Vänd på tänket för ökad tillgänglighet i glesa geografier

ivl
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET

Rapportnummer: C11326
I samarbete med: Trivector Mobility och VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut
Författare: Åsa Hult (IVL), Emma Lund (Trivector Mobility), Mikael Malmaeus (IVL), Robin Nuruzzaman (VTI), Julia Nyberg (Trivector Mobility)

Trivector rapportnummer: 2026:82

Medel från: Trafikverket

ISBN: 978-91-7883-869-1
Fotograf: Köpt bild från Adobe Stock

[Landsbygd, service, tillgänglighet utan fler resor, TAP- Triple Access Planning, sociala-, ekonomiska- och miljömässiga nyttor, fallstudier]

Summary

Accessibility in rural areas and smaller villages has long been regarded primarily as a transport issue. When services are centralised, residents are expected to travel farther to access healthcare, shops, education and other essential public services. The project "Rethinking Accessibility in Sparsely Populated Areas" has examined how accessibility in rural areas can be improved by instead bringing services to residents.

The research project, funded by the Swedish Transport Administration, was carried out between 2024 and 2026 in collaboration between IVL Swedish Environmental Research Institute, Trivector Mobility and VTI, the Swedish National Road and Transport Research Institute. The Triple Access Planning model was used as theoretical framework, and the project draws on surveys, case studies, interviews, workshops and socioeconomic analyses of innovative solutions from various parts of Sweden.

The project identified three strategies for rethinking and improving access to services in rural areas: establishing services locally, providing them digitally, or making them mobile and bringing them directly to residents. Examples range from hybrid shops and multifunctional service hubs to remote education, digital healthcare, mobile libraries, mobile healthcare services and recreational activities for children that rotate between different locations.

When services are available closer to where people live, the need to travel decreases. At the same time, the study shows that these solutions often generate benefits beyond improved accessibility. Fewer journeys result in a lower climate impact, but the solutions can also strengthen social cohesion by creating meeting places and encouraging local engagement, contribute to employment and retain population in smaller communities.

Many of the successful examples described in the report are built on local engagement and the efforts of dedicated individuals. However, the project also shows that volunteers and local enthusiasts cannot drive this development alone. Supportive structures from public-sector bodies are needed if more people are to adopt and develop these rethinking solutions.

Accessibility needs to play a greater role in spatial and community planning and should not be treated solely as a transport issue. Municipalities and regions need to plan for accessibility more broadly than in terms of transport alone and actively support those already building the rural services of the future. The recommendations also include bringing more functions together in local service hubs, using contracts and public procurement more strategically, and ensuring that municipalities and regions allocate resources for collaboration with businesses and civil society.

An important task for the Swedish Agency for Economic and Regional Growth and other organisations supporting rural development is to spread knowledge of new approaches to a wider range of stakeholders. Finally, the Swedish Government and Parliament need to ensure that basic funding is available so that municipalities and regions can support innovative solutions that increase accessibility in sparsely populated areas.

Sammanfattning

Tillgänglighet i landsbygder och mindre tätorter har länge betraktats som en fråga om transporter. När service centraliseras förväntas invånarna resa längre för att nå vård, handel, utbildning och andra samhällsfunktioner. Projektet ”Vänd på tänket för ökad tillgänglighet i glesa geografier" har studerat hur tillgängligheten på landsbygder kan öka genom att i stället låta service och tjänster komma till invånarna.

Forskningsprojektet finansierades av Trafikverket och genomfördes under perioden 2024-2026 i samarbete mellan IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector Mobility och VTI – Statens väg- och transportforskningsinstitut. Triple Access Planning-modellen har fungerat som teoretisk utgångspunkt och projektet bygger på enkätstudier, fallstudier, intervjuer, workshops och samhällsekonomiska analyser av lösningar från olika delar av Sverige.

I projektet har tre olika strategier identifierats för att vända på tänket och öka tillgängligheten till service i landsbygder: servicen etableras lokalt, den digitaliseras eller den blir mobil och kommer till invånarna. Exempel på lösningar är allt från hybridbutiker och multifunktionella servicepunkter till

fjärrundervisning, digital vård, bokbussar, mobila vårdtjänster eller fritidsverksamheter som flyttar mellan olika orter.

När service finns närmare människor minskar behovet av resor. Samtidigt visar studien att lösningarna ofta skapar fler nyttor än bara ökad tillgänglighet. Färre transporter innebär lägre klimatpåverkan, men lösningarna kan även stärka den sociala sammanhållningen genom att skapa mötesplatser och lokalt engagemang, bidra till arbetstillfällen och göra det lättare att bo kvar i mindre orter.

Många av de framgångsrika exempel som beskrivs i rapporten bygger på lokalt engagemang och eldsjälar. Samtidigt visar projektet att ideella krafter inte kan bära utvecklingen ensamma. För att fler ska kunna använda och utveckla vänd- på-tänket-lösningar krävs stödjande strukturer från offentliga aktörer.

Tillgänglighet behöver få större plats i samhällsplaneringen och inte enbart behandlas som en transportfråga. Kommuner och regioner behöver planera för tillgänglighet bredare än transporter och aktivt stödja de aktörer som redan idag bygger framtidens landsbygdsservice. Rekommendationen är också att fler funktioner samlas i lokala servicenoder, att avtal och upphandling används mer strategiskt och att kommuner och regioner avsätter resurser för samverkan med näringsliv och civilsamhälle.

En viktig uppgift för Tillväxtverket och andra organisationer som arbetar med att stötta landsbygdsutveckling är att sprida kunskap om nya arbetssätt till fler aktörer. Sist men inte minst behöver regering och riksdag se till att det finns en grundläggande finansiering så att kommuner och regioner kan stötta innovativa lösningar som ökar tillgängligheten i glesa geografier genom att vända på tänket.

Summary **3**

Sammanfattning **4**

1 Måste landsbygdsbor alltid resa för att ta del av service? **8**

1.1 Syfte och frågeställningar 10

1.2 Teori 11

1.2.1 Triple Access Planning 11

1.2.2 Samhällsekonomisk analys 12

1.3 Metod 13

1.3.1 Enkätstudie 13

1.3.2 Val av fall att studera 14

1.3.3 Genomförande av fallstudier med platsbesök 15

1.3.4 Workshops med relevanta aktörer 15

1.3.5 Samhällsekonomisk analys 16

1.3.6 Utblick till Norge och Finland 16

2 Landsbygdspolitiken i Sverige, Norge och Finland **17**

2.1 Svensk landsbygdspolitik 17

2.2 Finsk landsbygdspolitik 19

2.3 Norsk landsbygdspolitik 21

2.4 Lärdomar över landsgränserna 22

3 Vänd-på-tänket-lösningar i Sverige **23**

3.1 Överblick över vänd-på-tänket-lösningar i Sverige 23

4 Projektets fallstudier **26**

4.1 Samverkansorganisationen RÅEK i Gunnarsbyn, servicepunkt mm 26

4.2 Hybridbutik och restaurang i Moskosel 28

4.3 Fritidsgård i Brändön 30

4.4 Handlarrundan i Hedekas 32

4.5 Fjärrundervisning i Vilhelmina 33

4.6 Fler exempel på lösningar 35

Obemannade butiker och hybridbutiker 35

Mobil ungdomsgård i Varberg 37

Samhälls- och digitala hälsorum i Storumans kommun 39
Biblioteksbussar, mer än bara böcker 40
Mötesplats Stöcke – multifunktionell träffpunkt 41
4.7 Övergripande lärdomar från fallstudierna 43
5 Samhällsekonomisk analys 44
5.1 Sociala konsekvenser 44
5.2 Ekonomiska konsekvenser 45
5.3 Miljömässiga konsekvenser 46
5.4 Konsekvenser för olika aktörer 47
6 Hur kan vänd-på-tänket-lösningar spridas till fler? 48
6.1 Grundläggande principer för lösningarna 49
”En buss kommer lastad” 49
Funktionen reser 50
Mobilitetslösningar med mervärden 50
Digitala lås 50
Digital tillgänglighet med inslag av rumslig närhet 51
Innovativa ekonomiska lösningar 51
Samlokalisering av tjänster 51
6.2 Hinder för Vänd på tänket-lösningar 52
6.3 Rekommendationer 53
Kommuner och regioner – Vidga systemperspektivet och tänk nytt kring service på landsbygder 53
Tillväxtverket och stödorganisationer – sprid kunskap till kommuner och civilsamhälle 54
Regering och riksdag: Säkra stabil finansiering 54
Offentliga aktörer - Värna samhällskontraktet 54
Referensförteckning 55
Bilagor 58

1 Måste landsbygdsbor alltid resa för att ta del av service?

Korta avstånd till service är en etablerad del av arbetet med att både skapa god tillgänglighet och minska utsläpp från transporter, i städer manifesterat i transporteffektivitet med koncept som ”15-minutersstaden”. Konceptet bygger på att människors behov i vardagen ska kunna tillgodoses genom geografisk närhet snarare än genom ökade transporter (Moreno et al., 2021). Även om konceptet är utvecklat för städer så tar det upp en generell fråga om hur tillgänglighet kan skapas.

Diskussionen om tillgänglighet i landsbygder har i stor utsträckning fokuserat på hur landsbygdsbor ska kunna transportera sig, med frågor som drivmedelspriser, laddinfrastruktur och kollektivtrafik i fokus. Samtidigt har service under lång tid koncentrerats till större tätorter, vilket har ökat avstånden till grundläggande service för många landsbygdsbor (Slätmo et al., 2022; Tillväxtverket, 2024). Mindre uppmärksamhet har därför riktats mot hur tillgänglighet kan skapas genom att service, tjänster och funktioner i högre grad kommer till invånarna i stället för att invånarna behöver resa till dem.

Under det senaste halvseklet har serviceutbudet i svenska landsbygder genomgått stora förändringar till följd av urbanisering, befolkningsminskning och strukturförändringar inom handel och service. Landsbygdsbefolkningen började minska redan under 1900-talets mitt samtidigt som dagligvaruhandeln genomgick en omfattande rationalisering. Minskande kundunderlag har bidragit till att många lanthandlar lagts ned, särskilt i områden där befolkningsminskningen pågått under lång tid. Även annan kommersiell service har successivt koncentrerats till tätorter vilket har gjort det svårare att upprätthålla lokal service i områden med litet befolkningsunderlag **(**Amcoff el al, 2009; Tillväxtverket, 2024).

Post och apotek som tidigare var statliga monopol har samtidigt avreglerats och öppnats för konkurrens. Apoteksavregleringen har lett till ett ökat antal apotek nationellt, men nyetableringarna har främst skett i tätorter och större städer där marknadsunderlaget är större, inte i landsbygder. Tillgängligheten till post- och paketservice har också förbättrats genom fler postombud och paketautomater, men förbättringarna har inte heller fått samma genomslag i landsbygder och mindre orter (Tillväxtverket, 2024).

Under senare år har dock utvecklingen delvis förändrats. Antalet dagligvarubutiker minskar inte längre i samma takt som tidigare. Samtidigt har nya butiksformer vuxit fram, bland annat obemannade och delvis bemannade så kallade hybridbutiker, som kan bidra till att upprätthålla dagligvaruservice på mindre orter med begränsat kundunderlag. Att antalet butiker inte minskar i samma takt som tidigare innebär dock inte att tillgängligheten har förbättrats överallt, tvärtom har tillgängligheten minskat i flertalet län. (Tillväxtverket, 2024). Samtidigt visar forskning att livsmedelsbutiken fortfarande utgör en central del av den lokala infrastrukturen och ofta fungerar som ombud för post och apotek, men även som mötesplats och som nav för annan lokal ekonomisk aktivitet (Bornhäll et al., 2026). Därför har offentliga stöd till kommersiell service blivit ett viktigt instrument för att upprätthålla tillgängligheten i områden med gles service (Tillväxtverket, 2024).

Landsbygder och mindre tätorter utgör egna geografier som har andra förutsättningar och utmaningar jämfört med större tätorter och städer. Omställningen till en hållbar tillgänglighet framstår som en svår utmaning i landsbygder och mindre tätorter, i synnerhet ur ett rättviseperspektiv. Eftersom landsbygdsbor ofta behöver resa betydligt längre än stadsbor för att nå service finns ett större behov av motoriserad mobilitet i glesa geografier. Trots ett större behov av förflyttning har landsbygdsborna vanligtvis sämre tillgång till kollektivtrafik, och drabbas dessutom hårdare av högre drivmedelspriser än stadsbor eftersom de inte har möjlighet att välja bort bilen till förmån för gång, cykel eller kollektivtrafik. Landsbygdsbor kan dessutom ha svårare att göra inköp av elbilar på grund av lägre inkomstnivåer (Johansson et al., 2026). Samtidigt finns ett samhällsintresse i att möjliggöra ett liv på landsbygderna, och i det sammanhanget behöver landsbygdsbornas tillgänglighet och mobilitet beaktas.

Landsbygdernas förutsättningar ser annorlunda ut än städernas, och därför behöver även lösningarna se annorlunda ut. Att planera för hållbar tillgänglighet på landsbygder förutsätter att lösningar skräddarsys för de behov och utmaningar som råder här. Det här projektet tar sitt avstamp i vårt tidigare forskningsprojekt "Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter" (Hult et al.,2023) som studerade åtgärder för ökad tillgänglighet i landsbygder. Där framkom flera intressanta exempel på lösningar för att öka tillgängligheten som bygger på att ”vända på tänket” och låta olika typer av samhällsservice komma till invånarna istället för att de ska behöva resa (långt) för att ta del av servicen**.** Exempel på sådana ”vänd-på-tänket-lösningar” för att minska resandet kan vara att en specialistläkare då och då kommer till den lokala vårdcentralen för vissa

undersökningar, att gymnasieskolor i glesbygdskommuner samverkar kring digital undervisning för att kunna erbjuda fler program, eller obemannade livsmedelsbutiker i mindre orter.

Att tala om transporteffektivitet i samband med landsbygd är inte vanligt, men eftersom de här lösningarna har fokus på rumslig närhet och/eller digitalisering och inte bygger på att landsbygdsbor ska resa till servicen handlar de i praktiken om transporteffektivitet i landsbygd. Ur ett transportforskningsperspektiv finns det en kunskapslucka att fylla kring lösningar som kan öka tillgängligheten på landsbygder på andra sätt än genom fysisk rörlighet. I detta projekt fördjupar vi kunskapen kring denna typ av lösningar och deras potential för att öka tillgängligheten på landsbygder och skapa samhällsnyttor.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta projekt har varit att öka kunskapen om vad vi i projektet valt att kalla ”vänd-på-tänket-lösningar”, det vill säga lösningar som ökar tillgängligheten på landsbygder och i mindre tätorter genom att på olika sätt ta service till medborgarna i stället för att medborgarna alltid ska behöva resa för att ta del av service. Vi har velat förstå om, hur och under vilka förutsättningar denna typ av lösningar kan bidra till ökad hållbarhet ur såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt perspektiv.

Projektet har utgått från följande frågeställningar:

1. Vilka typer av lösningar finns idag för att ta samhällsservice till invånarna på landsbygder och mindre tätorter, och hur kan lösningarna kategoriseras?

2. Vad kan kommuner och regioner göra för att stötta en implementering av vänd-på-tänket-lösningar för att ta samhällsservice till invånarna?

3. Vilka samhällsnyttor och kostnader ger lösningarna upphov till jämfört med om samma tillgänglighet skapats med ökad mobilitet, och på vilket sätt påverkas olika grupper?

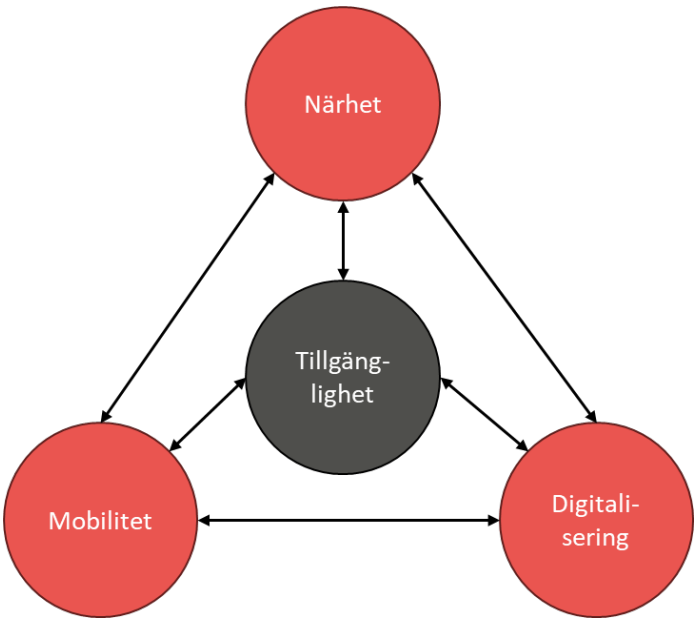
4. Hur organiserar andra länder, med liknande förutsättningar, service och tjänster för god tillgänglighet i mindre tätbebyggda områden?

1.2 Teori

För att sätta vänd-på-tänket-lösningarna i en teoretisk kontext har vi valt att utgå ifrån Triple Access Planning-modellen (TAP-modellen). Vi använder oss också av samhällsekonomisk teori för att analysera och beskriva vilka nyttor lösningarna kan skapa.

1.2.1 Triple Access Planning

Modellen Triple Access Planning (TAP), utvecklad av Lyons et al. (2024) kopplar samman rumslig närhet, digital uppkoppling och fysisk mobilitet för att beskriva vad som påverkar tillgängligheten, se Figur 1. TAP-modellen är projektets teoretiska utgångspunkt för att beskriva och kategorisera vänd-på-tänket-lösningar och deras möjlighet att öka tillgängligheten till samhällsservice på andra sätt än genom att enbart förlita sig på den enskilde individens mobilitet.

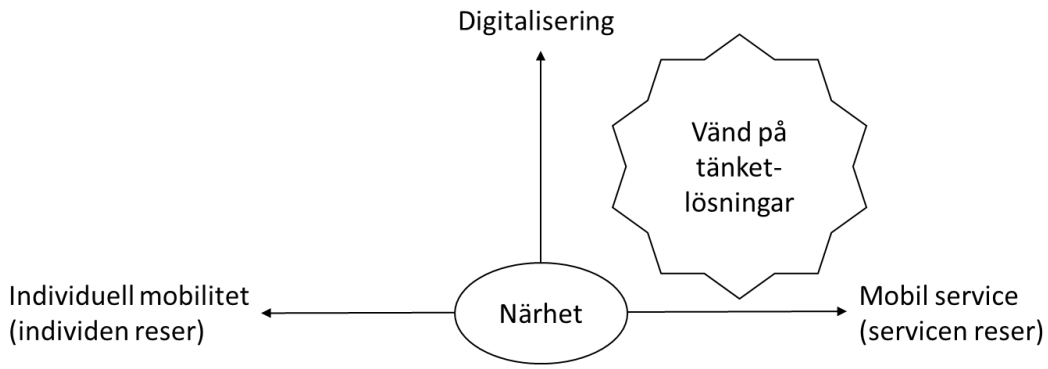


Figur 1 Triple Access Planning-modellen (översättning från Lyons et al. 2024)

En viktig fråga kopplad till TAP-modellen och vänd-på-tänket-lösningar handlar om *vems* mobilitet modellen syftar på. Under många år har det skett en centralisering av service i svenska landsbygder som inneburit att landsbygdsbor i stor utsträckning idag får lita till sin egen mobilitet och resa långa sträckor för att ta del av olika typer av service (livsmedelsbutiker, vård, skola, post osv.). Det är lätt att tolka TAP-modellen som att mobilitetsdimensionen av modellen enbart handlar

om den enskilda individens förflyttning, men det skulle också kunna handla om att servicen är mobil och kommer till individen. Bokbussen är ett välkänt exempel på detta, men som vi sett i projektet finns det många fler exempel.

Genom att ”veckla ut” TAP-modellen och skilja mellan individuell mobilitet och mobil service kan vi tydligare peka ut vad vi menar med vänd-på-tänket-lösningar. Figur 2 visar en utvecklad TAP-modell som differentierar mellan dessa två olika aspekter av mobilitet. Vänd-på-tänket-lösningarna ligger i den högra delen av figuren i spänningsfältet mellan närhet, digitalisering och mobil service. Lösningar som innebär att service centraliseras och förutsätter att individen reser (vilket skett under många år på svenska landsbygder) hamnar långt till vänster i figuren.



Figur 2 En utvecklad TAP-modell som differentierar mellan två olika aspekter av mobilitet: individuell mobilitet där individen reser, och mobil service där servicen reser. Vänd på tänket-lösningarna ligger i den högra delen av figuren, i spänningsfältet mellan närhet, digitalisering och mobil service.

1.2.2 Samhällsekonomisk analys

För de lösningar som studerats i projektet har också samhällsekonomiska analyser utförts. En samhällsekonomisk konsekvensanalys är ett strukturerat sätt att identifiera, beskriva och bedöma vilka effekter ett förslag, en åtgärd eller en lösning får för samhället som helhet. Analysen utgår från ett nollalternativ (referensalternativ) och jämför detta med ett eller flera handlingsalternativ för att synliggöra kostnader, nyttor och fördelningseffekter. Den omfattar normalt ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser för olika aktörer, såsom hushåll, företag och offentlig sektor. Konsekvenserna kan beskrivas kvalitativt, kvantitativt och/eller monetärt, sammanställas på ett överskådligt sätt och slutligen bedömas utifrån rimlighet, rättvisa och acceptans som underlag för beslut (Naturvårdsverket, 2003; Forsstedt, 2018). I detta projekt utgår de

samhällsekonomiska analyserna i första hand från det empiriskt insamlade materialet.

Den samhällsekonomiska analysen tar också fasta på hur olika konsekvenser påverkar olika aktörer. Vänd-på-tänket-lösningarnas användbarhet kan variera mellan olika samhällsgrupper och kontexter. Det är därför angeläget att undersöka vänd-på-tänket-lösningar utifrån ett intersektionellt perspektiv (Crenshaw, 1989). I projektgruppens tidigare studie *Rättvis tillgänglighet* (Hult et al. 2023) observerades att digitala inslag är vanliga bland dessa lösningar, och därför är det viktigt att undersöka hur grupper med begränsad digital mognad och/eller digital tillgänglighet kan tillgodogöra sig lösningarna. Det kan exempelvis röra sig om äldre och personer med funktionsnedsättningar. Äldre har oftare nedsatt fysisk rörlighet och förmåga, sämre tillgång till egen bil och större behov av andra för assistans (Stjernborg 2014). Forskning har även visat att äldre har svårare att använda ny teknik och att digitalisering av tjänster kan förstärka ojämlikhet och social exkludering (Pirhonen et al 2020).

1.3 Metod

Eftersom kunskapen om vänd-på-tänket-lösningar idag är mycket låg gjorde vi i projektets inledande del en kartläggning av vilka typer av sådana lösningar som finns i Sverige idag. Kartläggningen gjordes genom en enkät riktad till tjänstepersoner som arbetar med tillgänglighet i svenska kommuner och regioner. Vi valde sedan ut ett antal fallstudier där vänd-på-tänket-lösningar implementerats på ett framgångsrikt sätt. Med utgångspunkt i fallstudierna analyserades vilka nyttor lösningarna skapat, hur konceptet skulle kunna expanderas till nya områden, och hur kommuner och regioner kan stötta en framgångsrik implementering av denna typ av lösningar. Frågeställningarna besvarades genom intervjuer, fokusgrupper och workshopar med utförare, användare, kommuner, regioner och nationella aktörer som Tillväxtverket och SKR. Dessutom gjordes en internationell utblick till hur Norge och Finland organiserar service och tjänster via intervjuer med nationella och regionala aktörer som gav kompletterande kunskap.

1.3.1 Enkätstudie

För att få en överblick över verksamheter och initiativ i Sverige som kan öka tillgängligheten på landsbygder och i mindre tätorter på nya sätt genomförde projektgruppen en enkätundersökning. Enkäten skickades ut via e-post till Sveriges samtliga kommuner och regioner samt ett antal andra organisationer som

arbetar med landsbygdsutveckling. I inbjudan uppmanades mottagarna att vidarebefordra enkätinbjudan till relevanta personer som kunde tänkas besvara enkätens frågor. På så sätt användes en snöbollsmetod för att nå ut till relevanta respondenter över hela Sverige. Nackdelen med metodvalet är att det inte går att säga något om svarsfrekvensen eller hur många individer som har besvarat enkäten. I vissa fall har enskilda tjänstemän besvarat enkäten var för sig medan i andra fall har flera individer skickat in ett gemensamt svar för sin organisation. Det totala antalet insamlade svar är 125 från 99 olika organisationer. Geografiskt kom svaren från olika delar av Sverige, från norr till söder. Enkätsvaren samlades in mellan 21 oktober 2024 – 15 november 2024. (Enkät i bilaga 1).

Utöver de insamlade enkätsvaren har projektgruppen i sammanställningen av verksamheter och initiativ även tagit lösningar i beaktande som identifierats av projektgruppen i tidigare genomförda studier.

Frågorna som ställdes i enkäten handlade om organisationerna arbetar med (eller stöttar andra aktörer som arbetar med) lösningar som kan öka tillgängligheten på landsbygder och i mindre tätorter på nya sätt utan långa resor. Frågorna berörde också om det fanns exempel på sådana lösningar som inte blivit av och i så fall varför, samt om respondenterna känner till andra organisationer som arbetar med liknande lösningar. Respondenterna besvarade frågorna i fritextformat. Efter att enkätsvaren hade samlats in genomfördes en grov gallring av svaren för att rensa bort svar som inte uppenbart bidrog till projektets syfte och för att göra en kategorisering av enkätsvaren.

1.3.2 Val av fall att studera

I nästa steg samlades projektgruppen på en fysisk workshop för en gemensam diskussion om vilka av de framtagna kategorierna respektive lösningarna från enkätstudien som kunde klassas som vänd-på-tänket-lösningar. Lösningarna sorterades in i Triple Access Planning-modellen (se Figur 1) baserat på hur de bedömdes förhålla sig till de tre aspekterna digitalisering, närhet och mobilitet. Utifrån sorteringen identifierade projektgruppen tillsammans en bruttolista av potentiellt intressanta fall av vänd-på-tänket-lösningar, utifrån en önskad spridning avseende kategori samt geografiskt läge.

Flera potentiellt intressanta fallstudier identifierades (undervisning på distans, obemannade butiker, virtuella hälsorum, medborgarservice, mobila och/eller digitala vårdlösningar, handlarrundan, mobil ungdomsgård). Vi kontaktade alla

dessa och gjorde telefon/teamsintervjuer med antingen den som varit initiativtagare eller någon annan som var väl insatt i tjänsten. (Intervjuguide i bilaga 2). Flera intervjuer gjordes med representanter för olika tjänster inom samma kategori – till exempel har fem hybrid- eller helt obemannade butiker intervjuats. Projektgruppen valde sedan ut fem av dessa lösningar att besöka på plats, vilka i rapporten fortsättningsvis kallas för fallstudierna och beskrivs under avsnitt 4.1-4.5). Dessa valdes utifrån att vi ville ha en bredd vad gäller typ av tjänst, hur pass nyskapande de var kring samarbete och finansiering, vem som tagit initiativ till tjänsten samt vad som var praktiskt möjligt att besöka under en och samma fallstudievecka. Utöver de fem fallstudierna som vi har besökt finns ytterligare fem av de lösningar vi inledningsvis intervjuade beskrivna i rapporten. I de fallen har vi alltså genomfört intervjuer på teams eller på telefon men inte varit på plats för att se och uppleva tjänsten och inte heller intervjuat några användare. Dessa lösningar presenteras i avsnitt 4.6.

1.3.3 Genomförande av fallstudier med platsbesök

Fallstudiebesöken ägde rum vid två olika tillfällen under 2025. I maj besökte två projektmedarbetare Munkedals kommun och genomförde intervjuer med användare av handlarrundan i Hedekas. I september 2025 genomförde hela projektgruppen en resa genom Norrlands inland för att besöka fallstudieorterna i Brändön, Gunnarsbyn, Moskosel och Vilhelmina. Fältarbetet pågick under en vecka och varje fallstudieort besöktes under en dag. Vid fallstudiebesöken genomfördes intervjuer med användare, besökare och personal vid de olika verksamheterna samt med kommunala tjänstepersoner. Intervjuerna var semi-strukturerade, det vill säga att de följde en gemensam intervjumall men tillät samtal kring nya frågor och teman som dök upp under intervjuns gång. Vi kontaktade en representant för respektive tjänst i förväg och bad om hjälp att få kontakt med användare. Vi efterfrågade särskilt att träffa en bredd av personer vad gäller ålder, kön etc. för att kunna fånga vad tjänsten innebär för olika personer med olika behov och livssituation. I samband med platsbesöken intervjuade vi antingen personer som kontaktpersonerna hjälpt oss att komma i kontakt med eller personer som råkade vara på plats för att nyttja tjänsten vid vårt besök. (Intervjuguide i bilaga 3).

1.3.4 Workshops med relevanta aktörer

I projektets slutfas genomfördes två digitala workshops med representanter från kommuner, regioner, Tillväxtverket och ideella organisationer som arbetar med

landsbygdsutveckling. Workshoparna syftade till att tillsammans diskutera projektets resultat och utforska hur lösningarna skulle kunna spridas och skalas upp. Vid den första workshopen presenterades resultaten från fallstudierna och därefter diskuterades potentialen att använda grundidéerna bakom dessa lösningar och sprida dem till andra tematiska områden eller andra målgrupper. Vid den andra workshopen utforskades vad kommuner och regioner kan göra för att stötta en framgångsrik implementering av vänd-på-tänket-lösningar, och vilket eventuellt stöd de behöver från andra aktörer. Inbjudan till workshopparna skickades till projektets referensgrupp, representanter för projektets fallstudier, kommunala tjänstepersoner som lämnat kontaktuppgifter i samband med att de svarat på enkäten samt till Tillväxtverkets kontakter genom Landsbygdsnätverket.

1.3.5 Samhällsekonomisk analys

Frågor beträffande nyttor och kostnader relaterade till olika lösningar integrerades i forskningsupplägget redan från projektets början. De påverkade urvalet av fallstudier samt bidrog till utformningen av intervjuer och platsbesök. Under arbetets gång identifierades och förfinades viktiga aspekter kopplade till sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Detta skedde genom löpande diskussioner i projektgruppen, genom stöd i befintliga guider för samhällsekonomiska konsekvensanalyser samt med utgångspunkt i de globala utvecklingsmålen.

Fokus kom att ligga på ett antal nyckeldimensioner, såsom förändringar i transportmönster, tillgänglighet, socioekonomiska effekter, påverkan på lokalt företagande, arbetstillfällen samt finansiering av olika lösningar. Dessa aspekter integrerades i intervjuguiderna och fungerade som utgångspunkt vid både intervjuer och platsbesök, där relevanta frågor ställdes till aktörerna.

Det insamlade materialet analyserades därefter med avseende på de sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av de studerade lösningarna. Analysen fokuserade även på vilka aktörer som påverkades och på vilket sätt, samt särskilt på kommunernas roll – hur de involverades, hur verksamheterna finansierades och i vilken utsträckning detta påverkade kommunala budgetar.

1.3.6 Utblick till Norge och Finland

Som bakgrund och referenspunkt för våra fallstudier genomfördes en utblick till Norge och Finland, som har liknande utmaningar som Sverige med stora

glesbebyggda områden. Arbetet inleddes med en skrivbordsundersökning för att sammanställa grundläggande information avseende Sveriges, Finlands och Norges politik för landsbygd och regional utveckling. I samband med detta genomfördes en kartläggning av aktörer som är ansvariga för eller engagerade i frågor rörande service till landsbygder och mindre tätorter. Intervjuer gjordes med ett urval av centralt placerade aktörer i Norge och Finland. Utifrån kontakter och intervjuer med handläggare och experter identifierades pågående aktiviteter i länderna och därefter genomfördes också intervjuer med personer kopplade till dessa.

I denna rapport sammanfattas de övergripande resultaten från delstudien, men för den som är intresserad finns mer omfattande information i en separat rapport (Odhage et al 2025).

2 Landsbygdspolitiken i Sverige, Norge och Finland

I detta avsnitt presenteras en sammanställning av den utblick som gjorts till Norge och Finland, som har liknande utmaningar som Sverige med stora glesbebyggda områden. Landsbygdspolitik i Sverige, Finland och Norge presenteras och avslutningsvis dras lärdomar kring likheter och skillnader mellan de olika länderna.

2.1 Svensk landsbygdspolitik

Huvudmålet för den svenska landsbygdspolitiken är ”en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet.” (Regeringen, 2017). Målet är konkretiserat i form av tre delmål, varav det tredje är mest relevant för detta projekt:

Delmål 1: Landsbygdernas förmåga att ta till vara förutsättningarna för företagsamhet och sysselsättning är långsiktigt hållbar, samtidigt som miljömålen nås. Landsbygderna bidrar till en positiv utveckling av Sveriges ekonomi.

Delmål 2: Landsbygderna bidrar till att stärka Sveriges konkurrenskraft i en utveckling mot en cirkulär, biobaserad och fossilfri ekonomi och till ett hållbart nyttjande av naturresurserna samt till att relevanta miljökvalitetsmål uppfylls.

Delmål 3: Likvärdiga förutsättningar för människor att arbeta, bo och leva i landsbygderna.

Tillväxtverket har sedan 2018 regeringens uppdrag att utforma genomförande och uppföljning av landsbygdspolitiken. Vart fjärde år ska en fördjupad återrapportering göras till regeringen kring utvecklingen med förslag och rekommendationer kring förändring.

För att stärka tillgängligheten till kommersiell service som dagligvaror, drivmedel, postombud, apoteksombud och grundläggande betaltjänster finns ett flertal olika stöd till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer som kan beslutas av regionerna. Ett viktigt redskap för att stärka samordning och prioritering av de olika stöden till kommersiell service är de regionala serviceprogrammen för kommersiell service som tas fram av regionerna. Utöver hantering av stöd till service kan de regionala serviceprogrammen också syfta till att föra in serviceperspektiv i olika planeringsprocesser och bidra till olika typer av möten med kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Tillväxtverket har i uppdrag att löpande stödja regionerna i arbetet med regionala serviceprogram och fördelar också vissa medel till regionerna.[1]

En viktig del av stödstrukturerna för landsbygdsutveckling är Leader. Leaderstöd kommer från EU (Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling), svenska staten, kommuner och ibland regioner. För att säkerställa ett lokalt fokus drivs leadermetoden i geografiskt avgränsade områden, så kallade leaderområden. Det finns 40 leaderområden i Sverige och de lokala organisationerna samverkar genom den ideella föreningen Lokal Utveckling Sverige. Leaderstöd kan sökas av föreningar, företag och andra organisationer som har en idé som kan bidra till landsbygdsutveckling.[2]

En annan viktig organisation för landsbygdsutveckling är Hela Sverige ska leva, en ideell förening som bildades 1989 med syfte att ta ett helhetsgrepp kring landsbygdsfrågorna. Medlemmar är byaföreningar, samhällsföreningar, fiberföreningar och andra lokala föreningar som arbetar för sin bygds bästa. Föreningens länsavdelningar samordnar och driver gemensamma frågor på regional nivå och ger stöd och råd till de lokala grupperna.[3]

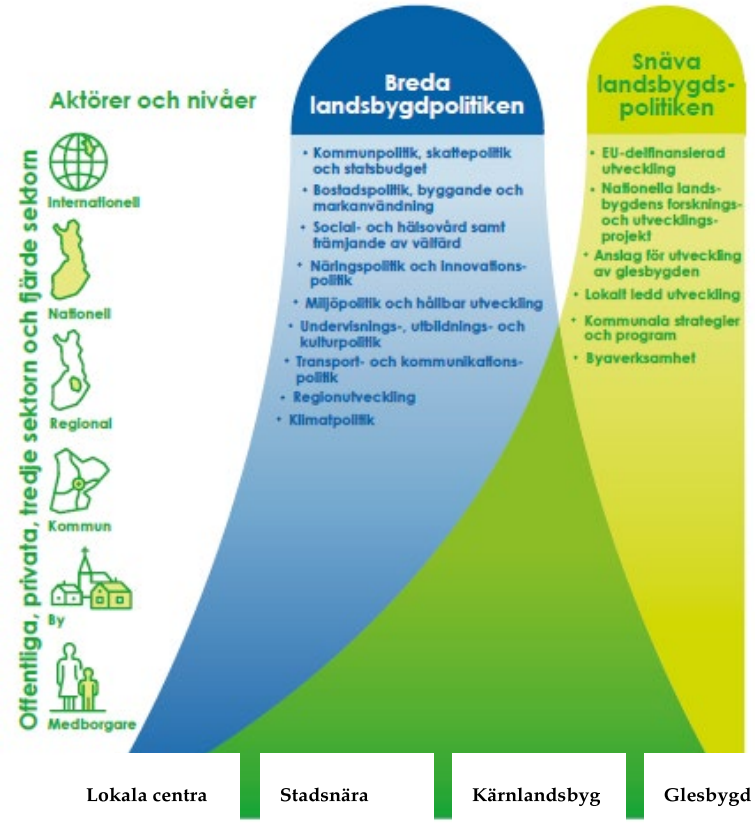
[1] Regionalt arbete med service - Tillväxtverket
[2] Leadermetoden - Leader Sverige
[3] Hela Sverige

2.2 Finsk landsbygdspolitik

Finland är på flera sätt en landsbygdsprofilerad nation där omkring en tredjedel av befolkningen bor i landsbygder. Det pågår dock sedan många år ett långsamt tillbakadragande av service i landsbygderna, inte minst i de glesare norra och östra regiondelarna av landet. Det handlar om att offentliga tjänster som äldrevård, polis och sjukvård centraliseras, att skolor stänger, samt att man i många kommuner drar ner på kollektivtrafiken och glesar ut den i rum och tid. Det handlar också om att kommersiella service som livsmedelsbutiker, drivmedelsstationer och banker lägger ned sin verksamhet på landsbygden och lämnar vita fläckar med områden utan tillgång till service och tjänster.

Finland har en bred definition av landsbygd där 95 % av markarealen klassificeras som landsbygd. Landsbygdspolitiska helhetsprogrammet är det centrala verktyget för ”bred” landsbygdspolitik och samordningsansvaret hanteras av Landsbygdspolitiska rådet. Den ”smala” landsbygdspolitiken, som fokuserar på riktade insatser, omfattar i Finland Leader-grupperna, Landsbygdens utvecklingsprogram och Byaverksamheten, vilka alla direkt syftar till att utveckla landsbygden.

Den moderna finländska landsbygdspolitiken har utvecklats till en unik modell som fått internationell uppmärksamhet och baseras på en bred och en snäv inriktning samt ett platsbaserat perspektiv (Tillväxtanalys, 2016). I figuren nedan illustreras denna flerdimensionella politikmodell som uppmärksammar mångfalden och komplexiteten i utmaningar och lösningar.



Figur 2-1 Den breda och den snäva landsbygdspolitiken (Jord- och skogsbruksministeriet 2020)

Det landsbygdspolitiska rådet i Finland (MANE) är ett nationellt samordningsorgan för landsbygdspolitik, vars uppdrag är att utveckla och följa upp genomförandet av den nationella landsbygdspolitiken. Rådet består av 34 medlemmar som representerar statliga myndigheter, kommunsektorn, näringsliv, forskarsamhället och civilsamhället. Jord- och skogsbruksministern fungerar som ordförande.

En annan viktig aktör är Finlands Byar, en paraplyorganisation som samlar cirka 4 000 byaföreningar, 19 regionala byanätverk och 53 Leader-grupper. Deras mål är att främja livskraftiga landsbygder genom påverkansarbete på nationell nivå, kunskapsutbyte och nätverk med fokus på lokal delaktighet, service, miljö och välfärd. Svenskfinlands byar svarar för den svenskspråkiga verksamheten.[4]

[4] https://suomenkylat.fi/suomen-kylat/finlands-byar

En annan viktig lösning är Byaverksamheterna, som syftar till att skapa sammanhållning och möjliggöra aktiviteter i landsbygderna genom att samla olika aktiviteter och stötta en fortsatt närvaro av service. Mycket av detta arbete bygger på lokalt engagemang med stöd från intresseorganisationer för landsbygdsfrågor och stat. En företrädare för Svenskfinlands byar lyfte fram goda exempel på byar som själva tagit initiativ för att skapa olika varianter av ”mångservicecenter” där man tar in andra typer av service i samma hus. I en del byar har byborna skapat ett eget bolag och byggt upp en lokal för bybutik och ett allmänt samlingsutrymme, frisör osv, men det finns också andra former av center där man i stället har sådant som förskola, festsal, idrottshall, bibliotek, café, gym och folkets hus. Det är en sorts verksamhet som förenar offentliga tjänster, privata företag och frivilligt engagemang från lokalbefolkningen. Finansieringsformerna varierar, men det handlar om olika privata och offentliga stiftelser, EU-medel, inte minst i form av Leader-stöd, men även privata investeringar. Flera intervjupersoner framhåller att det är ett fortsatt viktigt arbete från statens sida att koordinera och bidra med resurser till de mer lokala och regionala lösningarna, så som krav på bokbussar i varje kommun och stöd till livsmedelsbutiker.

2.3 Norsk landsbygdspolitik

Målen för Norges landsbygds- och regionalpolitik är att människor ska kunna leva ett gott liv i hela Norge, att alla lokalsamhällen ska ha möjlighet till utveckling och värdeskapande och att folkmängden ska öka i landsbygdskommunerna. (Meld.St. 27, 2022-2023).[5]

Utredningen *Det handler om Norge* (NOU 2020:15) konstaterar att andelen äldre i befolkningen förväntas öka och bo kvar i landsbygdskommunerna. Det kan göra att befolkningen i landsbygdskommunerna inte minskar så mycket fram till 2040, men att de äldre invånarna behöver service och kommer att behöva vård. Utredningen konstaterar att förväntningarna på kommunerna hittills till stor del inriktats på att stimulera tillväxt, och att det ägnats för lite uppmärksamhet åt hur planering kan göras för att säkerställa god service i områden med spridd bebyggelse, oavsett befolkningsutveckling (NOU 2020:15, s. 13).

[5] *”Regjeringa har som mål for distrikts- og regionalpolitikken at folk skal kunne leve eit godt liv i heile Noreg, at alle lokalsamfunn skal ha rom for utvikling og verdiskaping, og at folketalet skal auke i distriktskommunar. Regjeringa vil arbeide for at folk har tilgang på arbeid, bustad og gode tenester nær der dei bur. Regjeringa vil leggje til rette for trygge, berekraftige og levande lokalsamfunn i heile landet gjennom desentraliserte løysingar.”* Regional- og distriktspolitikk - regjeringen.no

Samordningsansvaret för den breda landsbygds- och regionalpolitiken ligger i Norge hos Kommunal- och moderniseringsdepartementet. Den smala landsbygdspolitiken, som fokuserar på riktade insatser, ligger under Kommunal- och distriktsdepartementet. Huvuddelen av dessa resurser går direkt till fylkeskommunerna med ansvar för regional utveckling. Medel avsätts också till Merkurprogrammet som ger både ekonomiskt stöd och kompetensutveckling till dagligvarubutiker och bokhandlare i landsbygder. Ansvaret för att förvalta och utveckla Merkurprogrammet finns hos Distriktcentret, vilket är ett statligt kompetenscenter som etablerades 2008 för att driva lokal samhällsutveckling.

Merkurprogrammet syftar till att säkra tillgänglighet till en dagligvarubutik och ge invånare i lokalsamhället bättre tjänster. Merkurprogrammet ger både ekonomiskt stöd och kompetensutveckling. Butikerna uppmuntras att erbjuda fler tjänster än bara dagligvaror, som till exempel drivmedel, att vara ombud för paket och apoteket men även att utföra olika tjänster åt kommunen. Av Merkurprogrammets årliga budget går den större delen till ekonomiskt stöd, främst i form av investeringsstöd. Stödet till kompetensutveckling kan vara individuellt skräddarsytt till respektive butik, men man arbetar även med generella kompetensprogam till exempel för nya handlare. Merkurprogrammet ordnar också regionala konferenser med aktuella teman som också fungerar som mötesplats för erfarenhetsutbyte mellan handlarna, något som är extra viktigt för de mindre butikerna.

Inom ramen för Merkurprogrammet har man också börjat utforska hur samverkan mellan butik och kommun kan formaliseras i olika typer av serviceavtal och inköpssamarbeten. Det kan röra sig om turistinformation, information om tekniska tjänster, kommunens tjänster, kommunal information, beredskap etc. Delvis handlar det om uppgifter som butikerna ofta redan gör, men genom att reglera det i ett avtal och faktiskt betala för servicen har man gjort det mer attraktivt för butiker att ta på sig uppgifterna. Mycket fokus är på hur den åldrande befolkningen på landsbygd ska kunna bo kvar längre tid hemma. Merkurprogrammets konsulenter har nu möten med intresserade kommuner och diskuterar om butiker kan ta på sig vissa delar av hemtjänstens uppgifter.

2.4 Lärdomar över landsgränserna

Det finns många likheter mellan utvecklingen för service på landsbygder i Sverige, Norge och Finland, där både offentliga och privata aktörer drar sig tillbaka och utbudet av service minskar, samtidigt som befolkningen blir äldre.

Även i landsbygdspolitiken finns likheter. Att utgå från platsens förutsättningar med ett territoriellt angreppssätt är en uttalad strategi i Finland och implicit tillämpad i Norge i praktiken sedan länge, och numera också en uttalad strategi för den svenska landsbygdspolitiken.

I alla länderna finns också strategier som handlar om att tänka helheter och koppla samman olika typer av service, aktiviteter och aktörer. Det lokala engagemanget och samverkan med lokala ideella krafter är en nödvändighet för att lyckas med att tillhandahålla lokal service i glesa geografier, men kan också föra andra nyttor med sig genom att skapa och stärka lokal sammanhållning.

Det finns flera saker att inspireras av mellan de nordiska länderna. Det norska Merkurprogrammet utmärker sig exempelvis med ett strukturerat arbetssätt för att stötta butiker inte bara ekonomiskt utan även med kunskap. Utvecklingen mot att samla flera typer av service på samma plats och att ingå bredare avtal med butikerna kring annan kommunal service är också intressant.

3 Vänd-på-tänket-lösningar i Sverige

I detta avsnitt presenteras resultaten av den enkätundersökning som gjorts i projektet. Enkätsvaren ger en överblick över olika typer av vänd-på-tänket-lösningar som finns i Sverige.

3.1 Överblick över vänd-på-tänket-lösningar i Sverige

Enkätsvaren som samlats in i projektet kategoriserades inledningsvis för att skapa en överblick över vilka vänd-på-tänket-lösningar som finns i Sverige. Fritextsvaren analyserades och kategoriserades induktivt. I de fall fritextsvar innehöll fler än en lösning delades lösningarna upp i egna rader. En överblick över svaren ges i **Error! Reference source not found.**.

.

Område	Antal lösningar
Anropsstyrd trafik	6
Betalningsmedel	1
Bilpooler	2

Dagligvaror	24
Dialog/inkludering	13
Digitaliseringsservice	6
Ekonomiskt stöd	14
E-tjänster	17
Fritidsgård	2
Fysisk planering	5
Föreningsliv	1
Kollektivtrafik	6
Kommunikation	1
Kultur	20
Kultur/sport	1
Leverans	12
Samverkan	4
Samåkning	3
Servicepunkter	14
Skola	5
Skola/Dagligvaror	1
Telekommunikation	5
Transportinfrastruktur	3
Underhåll	1
Upphandling	1
Vård & omsorg	14
Totalsumma	**182**

Tabell 1 Sammanställning av enkätsvar utifrån olika områden.

Kategoriseringen av fritextsvaren visar att de flesta lösningar som inkommit berör områdena dagligvaror, kultur, e-tjänster, ekonomiskt stöd, servicepunkter, vård och omsorg som tillsammans står för över hälften (103) av lösningarna. Lösningarna kategoriserades även utifrån Triple Access Planning-modellen, det vill säga utifrån om tillgänglighet skapas genom att arbeta med närhet, mobilitet eller digitalisering.

Projektgruppen gick i workshopform igenom de olika kategorierna och lösningarna inom dem för att avgöra om det var lösningar som kunde bidra till att vända på tänket och ta service till medborgarna. Lösningarna sorterades utifrån projektgruppens teoretiska förståelse av vad som kännetecknar en vänd-på-tänket-lösning. En rad kategorier sorterades då bort helt – exempelvis anropsstyrd trafik, digitala betalningsmedel, bilpooler, transportinfrastrukturåtgärder, telekommunikation, kollektivtrafik och samåkning. Även om många lösningar i

dessa kategorier bedömdes ha potential att bidra till landsbygders och mindre orters utveckling, bedömdes de vara alltför ensidigt inriktade på antingen individuell mobilitet eller på generell digitalisering för att kunna klassas som vänd-på-tänket-lösningar.

De kategorier med tillhörande lösningar som projektgruppen efter genomgången klassade som vänd-på-tänket-lösningar listas nedan. Inom parentes anges de orter som angavs ha dessa lösningar baserat på enkätsvaren. Fler orter, regioner eller områden kan således ha eller haft dessa lösningar. Kategorierna som klassades som vänd-på-tänket-lösningar var följande:

- **Dagligvaruhandel.** Obemannade butiker och hybidbutiker (flera orter), digital mathandling (exempel från Sala och Umeå), hemkörning av apoteksvaror och restaurangmat på landsbygden (Sjuhärad) och Handlarrundan (Munkedal).

- **Mobila lösningar.** Mobil cykelverkstad (okänd ort), mobil fritidsbank (Örebro), mobil ungdomsgård (Varberg), bokbuss (flera orter)

- **Ekonomiska bidrag (ej egen lösning, men möjliggörare).** Hemsändningsbidrag (exempelvis från Bengtsfors, Vetlanda och Vimmerby), föreningsbidrag (Bollebygd, Ystad), ekonomiskt stöd till verksamheter på landsbygd (Katrineholm, Varberg, Vetlanda, Ystad, Region Kronoberg, Stockholm, Region Norrbotten), stöd till digitala investeringar som bidrar till tillgänglighet (exempelvis Jönköping och Västerbotten).

- **Kommunal service.** Servicepunkter/noder (exempelvis i Arvidsjaur, Stöcke, Boden), lokala möteplatser (Borås), utveckling av serviceorter (Mora, Uppsala m.fl.), bygdelots som kopplar samman byaföreningar med kommersiella aktörer (Falun).

- **Skola.** Fjärrundervisning (Norrtälje, Vilhelmina), multifunktionell landsbygdsskola (Tibro), mobil kulturskola (Tomelilla, Vänersborg), uppsökande verksamhet för kulturskolans aktiviteter (Vimmerby).

- **Vård och omsorg.** Virtuella vårdrum (Tärnaby, Vilhelmina m.fl.), Dr Ipad (Vilhelmina), hembesök från läkare (Bollebygd), mobilt tandvårdsteam (Region Norrbotten), mammografibuss (nedlagd).

- **Leverans.** Varuhemsändning (Arvidsjaur, Finspång, Vilhelmina), paketskåp på landsbygd (Mora, Ystad), drönare för hemleverans (Storuman, Värmdö, Västra Götalandsregionen, Vilhelmina), Bussgods (Vilhelmina).

- **Samverkan.** Samverkan mellan olika organisationer för exempelvis kommersiell service, bildandet/drift av ekonomiska föreningar m.m (Huddinge, Högsby, Luleå, Örebro).

4 Projektets fallstudier

Av de identifierade lösningarna valde projektgruppen ut fem exempel för djupare fallstudier att besöka på plats, och dessa presenteras nedan under 4.1-4.5. Till grund för beskrivningen ligger både bakgrundsinformation och intervjuer med initiativtagare, användare och platsbesök. Beskrivningen av fallstudierna ger en kort summering av den plats där lösningen finns, hur lösningen initierades, finansiering och eventuellt offentligt stöd, målgrupp samt nyttor som lösningen bidragit med. I slutet av kapitlet under avsnitt 4.6 presenteras fler exempel på vänd-på-tänket-lösningar vars initiativtagare intervjuats. Skillnaden är att projektgruppen inte har besökt dessa platser och inga användare av tjänsterna har intervjuats. Avslutningsvis presenteras övergripande lärdomar från fallstudierna dvs. både de med platsbesök (41-4.5) och de övriga lösningarna beskrivna under 4.6.

4.1 Samverkansorganisationen RÅEK i Gunnarsbyn, servicepunkt mm

Gunnarsbyn i Bodens kommun är den största orten i ett område med drygt 550 invånare längs Råne älv. Trots att bygden ligger cirka fyra mil från Boden finns ett relativt brett serviceutbud. Där finns förskola, skola upp till årskurs 6, en bemannad lanthandel som även fungerar som ombud för apotek, Systembolaget, PostNord och Bussgods, en obemannad drivmedelsstation, kyrka, biblioteksfilial, second hand-butik och flera företag. Besöksnäringen har vuxit i betydelse och befolkningsutvecklingen har vänt efter många års nedgång. Området präglas också av en stor mångfald med invånare från ett stort antal länder. Samtidigt finns

utmaningar i form av brist på kollektivtrafik och hyresbostäder, vilket försvårar inflyttning och flyttkedjor.

För att samla utvecklingsarbetet i bygden och skapa en starkare part i dialogen med kommun och region bildades 1999 den ekonomiska föreningen RÅEK, Råne älvdals rådet i Gunnarsby församling. Föreningen grundades av fjorton byaföreningar tillsammans med den lokala företagarföreningen. Sedan dess har RÅEK utvecklats till en central aktör för service, utveckling och samverkan i området. Organisationen fungerar både som utvecklingsorganisation, serviceaktör och lokal samverkanspart och har idag sju anställda.

I början var RÅEK projektfinansierad, men för att kunna jobba med långsiktig utveckling behövde föreningen en stabil ekonomisk grund att stå på. Lösningen blev att Bodens kommun ingick ett samarbetsavtal med RÅEK och betalar RÅEK en fast summa för att bemanna en servicepunkt. Det innebär att RÅEK ska upprätthålla service, ha en mötesplats och hjälpa kommuninvånare och turister med diverse spörsmål genom att vara kommunens förlängda arm på plats. Samarbetsavtalet har även ett underliggande serviceavtal där Bodens kommun köper tjänster av RÅEK för att bland annat ta hand om deltidsräddningstjänst, bemanna ÅVC, tillhandahålla vaktmästare på den kommunala skolan, leverera biståndsbedömd mat, etc. Kommunen köper också en näringslivsutvecklingstjänst av RÅEK för att understödja lokal utveckling. Kommunen har bidragit till att lanthandeln kan finnas kvar genom att ha ett skafferiavtal som innebär att all skolmat och biståndsbedömd mat köps i Gunnarsbyns lanthandel. RÅEK har avtal med lanthandeln att köra varor till skolan och ett avtal med kommunen att leverera biståndsbedömd mat från skolan till brukare.

Liknande upplägg används även för de två andra servicepunkterna på landsbygd i Bodens kommun. Tanken från kommunens sida är att det krävs aktivt arbete för att skapa värden på landsbygden för att den, i sin tur, inte ska avfolkas. Finansieringen av servicepunkterna är därför en av flera motorer i kommunens utveckling. Servicepunkterna gör det överlag lättare för landsbygder att samverka med kommunen på jämlik basis.

Däremot hade RÅEK önskat att Bodens kommun och Luleå kommun hade kunnat samarbeta mer kring elever och skolskjutsning över kommungränsen. Som en konsekvens av att samarbetet kring skolskjuts har brister har RÅEK på eget initiativ fått bygdemedel för att köpa in en minibuss, och skjutsar barn från grannbyn till skolan i Gunnarsbyn som en typ av medlemsservice. Det har gjort att

skolan i Gunnarsbyn har bibehållit ett tillräckligt elevunderlag, och därmed undvikit att läggas ned. RÅEK utför även annan medlemsservice som att åka och hämta äldre till kommunens senioraktiviteter.

Nyttorna som skapats är många. RÅEKs grundserviceavtal ger praktiska och legitima förutsättningar att ta på sig även andra uppdrag och Bodens kommun anser att de får väldigt mycket för pengarna genom att sprida kommunens resurser till utpekade servicepunkter på landsbygder. RÅEK blir den sammanhållande länken som gör det möjligt att behålla både livsmedelsbutik och skola på orten. Det minskar i sin tur transporter, skapar arbetstillfällen och gör bygden mer attraktiv att bo i. För invånarna är RÅEK och servicepunkten en mötespunkt där de kan få praktisk hjälp och social samvaro, men också deras länk till kommunen. RÅEK:s näringslivsutvecklare har möjlighet att träffa och jobba lokalt med företagarna, som inte skulle ha tid att åka på träffar i Boden eller andra städer. Sammantaget finns det goda skäl att anta att RÅEKs verksamhet har bidragit till att vända bygdens negativa befolkningsutveckling.

Minskade godstransporter är en annan vinst. Tidigare körde en lastbil till lanthandeln och en till skolan, men nu är det bara en lastbil till lanthandeln. Tidigare lagades maten i Luleå och kördes ut varje dag, nu lagas den lokalt i Gunnarsbyn till skola och äldre med biståndsbedömd mat. RÅEK har också flera anställda och bidrar på så sätt till att skapa arbetstillfällen lokalt. För att råda bot på lägenhetsbristen har RÅEK dessutom startat ett fastighetsbolag som ska köpa fastigheter som står tomma och göra till lägenheter, vilket kan underlätta de flyttkedjor som nu saknas.

4.2 Hybridbutik och restaurang i Moskosel

Moskosel är beläget längs Inlandsbanan och väg E45, cirka fyra mil norr om Arvidsjaur. Under 1950-talet präglades orten av en stark skogsindustri och ett rikt serviceutbud med matbutiker, skola och café, vilket gjorde att många barnfamiljer etablerade sig på orten. När skogsbruket mekaniserades under 1960-talet försvann många arbetstillfällen, vilket ledde till utflyttning och sämre underlag för verksamheterna. Idag bor omkring 170 personer i Moskosel, varav en stor andel är äldre. Arbetsmarknaden kännetecknas av att många män arbetar skift i gruvnäringen och pendlar ut från kommunen, medan många kvinnor arbetar inom kommunal verksamhet som exempelvis hemtjänst. Närheten till naturen är central i bygden, med goda möjligheter till jakt och fiske vilket också lockar turister,

särskilt vintertid. Moskosel Creative Park, som är en mötesplats för konstnärer och bland annat ordnar kulturläger, bidrar till att locka en yngre målgrupp till orten.

För att stärka serviceutbudet och skapa en mötesplats etablerades Navet i Moskosel. Navet fungerar som en samlingspunkt och rymmer flera funktioner: en hybridbutik med digitalt lås som möjliggör generösa öppettider, kommunal servicepunkt, lunchrestaurang och café, samt ombud för post, apotek och Systembolaget. Genom samarbete med biblioteket erbjuds utlåning av bokpåsar. I byggnaden finns lokaler som kan användas av kommunens tjänstepersoner som tillfällig arbetsplats och av föreningar för möten. Verksamheten drivs av en ekonomisk förening. Föreningen har kunnat anställa en person på heltid i restaurangen, en halvtidsanställd i butiken samt två bidragsanställda. De ideella insatserna är trots anställningarna centrala för att få verksamheten att gå ihop.

Initiativet till Navet växte fram efter att kommunen bjudit in till ett möte där de boende fick uttrycka sina behov. Det tydligaste önskemålet var en lokal dagligvarubutik och en plats att mötas på. I det fortsatta arbetet fick den ekonomiska föreningen stöd av organisationen Hela Sverige ska leva, som bidrog med handledande funktioner i utvecklingsprocessen. Projektet finansierades initialt genom ett kommunalt stöd som användes för att köpa tomten och en befintlig byggnad som flyttades till tomten. Finansieringen av flytten löstes genom ett bidrag från Jordbruksverket via Länsstyrelsen. Föreningen har även fått medel från kommunens bygdemedel, Allmänningen samt regionala serviceprogrammet för investeringar – exempelvis för att genomföra tillgänglighetsanpassning. Kommunen och Hela Sverige ska leva har dessutom bidragit med kunskapsstöd. I den löpande verksamheten får Navet ersättning för att fungera som servicepunkt och för att tillhandahålla turistinformation, medan butik och restaurang i huvudsak finansierar sig själva.

Den primära målgruppen för Navet är de boende i Moskosel, men även föreningar, turister och yrkesverksamma i området nyttjar verksamheten. Det digitala låset går att öppna med hjälp av Bank-ID (svenskt, finskt och norskt). För utländska turister har en lösning i form av sms-koder tagits fram.

Innan Navet etablerades reste många av Moskoselborna regelbundet till Arvidsjaur för att handla dagligvaror och uträtta ärenden. Idag fungerar butiken som ett viktigt komplement och skapar en ökad trygghet genom att varor finns tillgängliga lokalt. Restaurangen och servicen har även underlättat för Moskosel Creative Park att attrahera besökare. För tillfälliga besökare och arbetare i området utgör Navet

en social knutpunkt där man kan äta, handla och mötas. Samtidigt finns önskemål om att vidareutveckla servicen, särskilt vad gäller apoteksutbud och möjligheter till vårdkontakter på plats i byn.

Hybridbutiken och mötesplatsen Navet i Moskosel, Arvidsjaurs kommun, som kombinerar dagligvaror, restaurang, café, kommunal service, turistinformation samt ombudstjänster för post, apotek och Systembolaget.

4.3 Fritidsgård i Brändön

Brändön och Örarna är två byar som ligger nära varandra ungefär 2 mil från Luleå. Det finns förskola i Brändön, mataffär i Örarna, och skola upp till åk 5 i Bensbyn som ligger halvvägs till Luleå. Bygden präglas av egenföretagande och barnfamiljer med flera barn. Sågverket är en av de större arbetsplaterna. Det bor totalt ca 800 personer i de båda byarna tillsammans, varav omkring en tredjedel är under 20 år. Det finns en positiv anda i bygden och befolkningen växer, men det finns inga hyreslägenheter vilket försvårar flyttkedjor.

I samband med att Byautvecklingsföreningen för Brändön och Örarna tog fram en Byutvecklingsplan ställde man frågan till ungdomarna i byn vad de helst skulle vilja ha i byn, och svaret blev en plats att mötas på. I Brändön har Byautvecklingsföreningen därför med ideella krafter flyttat en bagarstuga till en plats centralt i byn, renoverat den och skapat en fritidsgård för ungdomar 16–20 år som nu driver den i egen regi. Stugan har ett digitalt lås och cirka 130 betrodda användare kan gå in med bank-ID. Totalt är det ca 25 ungdomar som är engagerade i fritidsgårdens drift. Fyra ungdomar är utsedda som representanter och har mandat att fatta beslut. Ungdomarna använder stugan som fritidsgård för att umgås, titta på hockey och liknande. Det är gratis för dem att vara där och det finns alltid fika. Ungdomar 16–20 år är den primära målgruppen men ungdomarna som driver bagarstugan försöker också bjuda in yngre barn till vissa aktiviteter för att få återväxt, man har bland annat ordnat julpyssel och bakat cupcakes. Andra kan boka stugan för möten, handarbetsträffar, bak, och liknande.

Projektet har fått stöd från Allmänna arvsfonden och bygdemedel från länsstyrelsen och Luleå kommun, som från början är medel från Vattenfall som kompensation för att de reglerar älven. Byautvecklingsföreningen hade önskat mer ekonomiskt stöd från kommunen redan från början. De menar att det stöd kommunen ger dem ger en stor utväxling i form av ideellt arbete och att skapa en känsla av att man kan klara saker själva. Det har underlättat att det finns många eldsjälar lokalt som själva jobbar i byggbranschen. För att finansiera den löpande driften av stugan bakar ungdomarna några gånger om året i samband med högtider. De tar upp beställningar i den lokala Facebook-gruppen, och många kommer och handlar från kringliggande orter – bland annat Luleå. Andra kan hyra stugan för exempelvis styrelsemöten och barnkalas, men intäkterna från hyror utgör bara en mindre del av verksamhetens ekonom. Det digitala låset kostar 450 kr/månad, vilket är en relativt stor utgift.

Tidigare åkte ungdomarna in till Luleå nästan varje dag för att träffa kompisar, oftast med A-traktor, men efter att bagarstugan tillkom stannar de i större utsträckning i byn. Tidigare träffade ungdomarna nästan bara jämnåriga som de gick i skolan med eller tränade med, men genom bagarstugan har de fått nya kompisar som i annat fall skulle vara del av andra kompiskretsar . Bagarstugan har skapat sammanhållning mellan ungdomarna i bygden och en känsla av att de kan göra mycket själva. Ungdomarna har senare tagit initiativ till en rad andra projekt. De har bland annat byggt en brygga och en bastutunna, anlagt en upptäckarstig för mindre barn, och genomfört arrangemang som pimpeltävling och bidragit aktivt

till det stora midsommarfirandet i Brändön. Många av de unga hoppas kunna bo kvar i Brändön i vuxen ålder.

4.4 Handlarrundan i Hedekas

Hedekas är en liten ort i Munkedals kommun i Bohuslän med knappt 400 invånare, belägen i en glest befolkad jordbruksbygd cirka två mil från centralorten. På orten finns ett mindre centrum med bland annat mataffär, kiosk med olika servicefunktioner, bibliotek och idrottsplats, vilket gör Hedekas till en lokal servicepunkt för de som bor utspritt i omgivande landsbygd.

I detta sammanhang har Handlarrundan vuxit fram som en viktig lösning för att tillgängliggöra service. Varje helgfri fredag kör två bussar olika slingor i området och hämtar upp personer som i förväg anmält sig, vanligtvis via telefon. Resenärerna transporteras till Hedekas där de får cirka en timme på sig att uträtta sina ärenden. Där finns möjlighet att handla i den lokala Ica-butiken, besöka kiosken och ta del av andra tjänster som utlämning av paket, postärenden och olika typer av inköp. För många är besöket inte bara en praktisk möjlighet att handla, utan också en social stund där man träffas över fika som butiken bjuder på. Under denna tid finns dessutom personal på plats som hjälper de som behöver stöd att handla, till exempel med att scanna varor eller hantera betalning.

Tjänsten har utvecklats över tid och omfattar i dag mer än enbart transport. Den inkluderar även hjälp vid på- och avstigning, stöd med att bära varor samt, vid behov, hjälp hela vägen in i bostaden. Under pandemin anpassades konceptet till att även omfatta hemleverans av varor, vilket visade på flexibilitet och betydelse som social livlina när isoleringen var stor. Kiosken och butiken kompletterar varandra i sitt utbud, och genom en lokal ekonomisk förening med många delägare i bygden har man också skapat en stabil bas för butiken.

Handlarrundan initierades ursprungligen som ett projekt av en lokal landsbygdsutvecklare och med stöd från flera aktörer, däribland kommunen, Västra Götalandsregionen och Tillväxtverket, samt lokala företag och handlare. Redan tidigare hade idén också drivits av en handlare som inspirerats av liknande koncept och sökt extern finansiering. Efter en försöksperiod valde kommunen att permanenta tjänsten, och den har nu funnits i över ett decennium som en etablerad del av den lokala infrastrukturen.

Finansieringen sker i dag främst genom kommunens näringsutvecklingsbudget, i samverkan med bussbolaget och den lokala butiken. Kostnaden för busstrafiken uppgår till omkring 146 000 kronor per år. Beräkningar visar att verksamheten går plus om cirka fyra personer utnyttjar tjänsten, exempelvis genom minskat behov av hemtjänstinsatser för inköp. I praktiken används tjänsten av betydligt fler än så varje vecka, vilket gör att den bedöms vara kostnadseffektiv.

Målgruppen är i teorin alla boende i området, men i praktiken domineras användningen av äldre personer som bor på landsbygden, ofta flera kilometer från Hedekas. Många av dessa har begränsad rörlighet, saknar bil eller avstår från att köra av hälsoskäl. Det finns också exempel på användare som tillfälligt inte kan köra, till exempel efter sjukdom, och som då upplever tjänsten som ett viktigt stöd för att kunna vara självständiga. Även yngre personer och ungdomar använder ibland bussen, exempelvis för att ta sig vidare med kollektivtrafik.

Offentliga aktörer har spelat en central roll, både i uppstart och i den fortsatta driften. Kommunen har varit drivande och säkerställt långsiktig finansiering, och det finns ett brett politiskt stöd även om finansieringen periodvis behöver motiveras. En viktig faktor för tilliten till tjänsten är också att den utförs av lokalt förankrade chaufförer med god kännedom om området, något som både kommunen och användarna värdesätter högt.

Handlarrundan har lett till flera tydliga nyttor. För många äldre innebär den en konkret möjlighet att klara sin vardag utan att vara beroende av anhöriga eller särskilda transporter, vilket stärker känslan av självständighet. Samtidigt har den en stark social dimension – resan, fikastunden och mötena i butiken utgör en viktig del av veckan för många deltagare. Relationer byggs och fördjupas över tid, och även personer som bor inne i Hedekas deltar ibland i den sociala delen. Dessutom bidrar tjänsten sannolikt till minskat bilberoende och färre individuella resor.

4.5 Fjärrundervisning i Vilhelmina

I Södra Lapplands gymnasieförbund ingår sedan 2022 tre skolor i Vilhelmina, Storuman och Tärnaby som samverkar för att stärka skolornas kapacitet, personalförsörjning och för att kunna erbjuda ett större kursutbud tillsammans än vad de hade kunnat göra var för sig. Lärarna kan bedriva undervisning på alla tre skolor. Inom ramen för detta samarbete genomför man även fjärrundervisning, det vill säga undervisning som tillgängliggörs digitalt. Fjärrundervisningen låter elever från de olika skolorna koppla upp sig till gemensamma lektioner som kan ske

antingen från hemmet eller i ett slags hybridformat där en lärare leder undervisningen från ett klassrum medan elever på de andra skolorna deltar i sina respektive klassrum utan en fysiskt närvarande lärare.

Fjärrundervisning innebär att det går att erbjuda kurser vid de tre skolorna som annars inte hade varit möjligt att genomföra, på grund av lågt elevunderlag i vissa ämnen. Med det sagt är det inte alla ämnen som passar för fjärrundervisning – till exempel, matematik. Ett annat problem är att digitala lösningar kan vara mer komplicerade att använda än analoga.

Vid platsbesöket i Vilhelmina intervjuades både elever och lärare på plats och en elev på länk från Tärnaby. Eleverna har olika åsikter om fjärrundervisning. De hade föredragit undervisning på plats, men förstår varför fjärrundervisningen behövs. Särskilt eleverna i Vilhelmina verkade vara mer negativt inställda, medan eleven som intervjuades på länk från Tärnaby var mer positiv till fjärrundervisning. De ogillade hybridformen i fjärrundervisningen och föredrog att delta med egen skärm.

Det sociala i undervisningen försvåras på olika sätt av fjärrundervisningen. Det är svårare för lärarna att uppfatta elevernas signaler, och det skapar hinder för elever som behöver speciallösningar på grund av autism eller andra diagnoser. Elever i de olika skolorna har svårare att prata med varandra och det krävs att de kan ta för sig i fjärrundervisningen. Eleven från Tärnaby berättade dock att när hon träffat klasskamrater i Storuman kändes det som att de hade känt varandra länge. Under presentationer vid fjärrundervisning kan elever uppleva att det blir långtråkigt, och att de istället börjar prata med varandra. Lärarna tycker att fjärrundervisningen kan vara mer utmanade och de behöver bjuda mer på sig själva för att få det att fungera. Ett annat problem är att tekniken ibland kan strula. Det är däremot en klar fördel är att man kan använda fjärrundervisning när dåligt väder hindrar skolresor.

Eleverna som deltar via länk hamnar lättare efter i undervisningen, vilket leder till att läraren ofta ger extra uppgifter till eleverna som deltar på plats medan de andra eleverna arbetar ikapp. Lärarna anser att det är viktigt att så tidigt som möjligt träffa sina elever på fjärrundervisningen fysiskt i början av kursen för att bygga en relation till eleverna. De vill träffa sina fjärrelever minst en gång per termin, men det varierar mellan lärarna hur ofta det blir av. Lärarna har själva stått för res- och boendekostnad när de besöker sina elever.

Fjärrundervisningen innebär kortare resor för eleverna och lägre kostnader för familjerna. Utan skolan hade eleverna gått i en gymnasieskola långt borta. Det hade ökat resandet och även lett till att eleverna behövt boende i en annan kommun vilket medför kostnader som studiebidraget inte fullt ut täcker. En elev hade tidigare gått ekonomiprogrammet i Piteå, men uppgav att hon valt att hoppa av vilket delvis hade att göra med de långa resorna. Hennes föräldrar brukade köra bil till Piteå för att hämta henne, och tog då ledigt från sina jobb för att genomföra den resan.

Sammanfattningsvis anses skolan och fjärrundervisningen viktiga för att behålla fler ungdomar i sina hemorter. Den intervjuade rektorn konstaterar att det är svårt att bedriva en jämlik undervisning på distans, men att fjärrundervisningen samtidigt är en nödvändighet i inlandet. Lärarna menar att skolan bidrar med framtidstro i samhället och att sannolikheten ökar för att barnen ska återvända hem efter avslutade högre studier om de gått gymnasiet i sin hemkommun.

4.6 Fler exempel på lösningar

Obemannade butiker och hybridbutiker

I projektet har representanter för flera obemannade butiker och hybridbutiker intervjuats. Grunden för både obemannade butiker och hybridbutiker är att kunderna kan gå in i butiken med hjälp av BankID eller liknande och betala digitalt. I hybridbutikerna finns i vissa fall en något högre grad av service med personal vid vissa uttalade tidpunkter eller möjlighet att kontakta någon via telefon om problem uppstår. Hybridbutiker som är bemannade vissa tider kan vara ombud för andra funktioner som post, apotek, systembolag etc., något som obemannade butiker inte kan vara. Butikerna i vår studie var belägna i Hallsbergs kommun, Pajala kommun, Nordmalings kommun och Älvdalens kommun. Även en grundare för konceptet 24sju intervjuades.

Initiativtagare till de **obemannade butikerna** har i de flesta fall varit butiksägarna själva, som sett behov av att starta en obemannad butik på orten där de själva bor eller i närheten. I andra fall har det varit fastighetsägare och/eller byaråd som kontaktat erfarna butiksägare för att tillsammans leta möjligheter för att starta butik på en ort.

Bland de som intervjuats kring obemannade butiker drevs de flesta butiker som privata förtag, och då ofta i kombination med franchise under ett etablerat varumärke. I en av butikerna drevs butiken som privat företag men med ideella inslag eftersom butiken själv inte var tillräckligt lönsam. Det finns också exempel där den lokala byaföreningen gått in och stöttat butiken genom att betala el och snöröjning. Investeringsstöd från regionen har sökts i två av fallen, men ingen av dessa har fått medel – antingen för att butiken låg för nära huvudorten, eller för att det inte längre fanns medel tillgängligt.

En utmaning som uppges av flera av butikerna är deras knappa ekonomiska marginaler och låga vinster. Trots att personalkostnaderna kan hållas nere är inköpspriserna ofta höga vilket gör det svårt att konkurrera med andra större butiker. Att tillhöra ett franchisekoncept kan underlätta på många sätt., exempelvis i form av lägre inköpspriser för många varor. En av butiksägarna understryker dock vikten av att själv få styra sina kampanjer och ha möjlighet att köpa in lokala varor. Andra utmaningar som angavs var att transportkostnaderna ofta blir höga när butiken ligger utanför en större ort. Butiksägarna angav också att det ofta tar tid innan butiken blir lönsam eftersom kunderna måste vänja sig vid nya sätt att handla på. Därtill behövde butikerna visa att de hade varor inne och att varorna var färska. Säsongvariationer utgjorde både en möjlighet och en utmaning med lönsamhet, där turister och stugägare kan bidra till ökad omsättning i högsäsong. Investeringsstöd och andra ekonomiska stöd önskades av butiksägarna för att underlätta att starta och driva obemannade butiker.

De obemannade butikerna gav inte bara lokalbefolkningen och äldre på orten möjlighet att handla närmare hemmet utan innebar även att annan service gjordes tillgänglig. Ofta erbjöd butikerna andra servicefunktioner som paketskåp, information via digital anslagstavla och biblioteksservice. Det uppgavs vara positivt både för butikens lönsamhet och kundernas servicetillgång. Andra effekter som kom med butikerna är en stärkt gemenskap på orten genom att butiken fungerar som en slags mötesplats, men också förstås ökad tillgänglighet och färre resor till huvudorten. I en av butikerna placerades en mikro och en kaffemaskin så att hemtjänstens natt- och kvällspersonal kunde värma mat och dricka kaffe på orten.

Hybridbutiken i Saittarova i Pajala kommun startades och drivs av den ideella föreningen i byn. En bemannad butik har funnits under lång tid, men bristande lönsamhet gjorde att den lades ner. Föreningen fick Leader-pengar för att kunna bygga om den gamla skolan till en hybridbutik med digitalt lås. De byggde i

princip allt själva i byn med ideella insatser. Butiken har två anställda dagtid som delar på en heltidstjänst samt att flera jobbar ideellt i byn med varuleveranserna. Butiken är inte lönsam, men går runt tack vare att den ideella föreningen har andra inkomstkällor som att sälja fiskekort, hyra ut stugor (som också har digitala lås) och ett par pensionärslägenheter. Kommunen gav ett bidrag när de byggde en ramp och i övrigt får de driftstöd från det regionala serviceprogrammet. Det är omsättningsbaserat vilket gör stödet är lågt vid låg omsättning och ökar när omsättningen ökar. Den ideella föreningen menar att bidraget hade fungerat bättre för dem om det var tvärtom.

Hybridbutiken har ökat tillgängligheten och servicen i byn. De boende hade i annat fall behövt åka tre mil till närmaste butik. Stug- och fisketuristerna använder också butiken liksom byarna runt omkring. Butiken är ombud för apotek. Föreningen har ansökt om att butiken ska vara ombud för Systembolaget, men fått avslag eftersom Systembolaget anser att de har för låg omsättning. Postnord har en paketbox i anslutning till butiken, men den ska tas bort med motiveringen att den inte är tillräckligt lönsam. Paketutlämning och Systembolag finns sex mil från Saittarova.

Den ombyggda gamla skolan är ett servicecenter även på annat sätt. Det finns möjlighet att hyra tvättstuga, och de har ett nybyggt gym i källaren, och tillgång sker genom samma digitala lås med ingång via butiken. Butiken och gymmet är till för alla och har ett digitalt lås som kräver svenskt bank-ID. Alla bofasta i byn har dessutom en tagg de kan använda för att komma in. De utländska gästerna kan också komma in med taggen till stugan om de hyr en stuga. Besökare som vistas i bygden kan få hjälp att komma in via telefon.

Att ha ett gemensamt byggprojekt har ökat den sociala sammanhållningen i byn. Det har skapat en framtidstro och samarbetsvilja bland personer i olika åldrar – även bland de yngre. Attraktiviteten för byn har ökat i och med butiken som servicepunkt. Värdet på fritidshusen i byn har stigit och fyra barn har tillkommit till byn.

Mobil ungdomsgård i Varberg

Varbergs kommun har sedan 2014 drivit en mobil ungdomsgård. Starten kom efter ett politiskt initiativ som grundade sig i utmaningen att många ungdomar som bodde utanför centralorten hade begränsad tillgång till fritidsverksamhet och mötesplatser, samtidigt som kollektivtrafiken till staden ofta var bristfällig. I

uppdraget från politiken ingick att skapa meningsfull fritid för unga på landsbygden till en viss budget, men utan någon färdig modell för hur arbetet skulle genomföras. Utgångspunkten blev därför att utveckla verksamheten tillsammans med ungdomarna och anpassa innehållet efter varje plats.

Verksamheten byggdes upp som en mobil ungdomsgård som rör sig mellan olika orter och byar i Varbergs kommun. Idag besöker ungdomsgården bland annat Skällinge, Lindberg, Trönninge och Rolfstorp. Att ungdomsgården är mobil innebär att en buss åker från Varberg med personal, material och aktiviteter. Personalen arbetar således på olika platser varje dag och använder befintliga byggnader såsom bygdegårdar, skolor, församlingshem och Folkets hus för att driva verksamheten. Arbetssättet innebär samtidigt praktiska utmaningar eftersom verksamheten hela tiden behöver flytta material och anpassa sig till olika miljöer. Utrustning och aktiviteter planeras därför utifrån vad ungdomarna på respektive plats efterfrågar veckan innan. Verksamheten har en gemensam utgångspunkt och ett förråd där material förvaras och packas inför aktiviteterna.

För att sprida ordet om verksamheten besöker personalen skolor i områdena under raster och skoldagar, vilket blivit en viktig väg för att skapa relationer med ungdomarna och fånga upp önskemål om aktiviteter och lämpliga platser att vara på. En central del av upplägget är att ungdomarna själva får vara med och påverka innehållet genom samtal och enkäter. Vilka aktiviteter som efterfrågas varierar över året och mellan platserna som besöks. På vissa platser är intresset störst för pingis, på andra för fotboll, skapande verksamhet eller bakning.

Verksamheten är kostnadsfri och ungdomar mellan 12–25 år kan komma och gå som de vill. Även om åldersbegränsningen är generös är det främst barn mellan 12–16 år som använder sig av tjänsten. Antalet deltagare varierar mellan olika orter och tillfällen, men på vissa platser samlas mellan 12 och 25 ungdomar vid aktiviteterna.

I uppstartsfasen bedrevs verksamheten som ett projekt med en projektledartjänst under ett år. När satsningen permanentades utökades verksamheten till två tjänster och en större verksamhetsbudget. Utökningen möjliggjordes via en planerad budgetökning. Senare fick verksamheten även stöd för att köpa in en minibuss som används för transporter och aktiviteter. Verksamheten finansieras idag genom kommunala budgetmedel och är organisatoriskt en del av kultur- och fritidsförvaltningen, enheten Aktiv fritid. Samverkan med andra aktörer har varit central för att kunna erbjuda ett bredare innehåll. Föreningar, studieförbund,

kyrkan och lokala aktörer bidrar exempelvis med kompetens inom dans, musik, friluftsliv och idrott. Genom samarbetena får ungdomarna möjlighet att prova nya aktiviteter och samtidigt hitta vägar vidare in i föreningslivet.

I början möttes satsningen av viss skepsis från lokalbefolkningen, eftersom många tidigare upplevt att service och verksamheter på landsbygden startats upp men snart lagts ned igen. Därför blev det viktigt att visa att kommunen långsiktigt tänkte finnas kvar och bygga relationer med både ungdomar och vuxna. Efterhand har verksamheten fått starkt stöd från både ungdomar och föräldrar.

Verksamheten har bidragit till att skapa sociala sammanhang och ökad delaktighet för unga på landsbygden. Genom att ungdomarna varit med och planerat aktiviteter och invigningar har de också fått ett större ansvar och engagemang för platserna och verksamheten. Erfarenheterna från verksamheten visar att nära dialog med lokalsamhället och samverkan med föreningslivet varit avgörande för att skapa långsiktighet och förtroende.

Samhälls- och digitala hälsorum i Storumans kommun

I Slussfors och Gunnarn i Storumans kommun finns ”samhällsrum”, som är en typ av digitala hälsorum som fungerar som filialer till Storumans sjukstuga. Rummen är i båda fallen integrerade i en skola. Från Slussfors är det sex mil till Storuman och Tärnaby, och från Gunnarn tre mil till Storuman.

Hälsorummen i Slussfors och Gunnarn startades först som ett projekt drivet av Region Västerbotten genom Glesbygdsmedicinskt Centrum. Ursprungligen var avsikten att patienter skulle boka tid via 1177 för att få tillgång till rummen med hjälp av digitala lås. De skulle själva ta prover (t.ex. blodtryck och blodprov) och registrera värdena via en padda. De digitala låsen hade dock en del problem, och erfarenheten av egenprovtagningen var att det genererade en del onödig provtagning. När avtalet gick ut med leverantören av utrustningen valde regionen att avsluta denna möjlighet.

I dialog med användare inom projektet kom en idé upp om att man också skulle kunna använda hälsorummet för andra typer av besök, till exempel erbjuda möjlighet att koppla upp mot socialtjänsten för de som inte har möjlighet att koppla upp hemifrån, och namnet byttes till Samhällsrum. Denna möjlighet utnyttjades dock inte i någon större utsträckning.

I stället är fokus nu på att samhällsrummen bemannas vissa tider i veckan av kommunens hemtjänstpersonal som kan hjälpa till med enklare insatser. En del av projektet har också varit att kompetensutveckla hemtjänstens personal för att de ska kunna bistå med provtagning, att lägga om mindre sår, ta suturer och liknande. Efter stängning transporterar personalen proverna till sjukstugan i Storuman. Diabetiker och andra som kontrolleras på specialistklinik kan därför numera lämna prover lokalt. Vissa provtagningar, till exempel EKG, måste patienter fortfarande göra i Storuman. Möjligheten att ta prover och göra enkla vårdinsatser lokalt på orten innebär att det blir färre resor till vårdcentralen, och det underlättar betydligt för patienter som annars riskerar att tacka nej till vård eftersom resan blir för påfrestande. Det gäller exempelvis för prover som behöver tas på fastande mage på morgonen, vilket kan innebära att resan till vårdcentralen i Storuman blir betungande. Utfallet är att de boende i orterna är jättenöjda med att slippa resa, och att regionen sparar en del pengar som en följd av färre sjukresor. Personalen som levererar proverna ska ändå vidare till deras arbetsplats i Storuman, vilket innebär att det inte blir en extra resa för dem heller. En intressant observation är att det digitala har blivit mindre viktigt efterhand. Fler kan koppla upp själva hemifrån, och fler har också egna blodtrycksmätare hemma. Egentligen behövs bara lokalen och undersköterskan för den service man erbjuder nu.

Samhällsrummen är en del av det som kallas Nära vård. Regionen har ett nära samarbete med kommunen som får använda rummet så mycket de vill och bemanningen utgörs av kommunens hemtjänstpersonal. Regionen kan också nyttja hemsjukvården, som kan göra hembesök på regionens initiativ men i kommunens regi. Det fanns ursprungligen åtta hälsorum i regionen, men flera har lagts ned eftersom de inte utnyttjats i tillräckligt hög grad för att regionen ska kunna motivera utgiften. Regionen har övervägt att lägga ned även samhällsrummen i Slussfors och Gunnarn, men kommunen har velat behålla dem eftersom man ser nyttan för patienterna.

Biblioteksbussar, mer än bara böcker

Biblioteksbussar är ett koncept som utvecklar befintliga bokbussar i Västerbotten och Norrbotten till mobila servicepunkter och beredskapsresurser. Genom att ge bussarna en större roll och mer utrustning kan de fylla fler funktioner och skapa nya nyttor än vanliga bokbussar. Biblioteksbussar är en ambulerande tjänst där bokbussen kör en linje och stannar vid olika platser för att erbjuda lokalinvånare tillgång till bibliotekets böcker i deras närområde. Tanken med biblioteksbussar är att de ska utgöra en ambulerande tjänst på samma sätt som bokbussar men med ett

större utbud och annan utrustning. Biblioteksbussarna skulle till exempel kunna bidra till totalförsvaret eller erbjuda vaccinationer. Tidigare har ett antal bussar bland annat fungerat som valstugor.

Biblioteksbussarna i Västerbotten och Norrbotten ingår i ett projekt som finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Region Norrbotten, Region Västerbotten och NorrlandsNavet. Verksamheten med bussarna anses vara viktig framför allt för äldre. Många landsbygdssamhällen får sällan besök utifrån och i synnerhet äldre riskerar social isolering med undantag av besök från hemtjänst och de som hämtar soporna. För äldre kan bussarna innebära ett tillfälle att få social interaktion, och en möjlighet att påkalla hjälp av mindre akut slag. Personalen på bussen kan bistå besökare vid boklån, till exempel om man har synfel. Bussarna erbjuder också ett digitalt stöd. Besökare kan ladda ned böcker och lyssna på dem offline, och det finns även skrivare, scannrar och digitala skärmar med bland annat samhällsinformation. Bussarna har även lånat ut energi-kit som kan användas som laddstation vid strömavbrott.

Ur ett totalförsvarsperspektiv skulle bussarna till exempel kunna utgöra en samlingsplats, sambandscentral eller värmeplats, och användas för utkörning av vatten och förnödenheter samt för sjuktransport. Det pågår samarbete mellan biblioteksbussarna och Försvarsmakten, Lottakåren och andra beredskapsaktörer. Ett antal kommuner har tagit fram handlingsplaner där biblioteksbussarna ingår i beredskapsplaneringen.

Mötesplats Stöcke – multifunktionell träffpunkt

Byn Stöcke ligger cirka 1,5 mil söder om Umeå. Under lång tid saknade Stöcke grundläggande service och mötesplatser. Många invånare gjorde i stället sina inköp, fritidsaktiviteter och sociala ärenden i Umeå, vilket bidrog till ett stort bilberoende, fortsatt minskande service och få naturliga mötesplatser i byn.

Startskottet för det som kom att bli Mötesplats Stöcke var en diskussion om behovet av en lokal idrottshall. Barnen som gick i skolan i Stöcke bussades in till Umeå för att ha idrott, vilket boende på orten upplevde som onödigt. En grupp engagerade bybor började därför arbeta för att skapa en idrottshall, men insåg snart att behovet var större än så. Visionen utvecklades till att skapa en samlad mötesplats som skulle göra det enklare att leva, bo och umgås i Stöcke.

Mötesplats Stöcke är idag en multifunktionell plats som samlar service, aktiviteter och mötesplatser i samma byggnad. I anläggningen finns förutom idrottshallen en obemannad livsmedelsbutik som är öppen dygnet runt, restaurang, gym, coworkingyta, postservice och utlämning av matkassar från Coop. Där finns också bokbytarhylla, spel och plats för olika typer av sociala aktiviteter. Kommunen hyr idrottshallen dagtid för skolans verksamhet medan föreningar använder den på kvällar och helger. Mötesplatsen fungerar som ungdomsgård, och man arrangerar hantverksgrupper, föreläsningar och aktiviteter tillsammans med bland annat bokbussen. Utomhus finns lekplats, basketplan, boulebana, uteschack, odlingsytor och andra mötesplatser som utvecklats tillsammans med invånarna, utefter önskemål och behov.

Verksamheten drivs idag av en idéburen organisation som äger fastigheten. Målet är inte att skapa vinst utan att allt överskott ska återinvesteras i bygden. Samtidigt bedrivs flera verksamheter av privata entreprenörer som hyr lokaler i anläggningen, bland annat butiken, restaurangen och coworkingverksamheten. I det stora hela bygger mötesplatsens existens i hög grad på lokalt engagemang. Möbler och inredning har till stor del skapats eller skänkts av bybor, och många invånare bidrar med ideellt arbete.

För att finansiera etableringen har föreningen sökt och erhållit stöd från flera olika aktörer. Kommunen har bidragit med omkring tre miljoner kronor. Kommunens stöd har också möjliggjort ansökningar om ytterligare finansiering. Stöd har bland annat erhållits från Allmänna arvsfonden, Jordbruksverket, Tillväxtverket och Vinnova. Den totala investeringen i anläggningen och dess utemiljö uppgår till över ca 50 miljoner kronor. Den löpande driften finansieras främst genom hyresintäkter från verksamheterna i huset och genom sponsring. Föreningen har två deltidsanställda och en styrelse på åtta personer som arbetar ideellt. Därtill engagerar sig omkring 15–20 personer löpande i verksamheten, bland annat som ideella vaktmästare.

Målgruppen för Mötesplats Stöcke är hela bygden. Barn och unga använder idrottshallen, ungdomsgården och utemiljöerna, medan äldre deltar i exempelvis stickcaféer, föreläsningar och andra sociala aktiviteter. Anläggningen har blivit en plats där människor i olika åldrar möts och där nya sociala sammanhang har skapats. Kunskap överförs mellan generationer genom aktiviteter kopplade till exempelvis odling, matlagning och hantverk. Mötesplatsen driver också en ungdomspool där ett tiotal ungdomar får sitt första arbete genom att hjälpa till med skötsel av området, arrangemang och enklare underhåll.

De som är engagerade i verksamheten upplever att Mötesplats Stöcke har minskat behovet av att resa till Umeå för vardagliga ärenden och aktiviteter. Fler kan handla lokalt, träna, träffa andra eller delta i föreningsaktiviteter utan att använda bilen. För barn och unga har det blivit enklare att själva ta sig till aktiviteter med cykel eller gång. Det ideella engagemanget har gett många bybor en ny mening och aktivitet vid pensionering. Engagemanget kring mötesplatsen har bidragit till att göra Stöcke mer attraktivt som bostadsort, och enligt de intervjuade upplever många att byn har blivit en mer levande plats att bo och verka i. Föreningen arbetar nu vidare med nya initiativ kopplade till återbruk, självförsörjning och lokal beredskap, bland annat genom planer på en gemensam bagarstuga och en lokal återbruksverksamhet.

4.7 Övergripande lärdomar från fallstudierna

Utifrån fallstudierna kan vi sammanfatta ett antal lärdomar. En central faktor bakom att många lösningar har kunnat utvecklas är förekomsten av lokalt engagemang och drivande eldsjälar. Initiativen kräver ofta både kreativitet och handlingskraft, eftersom de i många fall innebär att nya sätt att organisera service och tillgänglighet prövas. Samtidigt innebär detta ett beroende av enskilda personer, vilket gör lösningarna sårbara över tid. Finansieringen är sällan enkel eller ensidig, utan bygger vanligtvis på en kombination av offentliga medel, projektstöd, lokala investeringar och ideella insatser. Den långsiktiga finansieringen är ofta en utmaning, särskilt när verksamheter ska gå från projektform till permanent drift. I detta sammanhang spelar offentliga aktörer, inte minst kommuner, en avgörande roll genom att bidra med finansiering, avtal eller organisatoriskt stöd som skapar stabilitet. Många lösningar bygger dessutom på samverkan mellan civilsamhälle, näringsliv och offentlig sektor, där olika aktörer bidrar med kompletterande resurser och kompetenser.

En annan tydlig lärdom är att framgångsrika lösningar ofta kombinerar flera funktioner, som exempelvis offentlig service, ekonomisk verksamhet och sociala mötesplatser, vilket stärker både deras robusthet och deras betydelse för lokalsamhället. Samtidigt innebär denna lokala anpassning att lösningarna kan vara svåra att skala upp eller överföra direkt till andra platser. Fallstudierna visar också att de sociala dimensionerna – som mötesplatser, sammanhållning och känsla av tillhörighet – ofta är minst lika viktiga som de praktiska funktionerna. I en tid där e-handeln blir allt mer betydelsefull framträder dessutom behovet av fungerande logistiklösningar, såsom utlämningsställen och postboxar, som särskilt viktiga i glesa geografier. Ur ett intersektionellt perspektiv framgår att vänd-på-tänket-lösningar i många fall gynnar grupper med begränsad mobilitet,

till exempel äldre, genom att minska behovet av resor och stärka möjligheten till ett självständigt vardagsliv. Samtidigt finns det risker, exempelvis kopplade till digitala lösningar som kräver bank-ID, vilket kan exkludera vissa grupper som av olika skäl inte har eller kan använda digital legitimering. I de fall vi har studerat löser man det dock vanligtvis lokalt på olika sätt genom att till exempel erbjuda en nyckeltagg eller att någon finns på plats och kan bistå.

5 Samhällsekonomisk analys

I de följande avsnitten beskrivs olika typer av samhällsnyttor och kostnader som identifierats för de olika fallstudierna. Vi redovisar fallstudierna tillsammans uppdelat på sociala, ekonomiska och ekologiska konsekvenser. Därefter analyserar vi vilka aktörer som i första hand påverkas och på vilket sätt.

5.1 Sociala konsekvenser

Ökad tillgänglighet till olika typer av service är i grunden syftet med de olika initiativen och följaktligen också en av de mest uppenbara sociala nyttorna. I flera av fallen gäller detta tillgång till mataffär, post och apotek med mera. I Hedekas ökar tillgängligheten till dessa funktioner genom möjligheten för äldre att resa till servicen, medan nyttan i Gunnarsbyn och Moskosel består av att dessa tjänster överhuvudtaget finns på plats. I Brändön innebär bagarstugan en ökad tillgänglighet till ett socialt sammanhang främst för ungdomar. Även den mobila ungdomsgården i Varberg skapar ökad tillgänglighet till sociala aktiviteter för ungdomar. I två av fallen ökar tillgängligheten till undervisning, i Gunnarsbyn genom skolskjutsen och i Vilhelmina, Storuman och Tärnaby genom fjärrundervisning.

De olika lösningarna bidrar också till social sammanhållning och mötesplatser på de orter där de etableras. Flera av de som åker med handlarrundan i Hedekas uppger att de gör det lika mycket av sociala som av rent praktiska skäl. Ungdomarna i Brändön uppskattar det sociala sammanhang som bagarstugan erbjuder, och servicepunkterna i Moskosel och Gunnarsbyn fungerar också som platser för umgänge och socialt utbyte. Servicepunkterna har också bidragit till att skapa ett antal arbetstillfällen som i sig ökar närvaron på orten. Hybridbutiker och obemannade butiker ökar tillgängligheten till service men blir också mötesplatser.

Genom ökad tillgänglighet och social sammanhållning ökar sammantaget orternas attraktivitet och därmed också invånarnas framtidstro. Ungdomar i Brändön uppger att de vill bo kvar i byn eller återvända till byn efter att ha studerat på annat håll. Det blir möjligt att bo och arbeta i Gunnarsbyn och i Moskosel, och den negativa befolkningstrenden har brutits – fler människor flyttar till än från dessa orter. Genom fjärrundervisningen i Vilhelmina, Storuman och Tärnaby kan ungdomar bo kvar hemma under gymnasiet och därmed hinna utveckla starkare band till hemorten, vilket i sin tur ökar sannolikheten för att de vill återvända senare i livet. Det blir ett större underlag för näringsliv, fotbollslag och andra aktiviteter som sammantaget skapar levande samhällen.

5.2 Ekonomiska konsekvenser

Ofta gynnas det lokala näringslivet direkt eller indirekt av de lösningar vi studerat. Handlaren och bussbolaget i Hedekas får ökade inkomster, liksom restaurangen vid servicepunkten i Moskosel och lanthandeln i Gunnarsbyn. Näringslivsutvecklarfunktionen i Gunnarsbyn gynnar det lokala företagandet. De olika funktionerna samverkar också och ökar förutsättningarna för turistföretag när turister kan handla mat och andra verksamheter får tillgång till service. Genom att flera av lösningarna kombinerar flera funktioner kan lönsamheten också öka. Hybridbutiken i Saittarova är exempelvis inte lönsam som enskild verksamhet, men kan upprätthållas genom intäkter från andra aktiviteter som stuguthyrning och turism, vilket illustrerar beroendet av kombinerade intäktsströmmar och lokalt engagemang. Den förbättrade demografiska utveckling som den ökade tillgängligheten till service ger bidrar också till ett större kundunderlag för alltifrån bilverkstäder till frisörer. Detta bidrar till arbetstillfällen och skatteintäkter.

I flera fall innebär lösningarna också att skattepengar kan användas mer effektivt och bidrar därmed till lägre utgifter i de kommunala budgetarna. Handlarrundan i Hedekas innebär färre besök av hemtjänsten för hjälp med handling. Ungdomsverksamheten i Brändön sker helt ideellt och kostnadsfritt till skillnad från kommunal ungdomsverksamhet. I Gunnarsbyn samordnas matleveranser mellan lanthandel, skola och hemtjänst vilket leder till lägre kostnader. För Södra Lapplands gymnasieförbund kan de anställda lärarna utnyttjas bättre genom fjärrundervisningen, vilket innebär att man sparar kostnader även om den digitala utrustningen innebär en ökad utgift.

Till de ekonomiska nyttorna hör också kommuninvånarnas minskade resekostnader. Föräldrar behöver inte hämta sina barn på andra orter på helgerna

om de studerar på hemorten, skolskjutsen mellan Gunnarsbyn och Niemisel avlastar föräldrarna, och hybridbutiker gör att t.ex. invånarna i Moskosel behöver göra färre resor till Arvidsjaur för att handla mat.

5.3 Miljömässiga konsekvenser

De miljömässiga konsekvenser vi framför allt fokuserar på här gäller förändrade resmönster, och på vilket sätt de olika lösningarna bidrar till minskat eller ökat resande. Vi utgår också från att ett minskat resande bidrar till minskad klimatpåverkan från transporter.

Idén med de lösningar vi studerat är ju att de ska erbjuda alternativ till långväga resande genom antingen lokal närhet eller digital service, i enlighet med principerna för Triple Access Planning. Vi förväntar oss därför att lösningarna i första hand bidrar till ett minskat resande och minskad klimatpåverkan. Vi ser också att handlarrundan i Hedekas innebär samåkning in till butikerna i stället för individuella resor, och att ungdomarna i Brändön och Varbergs landsbygder umgås på plats och i mindre utsträckning gör fritidsresor med bil eller A-traktor in till närliggande städer. Vidare minskar de lokala butikerna i Moskosel och Gunnarsbyn, liksom övriga obemannade- och hybridbutiker, behovet av resor för att handla mat och andra förnödenheter. Fjärrundervisningen i Södra Lapplandsgymnasieförbundet innebär i vissa fall kortare resor för eleverna och framför allt en del undvikna resor för lärare som kan genomföra lektioner på distans.

Minskat transportarbete kan också åstadkommas genom samordningsvinster mellan olika verksamheter. De främsta exemplen vi sett på det området finns i Gunnarsbyn, men det är tänkbart att liknande konsekvenser kan finnas också på de andra platserna. I Gunnarsbyn samordnas transporterna av livsmedel till lanthandeln med matleveranser till skola och hemtjänst genom kommunens skafferiavtal, vilket innebär att matleveranser från Boden görs två gånger per vecka i stället för varje dag. Skolrestaurangen lagar mat till de biståndsbedömda personerna i byn, som sedan levereras av RÅEK lokalt. Skafferiavtalet gör också att skolan inte behöver beställa mer mat än de behöver vilket är mer miljömässigt hållbart.

Hur det totala resandet påverkas av boendemönster som möjliggörs av de olika lösningarna och av möjligheten till distansarbete är mindre uppenbart. Det är möjligt att tillgängligheten till de olika typer av service som lösningarna

exemplifierar gör att människor kan bo kvar eller bosätta sig på de berörda orterna. Det kan å ena sidan innebära ökat distansarbete för de som har möjlighet, och att inköp av förnödenheter och utnyttjande av annan service i stor utsträckning sker lokalt med kortare resande. Å andra sidan skulle de resor som ändå sker till arbetsplatser och för ärenden som utförs mer sällan kunna bli mer långväga och med ökad miljöbelastning. Nettoeffekten på miljön kommer rimligen att variera från fall till fall.

5.4 Konsekvenser för olika aktörer

Vänd-på-tänket-lösningarna skapar totalt sett stora nyttor för samhället. Dessa nyttor, liksom eventuella kostnader, fördelar sig olika mellan olika individer och aktörer. Forskning inom transporträttvisa visar att sårbarheter som transportfattigdom, bilberoende, och tvingat bilägarskap har negativa effekter på hushållens ekonomi (Walks 2018), tillgång till samhällsservice (Zhao och Bai 2019), social inkludering (Hidayati el al 2021), fysisk och mental hälsa (Delbosc och Currie 2012). Låginkomsttagare, landsbygdsbor, äldre, personer med funktionsnedsättningar, barn, kvinnor och etniska minoriteter drabbas oftare av dessa sårbarheter (Hansen et al 2020; Cirella et al 2019; Lucas 2019). Analyser ur ett intersektionellt perspektiv visar att när olika sociala kategorier överlappar kan effekterna stärkas (Spray et al 2022; Verlinghieri och Schwanen 2020).

Det som är mest uppenbart är att vänd-på-tänket-lösningarna bidrar med stor social nytta för invånarna i de orter där lösningarna tillämpas. Det handlar då om direkta nyttor för de som faktiskt utnyttjar servicepunkterna, fritidsgården, de lokala butikerna och den digitala undervisningen. Lösningarna skapar också indirekt nytta för övriga invånare genom att samhällena blir mera levande, befolkningsmängden stabiliseras och arbetstillfällen genereras. Även turister och individer som besöker orterna kan dra nytta av vissa av de tjänster som erbjuds.

I många av de studerade fallen verkar det vara äldre och yngre personer som gynnas i störst utsträckning, samt personer som inte har tillgång till egen bil. Digitala lås och lösningar som förutsätter Bank-ID kan vara svåra att använda för äldre personer eller personer med funktionsnedsättningar, där personlig service många gånger fungerar bättre, men våra fallstudier visar att det överlag gått att finna lösningar som fungerar. Den digitala undervisningen i gymnasiet har dock visat sig fungera sämre för vissa elever med särskilda behov. Ur ett intersektionellt perspektiv går det trots detta att konstatera att vänd-på-tänket-lösningar många gånger skapar nyttor för grupper som ofta missgynnas på olika sätt av

samhällsutvecklingen, inklusive boende på landsbygd, äldre personer och människor utan tillgång till egen bil. Även ungdomar gynnas av ökad närhet till undervisning och fritidsaktiviteter, vilket också bidrar till att skapa eller bibehålla sociala sammanhang på hemorten.

Det lokala näringslivet och andra verksamheter kan dra direkt och indirekt nytta av de olika lösningarna. Det kan vara direkt involverat i lösningarna, som bussbolaget och matbutiken i Hedekas, restaurangen i Moskosel och skolorna i Södra Lapplands gymnasieförbund. Servicepunkten i Gunnarsbyn har också som ett av sina uppdrag att stödja det lokala näringslivet. Utöver de direkta effekterna påverkas de lokala ekonomierna som helhet av ett större kundunderlag eller, som i fallet med skolor, ett större elevunderlag som konsekvens av att fler människor väljer att bo kvar eller bosätta sig i samhällena.

Kommunerna är ofta nyckelaktörer för att få lösningarna att fungera och de får därmed ett ansvar både för att etablera och upprätthålla verksamheterna. I vissa fall innebär det ett finansiellt ansvar, men i de fall vi studerat är den finansiella påverkan ofta positiv. Beräkningar visar att handlarrundan i Hedekas skapar ett positivt finansiellt netto för kommunen om fler än fyra personer använder tjänsten varje vecka, vilket mer än väl är uppfyllt. Lokalt företagande och arbetstillfällen i de andra fallen ger skatteintäkter till kommunerna, och som beskrivits under ekonomiska konsekvenser ovan så möjliggör lösningarna i flera fall effektiviseringar av transporter, till exempel kopplat till hemtjänst och matleveranser.

6 Hur kan vänd-på-tänket-lösningar spridas till fler?

I detta kapitel lyfter vi blicken från de enskilda fallen. Vi försöker identifiera de grundläggande principerna för lösningarna som kan vara intressanta att bygga vidare på för att kunna sprida vänd-på-tänket-lösningar till fler tematiska områden och geografiska platser. Därefter diskuterar vi vilka hinder som finns för lösningarna, och ger rekommendationer kring vilken typ av stöd som kan behövas för att lösningarna ska kunna implementeras i större skala.

6.1 Grundläggande principer för lösningarna

Projektets fallstudier och de andra exempel på vänd-på-tänket-lösningar som vi stött på under arbetets gång skapar ökad tillgänglighet till boende i landsbygder på många olika sätt. Som en del av analysen har vi gjort en ansats att identifiera vilka grundläggande principer de olika lösningarna bygger på, som tydligare pekar på vad i uppläggen som skulle kunna spridas till andra tematiska och geografiska områden.

De grundläggande principer vi identifierat är följande:

- ”En buss kommer lastad”
- Funktionen reser
- Mobilitetslösningar med mervärden
- Digitala lås
- Digital tillgänglighet med inslag av rumslig närhet
- Innovativa ekonomiska lösningar
- Samlokalisering av tjänster

I följande avsnitt beskrivs varje grundprincip med utgångspunkt i en rad exempel.

”En buss kommer lastad”

Att utrusta en buss till ett mobilt rum med en viss funktion är ingen nyhet, till exempel är biblioteksbussar ett väletablerat koncept som finns på många håll i Sverige, och som de senaste åren också utvidgat vilken typ av service de kan erbjuda. Även rullande lanthandlar har historiskt varit relativt vanligt förekommande och finns fortfarande kvar på sina håll. Blodbuss, som skapar förutsättningar för fler att enkelt lämna blod finns i flera regioner, men används främst i större städer. Mammografibuss finns i flera regioner, även om den som tidigare funnits i Västernorrlands län har lagts ned. Även tandvårdsbuss finns på flera håll, med lite olika målgrupper. I projektet har vi också tittat på den ambulerande fritidsgården i Varbergs kommun som ett exempel på ett nytt användningsområde för konceptet, där fritidsledarna har med sig aktivitetsutrustning i bilen och på ett rullande schema kör ut till mindre orter som annars saknar fritidsgård.

Funktionen reser

Närbesläktat med busskonceptet är att en person med e/n viss funktion kommer till en mindre ort, där det finns en lokal på plats. I projektet har vi hört om exempel där en specialistläkare då och då reser ut till en mindre vårdcentral för att genomföra en viss typ av undersökning på patienter i närområdet som då bokas in samma dag, i stället för att alla patienter ska behöva göra den långa resan in till det centrala sjukhuset många mil bort. Ytterligare ett exempel inom ett helt annat område är ”byakontor” som finns i flera kommuner. Kommunen har då lokalkontor på orter långt från kommunhuvudorten där, till exempel, bygglovshandläggare har sin arbetsplats, eller finns tillgänglig där några dagar i veckan, för att skapa bättre service för medborgarna. Även Bodens kommuns samarbete med RÅEK i Gunnarsbyn, där kommunen upphandlar vissa tjänster kopplat till näringslivsutveckling av den ekonomiska föreningen som har sin arbetsplats lokalt, kan ses som ett exempel på hur kommunen säkerställer att en viss kompetens finns på plats lokalt.

Mobilitetslösningar med mervärden

Även om vänd-på-tänket-konceptet främst handlar om att ta service till medborgarna har vi i projektet tittat på två lösningar som innebär lösningar där det är medborgarna som reser. Dels Handlarrundan i Hedekas, dels skolskjutsen som RÅEK ordnar i Gunnarsbyn. I båda dessa fall finns dock tydliga mervärden som gör att tjänsterna bidrar till att tillgängliggöra service till fler. Medan mobilitetslösningarna skapar direkt nytta för de som använder dem för att ta sig till butiken eller skolan, bidrar de också till att skapa förutsättningar för att butiken och skolan i de här fallen ska kunna finnas kvar, vilket är till nytta även för andra.

Digitala lås

Digitala lås som gör det möjligt att få tillgång till en låst lokal med hjälp av bank-ID eller motsvarande fungerar som en möjliggörare i flera av projektets fallstudier. Det används i hybridbutiker för att utöka öppettiderna, och de är också en förutsättning för fritidsgården i Brändön där behöriga användare kan komma in utan att behöva hämta nyckel. Det faktum att det går att se vem som låst upp och gått in skapar också en trygghet om något skulle hända i lokalen. Digitala lås används också på många håll för meröppna bibliotek och gym, och i projektet har även ett exempel på en obemannad öppen förskola nämnts.

Digital tillgänglighet med inslag av rumslig närhet

Digitaliseringen skapar stora möjligheter att öka tillgängligheten. Många digitala lösningar har gjort det möjligt att göra ärenden på distans som tidigare krävde en resa, till exempel möjlighet att sköta bankärenden digitalt, eller att beställa hem varor på nätet. De lösningar vi har tittat på i projektet kombinerar på olika sätt digitalisering med rumslig närhet. För gymnasieskolan i Vilhelmina innebär fjärrundervisning möjlighet att erbjuda ett större utbud av kurser än vad som annars skulle vara möjligt, vilket också gör att fler elever kan bo kvar hemma under gymnasietiden. Undervisningen sker fortfarande huvudsakligen på plats i skolan. I projektet ”Dr Ipad”, där hemtjänsten har möjlighet att koppla upp mot en läkare, bidrar kombinationen av mänsklig närvaro och möjligheten att koppla upp digitalt till att tillgängliggöra läkarkompetens utan att kräva resor eller digital kompetens från brukarna.

Innovativa ekonomiska lösningar

Många av lösningarna i projektets fallstudier innehåller innovativa ekonomiska lösningar av olika slag. Flera av hybridbutikerna har t.ex. servicepunktsavtal med kommunen, där de får ersättning för att tillhandahålla kommuninformation. RÅEK i Gunnarsbyn har mer omfattande samarbetsavtal med kommunen, där kommunen handlar upp tjänster av föreningen vilket skapar en grund för en mer omfattande verksamhet även inom andra områden. Kommunen har också tecknat ett ”skafferiavtal” med den lokala butiken i Gunnarsbyn som innebär att all skolmat och biståndsbedömd mat köps i lanthandeln, vilket skapar en ekonomisk bas för butiken.

Samlokalisering av tjänster

I flera av fallstudierna skapar också en samlokalisering av olika tjänster bättre förutsättningar för de olika verksamheterna att få både ekonomi och annat att gå ihop. Det gäller bland annat lanthandeln och restaurangen i Moskosel, som hjälper varandra med personal, men också de olika verksamheterna som RÅEK i Gunnarsbyn driver. En bemannad eller delvis bemannad butik har möjlighet att erbjuda även andra tjänster, som exempelvis att vara ombud för apoteket och Systembolaget, vilket gör att behovet av resor minskar ytterligare. En butik som fungerar som samlingspunkt för flera tjänster kan också vara en lämplig plats för ett paketskåp. På flera av fallstudieorterna har PostNord dock först ställt dit ett paketskåp och sedan tagit bort det med motivering att det inte är lönsamt. Med

tanke på att allt fler inköp görs via nätet och att det kan vara långa avstånd mellan paketutlämningsställen är paketskåpen en viktig samhällsservice i glesa geografier.

6.2 Hinder för Vänd på tänket-lösningar

I alla de nordiska länderna har offentlig sektor brist på medel för att tillhandahålla service i landsbygder (se t.ex. Slätmo et al., 2022). En övergripande fråga som återkom i diskussionerna inom projektet, både vid intervjuer i samband med fallstudierna och i workshops med andra aktörer, har också varit utmaningen med att det offentliga i stor utsträckning dragit sig tillbaka från landsbygden. Med staden som norm ses satsningar i landsbygder som en kostnad som är svår att motivera. Många av lösningarna vi har studerat bygger på lokala eldsjälar och ideellt arbete. I intervjuerna berättar flera personer att det generellt blir allt svårare att få människor att engagera sig ideellt. Att engagera sig ideellt kräver också resurser och kompetenser, samtidigt som behoven ofta är störst där resurserna är mindre. Många ideella aktörer har dessutom låg kännedom om vilka stödstrukturer som finns. Vissa finansieringskällor kräver mycket kunskap från den som söker, till exempel Leader, och förutsätter att lokala aktörer själva kan finansiera verksamheten eller åtgärden för att sedan få kompensation för utgifter. Kommunerna är komplexa organisationer där det kan vara svårt för ideella aktörer att hitta rätt väg in.

Samtidigt känner sig kommunerna ofta begränsade i hur de kan stötta lokala initiativ, inte minst utifrån likställighetsprincipen. Många kommuner vågar inte använda upphandling som verktyg, även om det finns exempel på kommuner som utmanar rådande praxis. Överlag är också stuprören inom offentliga organisationer en utmaning, där ingen har i uppdrag att se kommunens ekonomi som en helhet och det saknas incitament att jobba sektorsöverbryggande.

Det finns också samordningsutmaningar mellan aktörer från olika sektorer, med olika logiker i privat, offentlig och ideell sektor. Flera deltagare i projektets workshops har också lyft fram att det är dålig samordning mellan olika aktörer i stödsystemet. Involverade aktörer har olika uppdrag och får inga pluspoäng för att samverka. Workshopdeltagarna lyfte också problematiken med att det allt mer individualiserade samhället skapar en bristande tillit mellan olika aktörer.

6.3 Rekommendationer

Vad innebär projektets slutsatser för rekommendationer till olika aktörer? Vad kan olika typer av aktörer göra för att skapa bättre förutsättningar för innovativa lösningar?

Kommuner och regioner – Vidga systemperspektivet och tänk nytt kring service på landsbygder

Det är tydligt att vänd-på-tänket-lösningar skapar stora nyttor för de människor som berörs, både för att de minskar behovet av att resa och för att de tillgängliggör olika typer av service till människor som av olika anledningar har sämre möjligheter att resa. De bidrar därtill ofta till stora sociala nyttor och levande samhällen. Ofta handlar det om innovativa lösningar i gränslandet mellan civilsamhället och det offentliga, till exempel genom innovativa avtal, där kommunerna är nyckelaktörer. En viktig roll för kommunerna är också att fungera som katalysatorer och fånga upp och stötta lokala initiativ.

Samtidigt är det ingen självklarhet att de tjänster som kommit på plats kommer finnas kvar på längre sikt. De tjänster som drivs i offentlig regi ifrågasätts gång på gång utifrån besparingskrav, och de tjänster som drivs av ideella krafter kräver stort lokalt engagemang. En viktig slutsats är att vi behöver lyfta blicken från kostnaderna för varje enskild tjänst och reflektera över vilka nyttor tjänsterna skapar i ett större systemperspektiv – inte minst genom att få människor att känna sig inkluderade i samhället. Genom att främja en samverkanskultur med tillit och ömsesidig förståelse mellan olika typer av aktörer främjas dessutom beredskap och resiliens.

Kommuner och regioner har en viktig roll i att säkerställa en god tillgänglighet i landsbygd genom att bättre synliggöra landsbygdernas villkor i samhällsplaneringen. Regionala serviceprogram och kommunala serviceplaner kan fungera som viktiga verktyg i detta sammanhang. SVESAM-utredningen (SOU 2026:46) föreslår att lokala utvecklingsstrategier i högre grad bör bli en del av regionernas utvecklingsarbete, och betonar att samråd med Leadergrupper och andra lokala civilsamhällesaktörer kan hjälpa regionerna att identifiera landsbygdsområden där särskilda insatser behövs.

Tillväxtverket och stödorganisationer – sprid kunskap till kommuner och civilsamhälle

Både kommuner och civilsamhälle efterfrågar mer kunskap för att bättre kunna arbeta med vänd-på-tänket-lösningar. Flera aktörer har uppdrag som kopplar till detta. Tillväxtverket och stödorganisationer som Leader och Hela Sverige ska leva skulle kunna bidra i detta arbete. Både kommuner och civilsamhälle efterfrågar fler forum för kunskapsutbyte, och information om de goda lösningar som redan finns skulle kunna spridas till betydligt fler. Inspiration kan exempelvis hämtas från Merkurprogrammet i Norge, som kombinerar ekonomiskt stöd till handlare med kunskapsstöd. Kommunerna efterfrågar specifikt kunskap om vilka möjligheter det finns att agera proaktivt utan att bryta mot likställighetsprincipen, om innovativ upphandling, samt om avtal och partnerskap med idéburen sektor. Samtidigt efterfrågar civilsamhället stöd från aktörer som kan vägleda dem i de olika finansieringssystemen.

Regering och riksdag: Säkra stabil finansiering

För att kunna få innovativa vänd-på-tänket-lösningar till stånd krävs en stabil finansiering. Det handlar dels om en grundfinansiering hos kommunerna för att kunna arbeta proaktivt med frågorna tillsammans med lokalsamhällena: att ta initiativ till dialog, ge kunskapsstöd, o.s.v.. Men det handlar också om stabila finansieringsmöjligheter för civilsamhället och genom de regionala serviceprogrammen.

Offentliga aktörer - Värna samhällskontraktet

Under många år har samhällsservice i landsbygder undan för undan monterats ner. I projektets fallstudier har vi sett många exempel på hur ideella krafter kliver fram och driver olika typer av tjänster när samhällsservice monteras ner i landsbygder. Det är fantastiskt på många sätt, men någonstans går också en gräns för när besparingarna gått för långt och samhällskontraktet bryts. Det är fortfarande det offentlig sektors ansvar att säkerställa grundläggande samhällsservice till rimliga villkor även för boende i landsbygder. Även om det inte finns möjlighet att erbjuda samma serviceutbud i glesa landsbygder skulle det betyda mycket om kommuner och regioner kunde kroka arm med civilsamhället för att gemensamt hitta fungerande lösningar. I projektet har vi sett flera exempel på detta som är värda att sprida vidare.

Referensförteckning

Amcoff, J., Möller, P., & Westholm, E. (2009). *När lanthandeln stänger – en studie av lanthandelns betydelse och konsekvenser av butiksnedläggningar på svensk landsbygd*. Glesbygdsverket.

Bornhäll, A., Lark, O., Mihaescu, O., & Thunman, R. (2026). *Ska hela Sverige leva? En utvärdering av det statliga driftstödet till livsmedelsbutiker i glesbygden*. Handelsrådet, Forskningsrapport 2026:6.

Cirella, G. T., Bąk, M., Kozlak, A., Pawłowska, B., & Borkowski, P. (2019). Transport innovations for elderly people. *Research in Transportation Business & Management*, 30, 100381. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.100381

Crenshaw, K. (1989). Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *The University of Chicago Legal Forum*, 1989(1), Article 8.

Delbosc, A., & Currie, G. (2012). Choice and disadvantage in low-car ownership households. *Transport Policy*, 23, 8–14. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.06.006

Forsstedt, S. (2018). *Tänk efter före! En ESO-rapport om samhällsekonomiska konsekvensanalyser*. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO 2018:5.

Hansen, S., Newbold, B. K., Scott, D. M., Vrkljan, B., & Grenier, A. (2020). To drive or not to drive: Driving cessation amongst older adults in rural and small towns in Canada. *Journal of Transport Geography*, 86, 102773. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102773

Hidayati, I., Tan, W., & Yamu, C. (2021). Conceptualizing mobility inequality: Mobility and accessibility for the marginalized. *Journal of Planning Literature*, 36(4), 492–507. https://doi.org/10.1177/08854122211012898

Hult, Å., Nyblom, Å., Lund, E., Johansson, H., Dahlqvist, F., Nuruzzaman, R., Perjo, L., & Wennberg, H. (2023). *Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter*. IVL Svenska Miljöinstitutet, IVL Rapport C 802.

Johansson, H., Hult, Å. (2026) *Mackdöden – Tillgänglighet i landsbygder när sista macken försvinner.* Trivector Rapport 2026:63.

Jord- och skogsbruksministeriet. (2020). *Landsbygd som förnyas i tiden: Landsbygdspolitiska helhetsprogrammet 2021–2027*. Jord- och skogsbruksministeriets publikationer 2020:15.

Lucas, K. (2019). A new evolution for transport-related social exclusion research? *Journal of Transport Geography*, 81, 102529. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102529

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T., & Witzell, J. (2024). *Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners*. ISBN 978-1-86043-621-5. https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/

Meld. St. 27 (2022–2023). *Eit godt liv i heile Noreg – distriktspolitikk for framtida*. Kommunal- og distriktsdepartementet.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-minute city": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. https://doi.org/10.3390/smartcities4010006

Naturvårdsverket. (2003). *Konsekvensanalys steg för steg – handledning i samhällsekonomisk konsekvensanalys för Naturvårdsverket*. ISBN 91-620-5314-0. https://www.naturvardsverket.se/4ac588/globalassets/media/publikationer-pdf/ovriga-pub/978-91-620-5314-0.pdf

NOU 2020:15. (2020). *Det handler om Norge: Bærekraft i hele landet. Utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Odhage, J., Lund, E., Hult, Å. (2025). *Tankevändor i Norden*. Trivector rapport 2025:87.

Pirhonen, J., Lolich, L., Tuominen, K., Jolanki, O., & Timonen, V. (2020). "These devices have not been made for older people's needs" – Older adults' perceptions of digital technologies in Finland and Ireland. *Technology in Society*, 62, 101287. https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2020.101287

Regeringen. (2017). *En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop*. Prop. 2017/18:179.

Spray, J., Witten, K., Wiles, J., Anderson, A., Paul, D., Wade, J., & Ameratunga, S. (2022). Inequitable mobilities: Intersections of diversity with urban infrastructure influence mobility, health and wellbeing. *Cities & Health*, 6(4). https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1827881

Stjernborg, V. (2014). *Outdoor Mobility, Place and Older People – Everyday Mobilities in Later Life in a Swedish Neighbourhood* [Doktorsavhandling]. Lunds universitet.

SOU 2026:46. (2026). *Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner*. Slutbetänkande av SVESAM – Utredningen för Sveriges sammanhållna utveckling.

Slätmo, E., Bogason, Á., Vasilevskaya, A., & Salonen, H. (2022). *Essential rural services in the Nordic Region – Challenges and opportunities*. Nordregio, Report 2022:1. https://doi.org/10.6027/R2022:1.1403-2503

Tillväxtanalys. (2016). *Landsbygdspolitik och landsbygdssäkring – i Norge, Finland, Storbritannien och Kanada*. Tillväxtanalys dokument 2016:11.

Tillväxtverket. (2024). *Tillgänglighet till grundläggande kommersiell service 2024*. Rapport 0478.

Verlinghieri, E., & Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102798. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798

Walks, A. (2018). Driving the poor into debt? Automobile loans, transport disadvantage, and automobile dependence. *Transport Policy*, 65, 137–149. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.01.001

Zhao, P., & Bai, Y. (2019). The gap between and determinants of growth in car ownership in urban and rural areas of China: A longitudinal data case study. *Journal of Transport Geography*, 79, 102487. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.10248

Bilagor

Bilaga 1: Enkät om lösningar för ökad tillgänglighet på landsbygder och mindre tätorter

Bilaga 2: Intervjuguide- första kontakt

Bilaga 3: Intervjuguide- platsbesök

Bilaga 1

Enkät om lösningar för ökad tillgänglighet på landsbygder och mindre tätorter

Syftet med studien är att undersöka i vilken utsträckning regioner och kommuner arbetar med och stöttar initiativ från olika aktörer att öka tillgängligheten (dvs. medborgarnas möjligheter att få tillgång till olika samhällsfunktioner och tjänster) i landsbygder och mindre tätorter.

Vi intresserar oss för lösningar som ökar tillgängligheten för medborgarna genom ökad närhet till service och/eller digitalisering. Syftet med enkäten är att ge oss en överblick över hur den här typen av lösningar används och inom vilka områden.

Dina svar är viktiga för att bidra till forskningen om hur tillgängligheten i landsbygder och mindre tätorter kan förbättras och göras mer rättvis. Resultatet kommer att ligga till grund för att välja ut fallstudier och vi hoppas att få möjlighet att samtala med er kring dessa frågor vid en eventuell fallstudie.

Studien är ett forskningsprojekt och genomförs av IVL Svenska miljöinstitutet, Trivector Traffic och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Studien är finansierad av Trafikverket.

1. Arbetar du inom kommun eller region?

- ◯ Kommun
- ◯ Region
- ◯ Annat: _____

2. Vilken region är du verksam inom?

- ◯ Blekinge
- ◯ Dalarna
- ◯ Gotland
- ◯ Gävleborg
- ◯ Halland
- ◯ Jämtland
- ◯ Jönköping
- ◯ Kalmar
- ◯ Kronoberg

- ○ Norrbotten
- ○ Skåne
- ○ Stockholm
- ○ Södermanland
- ○ Uppsala
- ○ Värmland
- ○ Västerbotten
- ○ Västernorrland
- ○ Västmanland
- ○ Västra Götaland
- ○ Örebro
- ○ Östergötland

3. Vilken kommun är du verksam inom

- ○ Ale
- ○ Alingsås
- ○ Alvesta
- ○ Aneby
- ○ Arboga
- ○ Arjeplog
- ○ Arvidsjaur
- ○ Arvika
- ○ Askersund
- ○ Avesta
- ○ Bengtsfors
- ○ Berg
- ○ Bjurholm
- ○ Bjuv
- ○ Boden
- ○ Bollebygd
- ○ Bollnäs

- Borgholm
- Borlänge
- Borås stad
- Botkyrka
- Boxholm
- Bromölla
- Bräcke
- Burlöv
- Båstad
- Dals-Ed
- Danderyd
- Degerfors
- Dorotea
- Eda
- Ekerö
- Eksjö
- Emmaboda
- Enköping
- Eskilstuna
- Eslöv
- Essunga
- Fagersta
- Falkenberg
- Falköping
- Falun
- Filipstad
- Finspång
- Flen
- Forshaga
- Färgelanda
- Gagnef
- Gislaved

- Gnesta
- Gnosjö
- Grums
- Grästorps
- Gullspång
- Gällivare
- Gävle
- Göteborg
- Götene
- Habo
- Hagfors
- Hallsberg
- Hallstahammar
- Halmstad
- Hammarö
- Haninge
- Haparanda
- Heby
- Hedemora
- Helsingborg
- Herrljunga
- Hjo
- Hofors
- Huddinge
- Hudiksvall
- Hultsfred
- Hylte
- Hylte
- Håbo
- Håbo
- Hällefors
- Härjedalen

- Härnösand
- Härryda
- Hässleholm
- Höganäs
- Högsby
- Hörby
- Höör
- Jokkmokk
- Järfälla
- Jönköping
- Kalix
- Kalmar
- Karlsborg
- Karlshamn
- Karlskoga
- Karlskrona
- Karlstad
- Katrineholm
- Kil
- Kinda
- Kiruna
- Klippan
- Knivsta
- Kramfors
- Kristianstad
- Kristinehamn
- Krokom
- Kumla
- Kungsbacka
- Kungsör
- Kungälv
- Kävlinge

- Köping
- Laholm
- Landskrona
- Laxå
- Lekeberg
- Leksand
- Lerums
- Lessebo
- Lidingö
- Lidköping
- Lilla Edet
- Lindesberg
- Linköping
- Ljungby
- Ljusdal
- Ljusnarsberg
- Lomma
- Ludvika
- Luleå
- Lund
- Lycksele
- Lysekil
- Malmö
- Malung-Sälen
- Malå
- Mariestad
- Mark
- Markaryd
- Mellerud
- Mjölby
- Mora
- Motala

- Mullsjö
- Munkedal
- Munkfors
- Mölndal
- Mönsterås
- Mörbylånga
- Nacka
- Nora
- Norberg
- Nordanstig
- Nordmaling
- Norrköping
- Norrtälje
- Norsjö
- Nybro
- Nykvarn
- Nyköping
- Nynäshamn
- Nässjö
- Ockelbo
- Olofström
- Orsa
- Orust
- Osby
- Oskarshamn
- Ovanåker
- Oxelösund
- Pajala
- Partille
- Perstorp
- Piteå
- Ragunda

- Robertsfors
- Ronneby
- Rättvik
- Sala
- Salem
- Sandviken
- Sigtuna
- Simrishamn
- Sjöbo
- Skara
- Skellefteå
- Skinnskatteberg
- Skurup
- Skövde
- Smedjebacken
- Sollefteå
- Sollentuna
- Solna
- Sorsele
- Sotenäs
- Staffanstorp
- Stenungsund
- Stockholm
- Storfors
- Storuman
- Strängnäs
- Strömstad
- Strömsund
- Sundbyberg
- Sundsvall
- Sunne
- Surahammar

- Svalöv
- Svedala
- Svenljunga
- Säffle
- Säter
- Sävsjö
- Söderhamn
- Söderköping
- Södertälje
- Sölvesborg
- Tanum
- Tibro
- Tidaholm
- Tierp
- Timrå
- Tingsryd
- Tjörn
- Tomelilla
- Torsby
- Torsås
- Tranemo
- Tranås
- Trelleborg
- Trollhättan
- Trosa
- Tyresö
- Täby
- Töreboda
- Uddevalla
- Ulricehamn
- Umeå
- Upplands Väsby

- Upplands-Bro
- Uppsala
- Uppvidinge
- Vadstena
- Vaggeryd
- Valdemarsvik
- Vallentuna
- Vansbro
- Vara
- Varberg
- Vaxholm
- Vellinge
- Vetlanda
- Vilhelmina
- Vimmerby
- Vindeln
- Vingåker
- Vårgårda
- Vänersborg
- Vännäs
- Värmdö
- Värnamo
- Västervik
- Västerås
- Växjö
- Ydre
- Ystad
- Åmål
- Ånge
- Åre
- Årjäng
- Åsele

- ◯ Åstorp
- ◯ Åtvidaberg
- ◯ Älmhult
- ◯ Älvdalen
- ◯ Älvkarleby
- ◯ Älvsbyn
- ◯ Ängelholm
- ◯ Öckerö
- ◯ Ödeshög
- ◯ Örebro
- ◯ Örkelljunga
- ◯ Örnsköldsvik
- ◯ Östersund
- ◯ Österåker
- ◯ Östhammar
- ◯ Östra Göinge
- ◯ Överkalix
- ◯ Övertorneå

4. Arbetar din organisation eller stöttar ni andra aktörer som arbetar med lösningar som kan öka tillgängligheten genom att ta servicen närmare medborgarna?

- ◯ Ja
- ◯ Nej
- ◯ Vet ej

5. Beskriv kort de lösningar för ökad tillgänglighet du känner till att din organisation arbetar med eller om ni stöttar andra aktörer som erbjuder sådana lösningar. Om möjligt, beskriv kort även vilka som är de tänkta målgrupperna och nyttor och kostnader med lösningarna.

6. Finns det lösningar som inte har blivit av (avbrutits eller aldrig kommit tillstånd)? Kan du beskriva den/de lösningarna och varför de inte blev av?

7. Känner du till andra organisationer som arbetar med lösningar som kan ta servicen närmare medborgarna?

8. Ange gärna kontaktuppgifter så att vi kan höra av oss för att få mer information.

Förnamn

Efternamn

Mobil

E-post

Bilaga 2

Första kontakt:

Grundläggande om tjänsten finns och vem vi kan kontakta

- Finns tjänsten?
- Vem vet mer om tjänsten och kan berätta om den?
- Om tjänsten inte finns längre, vad beror det på? Vem kan berätta mer om tjänsten och varför den inte finns längre?

Intervju med den som skapat och implementerat tjänsten

- Varför har tjänsten tillkommit? Fanns ett problem att lösa?
- Hur gjorde man innan?
- Vem tog initiativ till tjänsten? Vem driver den? (Samarbeten?)
- Vad innehåller tjänsten?
- Vilka är den till för?
- Vilka använder tjänsten?
- Hur har det fungerat?
- Vad krävdes för att skapa och implementera tjänsten?
- Hur finansieras tjänsten?
- Stöttas den på annat sätt?
- Vad har det inneburit för nyttor?
    - Vad har det inneburit eller bidragit till för invånarna? (tillgång till service och social hållbarhet, dvs. sociala sammanhang, tillit, samhörighet, jämställdhet, ekonomisk fördelning etc.)
    - Vad har det inneburit eller bidragit till för kommunen/regionen? (tillgänglighet och social hållbarhet etc.)
    - Bättre eller effektivare än andra lösningar för att skapa samma tillgänglighet?
    - Bidrar till klimatmål?
    - Vilka människor påverkas positivt? (Kön, åldrar, geografi, etc.)
    - Vad har det inneburit för kostnader? För vem?
    - Vilka människor påverkas negativt? (Kön, åldrar, geografi, etc.)
- Kan tjänsten utvecklas? Skalas upp? Tilläggstjänster?
- Hur får vi kontakt med de som håller i tjänsten och med användare av tjänsten? (**Ex skola, hemtjänst etc för att göra platsbesök)**

Bilaga 3

Till användare av tjänsten:

Berätta lite kort om dig själv? Har du/hushållet bil?

Hur upplever du tjänsten?

Vad har tjänsten inneburit för dig och för platsen?

- Hur ofta använder du tjänsten?
- Vad skulle det innebära om tjänsten försvann/hur fungerade det för dig innan tjänsten fanns?

Har det inneburit några nyttor?

Hur har tjänsten påverkat ditt resande?

Är det något som inte har fungerat för dig?

Kan tjänsten utvecklas eller förbättras? Skalas upp? Tilläggstjänster?

Följdfrågor, utveckla kring:

- Tillgång till service? Behov av att resa?
- Sociala sammanhang?
- Samhörighet, tillit?
- Möjligheten att leva på orten?
- Ekonomisk fördelning? Social hållbarhet?

Till utförare av tjänsten:

Berätta om tjänsten som ni erbjuder?

Hur har det fungerat? Hur har det påverkat er verksamhet? (Jämfört med tidigare)

Vilka använder tjänsten? (Kön, åldrar, geografi, etc.)

Är det några som inte använder/kan använda tjänsten? (Kön, åldrar, geografi, etc.)

Vad har det inneburit för nyttor?

Hur har det påverkat resandet för dig och för användarna på orten?

Är det något som inte har fungerat?

Kan tjänsten utvecklas? Skalas upp? Tilläggstjänster?

Följdfrågor, utveckla kring:

- Tillgång till service? Behov av att resa?
- Sociala sammanhang?
- Samhörighet, tillit?
- Möjligheten att leva på orten?
- Ekonomisk fördelning? Social hållbarhet?

STOCKHOLM
Box 21060, 100 31 Stockholm

GÖTEBORG
Box 53021, 400 14 Göteborg

MALMÖ
Nordenskiöldsgatan 24
211 19 Malmö

KRISTINEBERG
(Center för marin forskning och innovation)
Kristineberg 566
451 78 Fiskebäckskil

SKELLEFTEÅ
Kanalgatan 59
931 32 Skellefteå

BEJING, CHINA
Room 612A
InterChina Commercial Building No.33
Dengshikou Dajie
Dongcheng District
Beijing 100006
China

© IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET AB | Tel: 010-788 65 00 | www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem