samåkning via KomILand visar också på att KomILand inte har utvecklats tillsammans med byn i tillräckligt stor utsträckning. Samåkningstjänsten i KomILand skulle också kunna optimeras mer enligt de intervjuade för att göra den mer trolig att använda. Att länka ihop KomILand med Facebookgruppen hade också kunnat vara ett alternativ. Användbarheten handlar också om incitament och garantier. Om man inte ser att en tjänst som KomILand kommer att vara kvar inom överskådlig tid finns det inga självklara incitament att byta från en existerande Facebookgrupp startad av byn till KomILand som kan försvinna inom en snar framtid. Det behövs en uthållighet i tjänsten och en garant för att den kommer att finnas kvar. Vem som är avsändare av KomILand, och möjlig garant för fortlevnad, har heller inte varit tydligt för användarna.

Tillgängligheten och möjligheten att ta sig fram med annat än bil är stor i städer medan boende på landsbygd i princip är hänvisade till bil. I KomILand 3.0, till skillnad från KomILand 2.0, fick byarna själva se till att hitta en finansiering för att kunna få en byabuss. Det fanns önskemål om byabuss men det blev inte realitet i någon av byarna. Det är ansvar och arbetsbörda som läggs på landsbygdsbor för att öka tillgängligheten, något som aldrig skulle komma på fråga i städer. Som påtalats i denna studie liksom flera andra studier om tillgänglighet på landsbygd, återkommer önskemål om kollektivtrafik som fungerar, förbättrad närtrafik men även möjligheten till säker cykling, detta i sin tur kan kompletteras med annat som till exempel samåkning, byabuss etc. som ytterligare kan öka tillgängligheten. Det är kanske rimligare att tänka sig att finansieringen för att öka tillgängligheten

och hållbara resalternativ på landsbygd i stället sköts i *landsbygdsmiljöavtal* med kommun, region och stat med utgångspunkt i lokala behov med ett engagemang från berörda byar, konceptet beskrivs i Lund & Roth (2024). Ett sådant avtal innebär att kommuner och regioner samarbetar kring både tillgänglighet och mobilitetsfrågor. För kommunernas del betyder det prioritering av orter, platsutveckling och kommunal serviceplanering. Regionen behöver samordna arbetet med regionala serviceprogram, trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken samt den regionala planen för transportinfrastruktur. Dessa åtgärder riktade både mot lokal service och hållbart resande kan också ses som klimatåtgärder. Finansieringen föreslås delas mellan kommun, region och stad med olika förpliktelser och åtaganden.

Referenser

- Berg, J., Arby, H., Fredricson, M., Holmberg, P.-E., Hult, Å., Jelica, D., Persson, S. & Tufvesson, E. (2018). Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd och i mindre tätorter: resultat från förstudien KomILand. VTI rapport 986, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Berg, J., Henriksson, P., & Hult, Å. (2021). Mot ökad tillgänglighet på landsbygd: utvärdering av pilotprojektet KomILand med fokus på processen och tjänsternas funktion. VTI. VTI resultat 2021:6, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Fredricson, M., Arby, H. & Holmberg, P.-E. Vitbok. (2023) Kollaborativ mobilitet i glesare geografier i Västra Götaland med förslag på genomförandeplan. Västra Götalandsregionen.
- Hult, Å, red. (2021). Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd – lärdomar från Vinnova-projektet KollaKoll. Rapport Nr C 649, IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Hult, Å., Nyblom, Å., & Roth, A. (2022). Integrerad kollektivtrafik och samåkning på landsbygd – möjligheter och utmaningar ur ett användarperspektiv. Rapport Nr C 708, IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Hult, Å., Nyblom, Å., Lund, E., Johansson, H., Dahlqvist, F., Nuruzzaman, R., Perjo, L. & Wennberg, H. (2023). Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter. Rapport Nr C 802, IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Lund, E., & Roth, A. (2024). Landsbygdsmiljöavtal - för ökad tillgänglighet i landsbygder. Rapport Nr C 834, IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Lättman, K., Friman, M., & Olsson, L. E. (2016). Perceived Accessibility of Public Transport as a Potential Indicator of Social Inclusion. *Social Inclusion*, 4(3), 36–45.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Biblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Utöver frågeservice och lån erbjuds tjänster såsom informationssökning, omvärldsbevakning och strukturering av publikationer och projekt på en webbplats.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13-20 40 00
