



Medborgardrivna Mobilitetstjänster (MeMo)

Datum (2025-02-06)

Projektledare: Per Sunnergren

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
English summary	5
Bakgrund	6
Projektupplägg	7
Syfte	7
Mål	7
Projektperiod	8
Partners	8
Metod och aktiviteter	9
Resultat	15
Teman: intressentperspektiv	15
Designa för uthållighet.....	15
Community-byggande	15
Självständighet.....	15
Sammanbindande	16
Teman: invånarperspektiv	16
Inkludering	16
Delning av det vardagliga.....	16
Engagemang	17
Sammankoppling.....	17
Ansvar och ägandeskap.....	17
Organiserade initiativ.....	18
Bemanning genom samordnare	18
Aktiva, rörliga föreningsgrupper som mobilitetsnoder	18
Den faktiska stadsdelsgränsen	18
Designidé och tillhörande designkoncept	19
Designidé: Föreningskultur som drivkraft för mobilitetslösningar	19
Designkoncept: Hyper-lokal mobilitet	19
Designkoncept: Föreningsmobilitet	19
Kartläggning av lösningar	19
Bidrag till Drive Swedens vision och effektmål	21
Slutsats, lärdomar och nästa steg	22
Spridning och publikationer	23
Referenser	24



Sammanfattning

Denna förstudie har utforskat hur mobilitetshus och kringliggande mobilitetstjänster kan designas för att stödja socialt hållbar delad mobilitet och transport. Detta har gjorts genom att etablera Living Labs i Göteborg och Mölndal i två geografiskt och demografiskt skilda områden. I dessa Living Labs har medborgardrivet samskapande legat till grund för att utveckla designkoncept för framtidens mobilitetshus genom att knyta ihop lokala aktörer och medborgare med behovsägare och projektdeltagare i en iterativ samskapande process. Förstudien delades in i delar innehållandes identifiering av lokala värden, rutiner, behov och förutsättningar som genom samskapande designaktiviteter utformade metoder, verktyg och designkoncept relaterade till framtida mobilitet och transport.

Vidare har olika existerande lösningar och tjänster som stödjer medborgarnas behov av resor och transporter identifierats genom omvärldsanalys, dialog och intervjuer med leverantörer och operatörer. Diskussioner har också genomförts med dessa aktörer om hur deras tjänster kan anpassas till de framtagna designkoncepten. Vi har lagt särskilt fokus på konceptet Föreningsmobilitet där det finns möjligheter men också utmaningar som behöver adresseras. Vi har också haft dialog med flera externa initiativ och projekt med närliggande inriktning för kunskapsspridning och koordinering.

En viktig lärdom från projektet är att det finns en bred uppslutning kring nyttorna med att sätta medborgarna i fokus och att utgå från deras behov och vardagsrutiner när mobilitetstjänster ska införas - i såväl befintliga som nya stadsdelar. Vidare finns det ett stort intresse bland de 13 projektparterna att vidareutveckla de framtagna koncepten och testa dem i verkliga sammanhang.



English summary

This feasibility study has explored how mobility houses and surrounding mobility services can be designed to support socially sustainable shared mobility and transport. This has been done by establishing Living Labs in Gothenburg and Mölndal in two geographically and demographically different areas. In these Living Labs, citizen-driven co-creation has been the basis for developing design concepts for future mobility houses by connecting local actors and citizens with stakeholders and project participants in an iterative co-creation process. This preliminary study was divided into parts containing the identification of local values, routines, needs and conditions that, through co-creative design activities, designed methods, tools and design concepts related to future mobility and transport.

Furthermore, various existing solutions and services that support citizens' needs for travel and transport have been identified through analysis, dialogue and interviews with suppliers and operators. Discussions have also been carried out with these actors about how their services can be adapted to the developed design concepts. We have placed particular focus on the concept "Föreningsmobilitet", where there are opportunities but also challenges that need to be addressed. We have also had dialogue with several external initiatives and projects to enable knowledge dissemination and coordination.

An important lesson from the project is that there is broad support for the benefits of putting the citizens in focus and starting from their needs and everyday routines when mobility services are to be introduced - in both existing and new city districts. Furthermore, there is a great interest among the 13 project parties in developing the concepts further and testing them in real contexts.

Bakgrund

En viktig och utmanande trend i dagens stadsutvecklingsprojekt är att ställa om till mer hållbart resande genom att planera och bygga för minskat biläggande och reducerad biltrafik. De två stadsutvecklingsområden som denna förstudie fokuserat på, Biskopsgården i Göteborg och Forsåker i Mölndal, har liknande problembilder men är samtidigt av lite olika karaktär. I Göteborgsfallet handlar det om främst om förtätning i existerande socio-ekonomiskt svagare förortsområden. Förtätning åstadkommes genom att en stor andel av de befintliga markparkeringarna ska bebyggas med bostäder. Samtidigt stimuleras mer hållbara resvanor genom att boendeparkeringar flyttas till tillståndsparkeringar i närområdet och därefter till framtida mobilitetshus. Ett flertal mobilitetshus (och -hubbar) är utpekade på Framtidskoncernens mark/fastigheter och man har ansvar att utveckla dessa. Detta kräver ny affärsutveckling och en god förståelse för hur anläggningarna ska stödja befintliga och framtida boendes rutiner. Mobilitetshusen ska samtidigt samspela med centrala noder i samhället och bidra till hållbara resvanor, klimatnyttor, vara trygga och säkra, multifunktionella samt stödja olika typer av aktiviteter osv. Sammantaget finns många frågor inför investeringar i dessa områden – hur fungerar vardagslivet i samspel med dessa nya (oprövade) anläggningar? Hur kan vi involvera medborgare som stöd för investeringar som skapar värde för befintliga och framtida hushåll? Hur kan vi skapa dialoger i samverkan med andra byggaktörer i området?

Fallet Forsåker skiljer sig åt från Göteborgsfallet. Forsåker ska bli en helt ny stadsdel i Mölndal och här planeras för en mobilitetslösning för hela området som bland annat bygger på att all parkering är tillståndsbaserad och samlas i mobilitetshus. Dessa anläggningar ska också fyllas med mobilitetstjänster för personresor och även stödja effektiva godstransporter samtidigt som man eftersträvar flexibilitet och multifunktionalitet. Visionen för mobilitetslösningen innebär att alla i Forsåker har tillgång till ett hållbart och flexibelt resande, vilket också ställer nya krav på förståelse för lokala förutsättningarna och boendes behov.

Planerna för båda stadsutvecklingsprojekt kommer dock kräva att människor är med på förändringen genom att känna sig delaktiga i lösningarnas utformning, vilket har bidragit till utvecklingen av ett forskningsfält kring samskapande mobilitetslösningar (se t ex Petrocchi et al., 2021 och Teko & La, 2022). Detta projekt sällar sig till detta fält genom att etablera ett konsortium av behovsägare och forskare för att samskapa nya designkoncept för framtidens Mobilitetshus. Projektet bygger vidare på två tidigare Drive Sweden finansierade projekt som analyserat mobilitetshus och hållbart resande; FlexGate och AHA projekten.



Projektupplägg

Syfte

Projektet avsåg att bidra till utvecklingen av socialt relevanta mobilitetshus i medverkande stadsdelar, dvs designkoncept som integrerar olika mobilitetstjänster och infrastruktur i en samlad och användarvänlig miljö, med hjälp av medborgardrivna metoder. Mobilitetshus relateras i det här projektet till delad mobilitet (t.ex. Kollektivtrafik, mikromobilitet, bilpooler, samåkningstjänster m.m.) och problemet projektet främst avsåg att hantera var social hållbarhet, vilket är ett eftersatt område i detta fält. Social hållbarhet inkluderar frågor om ojämlikheter i tjänstetillgänglighet, pålitlighet, kvalitet, infrastrukturell tillgång och förtroende för teknik (Dillahunt & Veiont, 2018). Dock sträcker sig social hållbarhet längre än en specifik artefakt, och innefattar därmed även inkludering och deltagande under designprocessen. Alltså är socialt hållbar, delad mobilitet mer än ett transportsätt då det även tar hänsyn till samhällsengagemang och miljömedvetenhet på lokal och global skala. Därmed ämnade projektet att, likväl som att samskapa designkoncept för mobilitet, också utveckla metoder som utgår från social hållbarhet som grund där människors existerande rutiner kan stärkas på ett hållbart sätt.

Mål

MeMo-projektet ämnar främja social hållbarhet i planeringen av medverkande stadsdelar i enlighet med de av Sveriges transportpolitiska mål som fokuserar på att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgängligt i linje med Agenda 2030 (Trafikverket, 2019). Förstudien fokuserar på att skapa en ny konstellation av partners som är aktiva i demografiskt olika miljöer ämnar också bidra till nya kunskaper och tillämpningar av socialt hållbar delad mobilitet som är fördelaktig för medborgare av olika samhällsskikt, vilket skiljer sig från konventionella lösningar med fokus på tekniska lösningar för miljömässig hållbarhet, eller ekonomisk hållbarhet ur företagsperspektiv. Målsättningen är att detta ska bidra till att realisera Drive Swedens vision genom att ge konkreta exempel på hur just socialt hållbara transportsystem kan stödjas av digital teknik. Sättet att samverka och samskapa som etablerades genom förstudien bereder mark för nya typer av anpassningsbara lösningar att ta form i samspel med utvecklandet av existerande och framtida stadsdelar som senare kan konkretiseras och etableras i kommande genomförandeprojekt.

Resultatmålen för denna förstudie var att:

- a) *Kartlägga förutsättningar och behov, samt engagera boende/verksamma i de medverkande stadsdelarna, vilket inkluderade en sammanställning av viktiga värden och visioner från behovsägare och medborgare samt beskrivning av lokala förutsättningar och behov baserat på etnografiskt fältarbete och intervjuer med behovsägare presenterat i ett handlingsbart diskussionsunderlag.*
- b) *Identifiera existerande lösningar som kan stödja identifierade behov, samt en kartläggning av om/hur dessa lösningar behöver anpassas eller utvecklas.*



- c) *Etablera en samskapande metod och ta fram skräddarsydda designförslag med social hållbarhet i fokus, vilket inkluderade ett workshopmaterial för co-designaktiviteter baserat på medborgarnas upplevda erfarenheter samt designkoncept för mobilitetshus och delad mobilitet skapade av och med medborgare.*
- d) *Sprida resultaten, bland annat genom ett vetenskapligt konferensbidrag, samt ge förslag på fortsättningsprojekt där förslagen kan utvecklas till faktiska lösningar.*

Projektperiod

Projektet genomfördes från 1 januari till sista december 2024.

Partners

Lindholmen Science Park (koordinator), Högskolan i Halmstad, Bokab, HSB, Framtiden Byggutveckling, MölnDala Fastighet, Mölndal parkering, Mölndalsbostäder, Mölndals stad, PEAB, Härryda kommun, Landvetter södra utveckling och Västtrafik.



Metod och aktiviteter

Arbetet med medborgarengagemang, metodutveckling och designkoncept har innefattat totalt sju aktiviteter, varav fem workshops, två deltagande observationer och en intervju med experter inom området för mobilitet.

[Bild visualisering process]

Den första workshopen (WS1) genomfördes i februari med projektpartners för att skapa en gemensam grund för vad ett mobilitetshus kan och bör vara, vilka redan kända, sociala värden som kan understrykas i mobilitetshus utifrån tidigare erfarenheter, och därtill även vad dessa mobilitetshus kan innehålla baserat på intressenters resurser. Denna vision för gemensam grund och förståelse kunde sedan användas för att kommunicera och skapa reaktion hos invånare i Biskopsgården och Forsåker. Gemensam grund för mobilitetshus innefattade fyra teman som framkom genom analys av forskargruppen från Högskolan i Halmstad:

- A) Uthållighet
- B) Självständighet
- C) Gemenskapsbyggande
- D) Sammanbindande

Vidare läsning relaterad till temans innebörd hittas under *Resultat*.

Workshop 2 (WS2) genomfördes med invånare i Biskopsgården under maj månad med fokus på befintliga mobilitetsrutiner och idéskapande rörande mobilitetshusets relaterade tjänster med utgångspunkt i deltagares mål och behov. Som trigger för idégenerering användes mobilitetshuset som substitut till privatägda bilar, dock visade det sig att endast en av de 26 deltagarna hade tillgång till bil. Insikter från workshopen kan summeras med att deltagarna i workshopen kände sig fränskilda från resten av staden, t ex pga att det saknas mikromobilitetslösningar, men också att det är långa transportsträckor till geografiskt nära mål. Vidare fokuserade många idéer på delning av det vardagliga, som t ex leksaker, böcker, samt återbruk av möbler. Det fanns ett starkt engagemang till fortsatt medverkan i projektet och vi fick kontakt med nyckelpersoner som kunde fortsätta att hjälpa oss att rekrytera och involvera medborgare från Biskopsgården.

Workshop 3 (WS3) genomfördes i juni med två möjliga boende i Forsåker. Denna workshop fungerade dels som pilot för att utvärdera ett upplägg som ska vara skalbart och kunna genomföras online då det visat sig utmanande att nå framtida boende i Forsåker (av naturliga skäl då det inte bor några i området), dels för vidare förståelse för mobilitetsrutiner och potentiella "måsten" i ett framtida mobilitetshus. Insikter från WS3 kan summeras med förståelsen för att mobilitet ofta innefattar mer än individen, där familjemedlemmar, vänner och besökare måste kunna tas ansvar för och därmed ges möjlighet att nyttja mobilitetshusets tjänster. Vidare påpekades också nuvarande problematik vid övergång till hållbara transportalternativ då deltagare upplevde att privatägd bil fortfarande stod i centrum sett till kommuner och



<p>"Det känns som att vi är utelämnade med flit" David, 27</p> <p>David hänvisar till avsaknaden av mobilitetsalternativ där han bor. Med kryckor är hans vänner geografiskt nära, men tiden att resa dit med buss och spårvagn blir lång.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetstjänster designas för att skapa en känsla av inkludering och tillhörande?</p> <p><small>Seminarieuppgift: Inledning, transportföretag</small></p>	<p>"Jag har redan en cykel. Vad är tanken att jag ska göra med min egen mobilitet?" Adam, 28</p> <p>Rutiner finns redan. Adam pekar specifikt på vikten av att fortfarande kunna använda sina egna sätt att ta sig fram i kombination.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset inkludera människors redan befintliga sätt att ta sig fram?</p> <p><small>Seminarieuppgift: egenmobilitet</small></p>	<p>"...det är allt från läxor och visum, till leksaker och barnvagnar [...]" Miriam, 39</p> <p>Miriam menar att frågor rörande skolgång och delning av vardagliga ting spelar större roll än själva mobiliteten.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset stödja sociala frågor och lån av familjetillbehör?</p> <p><small>Vardagsresor, stämning, familjetjänst, utmaning</small></p>
<p>"Det är alldeles för få ögon på de där platserna [befintliga p-hus] för att jag eller familjen ska känna oss trygga där på kvällen" Simon, 40</p> <p>Befintliga p-hus har tendens att bli plats för otrugga aktiviteter under kväll och natt. Trygghet handlar inte bara om kameror, utan livlighet och människors närhet.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset öka trygghetsfaktorn utan mer teknisk övervakning?</p> <p><small>Trygghet som värde, förståelse för värde, värde och ögon</small></p>	<p>"Känner mig bra så hoppar jag av och promenerar vid Svarta Mossen. Det är skönt att gå förbi kyrkogården och lyssna på fågelkvitter" Inger, 58</p> <p>Inger motbevisar argumentet om att effektivitet alltid är centralt inom mobilitet. Sätt att ta sig fram är beroende av sinnesstämning och situation. Ett sätt dit, ett annat sätt tillbaka.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetstjänster designas för att ge utrymme för reflektion och situationella behov?</p> <p><small>Seminarieuppgift: utmaning, transportföretag, utmaning, utmaning</small></p>	<p>"Att skjutsa barn till träningen tar tid, och jag måste jobba. De är för små för att åka buss själva." Sonya, 41</p> <p>Sonya pekar på svårigheten i att få ihop vardagspuslet. Mobilitet blir nyckeln för både inkomst och fritidsaktiviteter.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset stötta sociala relationer och samtidigt betrygga barns resor?</p> <p><small>Vardagsresor, fritidsaktivitet, förståelse och värde</small></p>
<p>"Det blir ju tråkigt om det blir som alla andra tomma parkeringshus. Kan man inte ha något annat där beroende på dag eller natt?" Helena, 36</p> <p>Parkeringshus kan vara obehagliga under vissa tider. Helena menar att det krävs en viss anpassning av mobilitetshusets ytor och funktioner beroende på tid på dygnet.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshusets ytor och funktioner förändras beroende på tid eller användning?</p> <p><small>Tid som värde, utmaning, vardagsresor</small></p>	<p>"Även om det gapas efter att man ska använda cykeln, så känner man sig alltid lägst i transporthierarkin" Arvid, 29</p> <p>Att ta cykeln är en sak. Att få underhållna vägar, väjningsplikt eller tillgång är andra. Arvid pekar på vikten av att känna sig prioriterad i trafiken.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset få människor som väljer bort bilen att känna sig prioriterade?</p> <p><small>Resning och utmaning, trygghet</small></p>	<p>"Vad händer när familjen kommer på besök? Jag måste ju kunna boka till dem också" Melanie, 38</p> <p>Ett mobilitetshus innefattar inte endast ens egna liv, utan besökare. Melanie förespråkar att ta ansvar även för deras mobilitet.</p> <p>Utmaning: Hur kan mobilitetshuset stötta "sällanresor" och besökarens mobilitet?</p> <p><small>Sör och värde, utmaning, utmaning och värde</small></p>

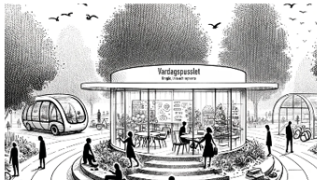
Figur 2 – Friktionskort

Under hösten genomfördes återigen workshop (WS4) med projektpartners för att kommunicera och iterera framtagna designkoncept genom identifierade lokala värden (se Figur 1). Denna session gav också möjlighet att konkretisera visualisering av designkoncepten, samtidigt som frågor och kritiska punkter från projektpartners kunde adresseras. Två canvas (se Figur 3 och Figur 4) användes för att konkretisera idéerna, medan friktionskort användes för att utmana och skapa reflektion kring tänkta idéer relaterade till två framtagna koncept: *Hyper-lokal mobilitet* och *Föreningsmobilitet*.



Hyper-lokal mobilitet

Det hyperlokala mobilitetskonceptet utgår från en omvänd tolkning av begreppet "transportfattigdom". I vissa områden handlar detta begrepp om begränsad tillgång till transportalternativ, vilket kan liknas vid nya områden med reducerat antal parkeringsplatser. I vardera fall blir därmed den hyperlokala mobiliteten central i ett fungerande vardagspussel. Här handlar det om att dela förse människor med alternativ, men också skapa utrymme för att låta socialt organiska transportsätt växa fram. Utmaningen blir sedan att koppla samman dessa transportsätt med staden, närliggande områden, hav och natur.



Friktionskort

Hur kan utmaningar navigeras eller övervinnas?

[Placera friktionskort här]

1. Målanvändare

Vem/vilka ska använda tjänsten?

2. Tjänsteutbud

Vad förser tjänsten användare med?

3. Interaktion

Hur och när ska användare interagera med tjänsten?

4. Resurser och infrastruktur

Vad behövs för att driva tjänsten?

5. Partners

Vilka samarbeten krävs för att driva tjänsten?

6. Tillgång

Hur får användare tillgång till tjänsten?

Figur 3 – Canvas för konceptet Hyper-lokal mobilitet

Föreningsmobilitet

Detta koncept fångar föreningars centrala roll i lokalsamhället, där de bidrar med både social och praktisk stöttning för att främja ett meningsfullt vardagsliv. Föreningar bidrar starkt till gemenskapen i ett område, men ställer också logistiska frågor genom resor till och från aktiviteter, samt transport av varor och utrustning. Konceptet utgår från föreningsmedlemmars bidragande till ett mobilitetshus, där utmaningen ligger i att stötta människors rörelser till och från aktiviteter, och utforska hur mobilitetshus kan omfördela ansvar och underhåll där föreningar tar en ledande roll.



Friktionskort

Hur kan utmaningar navigeras eller övervinnas?

[Placera friktionskort här]

1. Målanvändare

Vem/vilka ska använda tjänsten?

2. Tjänsteutbud

Vad förser tjänsten användare med?

3. Interaktion

Hur och när ska användare interagera med tjänsten?

4. Resurser och infrastruktur

Vad behövs för att driva tjänsten?

5. Partners

Vilka samarbeten krävs för att driva tjänsten?

6. Tillgång

Hur får användare tillgång till tjänsten?

Figur 4 - Canvas för konceptet Föreningsmobilitet

Som avslutande workshop (WS5) bjöds i december 2024 nyckelintressenter i form av lokala champions och projektpartners in för att tillsammans samverka kring vidare konkretisering av designkoncepten. Till detta tillfälle skapades kartor över områdena



för förankring av koncepten till faktiska platser (Figur 5), samt ark för summering av tillhörande, potentiella tjänster (Figur 6).

Memo KONCEPTWORKSHOP MAPPING



Figur 5 – Karta över område



Figur 6 – Summering för potentiella tjänster



Kartläggning av lösningar

Projektet har kartlagt och identifierat existerande mobilitetstjänster och -lösningar som kan stödja medborgarnas rese- och transportbehov genom omvärldsanalys och dialog samt intervjuer med leverantörer och operatörer. Diskussioner har också genomförts med leverantörer kring möjligheterna att anpassa tjänsterna till projektets designprinciper. Vi har varit i kontakt med en mångfald av olika aktörer: operatörer av fordonspooler (bil, cykel, mikromobilitet), Mobilitet-som-Tjänst, samåkningstjänster, godstransporttjänster, mobilitetsmäklare samt möjliggörare och samordningsaktörer. Dessa har huvudsakligen B2B-perspektiv med fastighetsägare och arbetsgivare som primär målgrupp. Vi har också haft dialog med flera andra projekt med närliggande inriktning samt deltagit i relevanta forum och event.

Projektledningsaktiviteter

Projektledningen har utöver konventionell koordinering, projektdrift och administration, arrangerat projekt-kick-off som satte i gång arbetet. Vi arrangerade också ett öppet slutseminarium som sändes direkt över nätet i Drive Swedens regi. Seminariet hölls 12 december 2024 och hade närmare hundra deltagare som följde eventet. Utöver att projektet och dess resultat presenterades av projektgruppen så talade också representanter för fastighetsägarna på en egen programpunkt, se <https://www.drivesweden.net/event/slutseminarium-medborgardrivna-mobilitetstjanster>. I anslutning till det öppna slutseminariet hade vi också en sluten session inom projektkonsortiet där vi diskuterade erfarenheter och lärdomar från projektets genomförande, samt preferenser för vägen framåt mot ett kommande genomförandeprojekt.



Resultat

Resultatet nedan består av tre olika delar. Först beskrivs fyra centrala teman identifierade utifrån intressentperspektivet som framkom i tidigare beskrivna workshops. Efter det beskrivs motsvarande nio teman identifierade genom arbetet med invånare i Biskopsgården och Forsåker. Utifrån respektive tema presenteras även tentativa designprinciper. Avslutningsvis presenteras en övergripande designidé som arbetades fram i våra avslutande workshops samt två designkoncept som bygger på tidigare identifierade teman.

Teman: intressentperspektiv

Nedan kommuniceras teman identifierade genom workshops med intressenter rörande mobilitetshus i form av *uthållighet*, *community-byggande*, *självständighet*, *sammanbindande*. Efter respektive tema presenteras tentativa designprinciper baserat på projektets insikter.

Designa för uthållighet

Intressenter kommunicerade ett behov av ett mobilitetshus som, till skillnad från vissa typer av garage från 60- och 70-talet, behöver vara uthålligt över tid. Här inkluderas hållbarhetsaspekter med koppling till existerande kollektivtrafik, men också att mobilitetshusets nyttjandenaspekter kan variera för att matcha olika tider på dygnet.

- Säkerställ att mobilitetshuset integreras med existerande kollektivtrafik och kan anpassas till förändrade mobilitetsbehov över tid.
- Utforma mobilitetshuset för flexibel användning under dygnets olika timmar för att maximera nyttjandegrad och skapa trygghet.

Community-byggande

Mobilitetshuset måste också vara community-främjande och stötta de fritidsaktiviteter som uppstår genom diverse föreningsinitiativ. "Pixbo-modellen" nämns som ett gott exempel på en förening som skapat mervärde genom att lösa logistikfrågan till och från aktivitet och därmed öka antalet deltagare i föreningen. Här bör dock undersökas olika föreningsmedlemmars tillgång, möjligen baserat på förtroendenaspekter i relation till föreningen.

- Skapa mobilitetslösningar som stärker och samverkar med lokala föreningar för att stötta deras verksamhet.
- Utveckla modeller för tillgång och användning som tar hänsyn till förtroendenivåer och medlemskap inom föreningar.

Självständighet

Mobilitetshuset ska samtidigt stödja möjligheten till självständighet som invånare där man känner ett ägandeskap trots att den privatägda bilen, i visionen om mobilitetshus, reduceras. Det måste, till exempel, vara möjligt att flytta från villa med bil till ett område utan där i stället mobilitetshuset med tillhörande noder kan substituera bilens centrala roll i ett vardagspussel.



- Erbjud mobilitetsalternativ som möjliggör ett självständigt vardagsliv utan privat bilägande.
- Säkerställ att mobilitetshuset och dess noder kan ersätta bilens funktion i vardagen, från pendling till ärenden.

Sammanbindande

Mobilitetshuset behöver också vara sammanbindande utan att konkurrera med existerande, sociala platser i form av exempelvis torg. Möjligen kan därför det naturliga flödet förstärkas genom att tillgängliggöra mobilitetshus genom användning av existerande mötesplatser och därigenom öka tillgänglighet till mobilitetshus.

- Placera mobilitetshuset i eller i anslutning till befintliga sociala platser för att öka tillgänglighet snarare än att skapa isolerade mobilitetslösningar.
- Utnyttja naturliga rörelsemönster och existerande mötesplatser för att sömlöst integrera mobilitetshuset i vardagslivet.

Teman: invånarperspektiv

Nedan kommuniceras identifierade teman som framkommit genom workshops och deltagande observation med invånare i Biskopsgården och Forsåker. Efter respektive tema presenteras tentativa designprinciper baserat på projektets insikter.

Inkludering

Invånare uttryckte att det ibland, med nuvarande transportfattigdom, kunde kännas som om de blivit utelämnade med flit. Att uteblivna transportsätt var ett aktivt val som höll dem utanför. För människor med rörelseförhinder eller behov av assistans för att ta sig fram, skapade detta långa sträckor för att träffa vänner och bekanta, genomföra fritidsaktiviteter, eller ta sig till olika platser i vardagen. Dessa långa sträckor var extra påfrestande när resmålen var geografiskt nära.

- Utforma mobilitetshuset så att det aktivt motverkar exkludering, särskilt för personer med rörelsehinder och assistansbehov.
- Prioritera lösningar som minskar avståndet mellan användare och viktiga platser i vardagen, särskilt när resmålen är geografiskt nära men svåråtkomliga.

Delning av det vardagliga

Mobilitetshus behöver förse mer än mobilitet och transport. I och med dess betydande roll för ett fungerande vardagsliv kan mobilitetshus också öppna upp för cirkulära användnings- och bytesbeteenden för återbruk av exempelvis böcker, leksaker och möbler för delning av vardagliga saker.

- Integrera system för delning och återbruk av vardagsföremål, som böcker, leksaker och möbler, för att skapa mervärde bortom transport.
- Säkerställ att delningslösningarna är lättillgängliga och enkla att använda, så att de blir en naturlig del av invånarnas vardagsliv.



Engagemang

Mobilitetshuset bör också ta hänsyn till det informella engagemang som existerar i lokalsamhället, som faciliteras och modereras genom och av så kallade "champions", vars roll och tillgivenhet är central för en aktiv community. Studien noterade även hur WhatsApp-grupper för olika aktiviteter och områden finns etablerade, bland annat en med över 200 kvinnor i Biskopsgården.

- Designa mobilitetshuset för att stärka och bygga vidare på existerande lokala initiativ.
- Underlätta för lokala "champions" att moderera och facilitera mobilitetstjänster genom tydliga roller och stödstrukturer.

Sammankoppling

Mobilitetshuset behöver bidra med en sammankoppling till existerande tjänster som anses naturliga i människors vardagsliv. Det kan alltså inte vara fristående, utan i stället ses som en del av ett system där relationerna till andra tjänster och existerande rutiner stötts. Mobilitetshuset måste förse användare med modalitet som är både kontext- och situationsberoende, samtidigt som själva mobilitetshuset i sig självt bör vara detsamma.

Övergången till ett mer hållbart transportsätt innebär också att dessa måste kännas prioriterade från användares perspektiv. Tydliga regler som stödjer transportsättet och därmed spelar i favör för användare, tillsammans med infrastruktur som underhålls i form av exempelvis stråk avsedda för det alternativa transportsättet och underhåll som gör det möjligt att resa med oavsett årstid eller säsong.

- Integrera mobilitetshuset i ett större nätverk av tjänster, så att det blir en naturlig del av vardagslivet snarare än en separat lösning.
- Erbjud mobilitetstjänster som anpassar sig efter kontext och situation, exempelvis genom flexibla val beroende på tid, plats och behov.

Ansvar och ägandeskap

Mobilitet handlar ofta inte heller om en specifik individ, utan ett socialt nätverk bestående av familjemedlemmar, besökare, och vänner. I en framtid med reducerade möjligheter för privatägda bilar måste ett mobilitetshuset kunna erbjuda tjänster som stöttar detta nätverk och potentiella ansvarsområden som individer innefattar genom sociala relationer, vare sig det är i form av besökare eller potentiella familjekonton. Här kan också växande lånekulturer inspirerade av informella, lokala praktiker och regionala biljettlånesystem användas för att därmed dela med sig till vänner, familj och andra besökare.

- Skapa möjligheter för delat ägande och ansvar genom system som inkluderar familjekonton, besöksmöjligheter och lånemodeller inspirerade av lokala praktiker.
- Designa mobilitetstjänster så att de kan stödja hela hushåll och sociala nätverk, snarare än enbart enskilda individer.



Organiserade initiativ

Organiserade initiativ finns det gott om i föreningsverige. Därför skulle mobilitetshus med förmån kunna stötta dessa initiativ och inspireras av lokala intressen genom sammanslagning och/eller samarbete med exempelvis kulturhus och sporthallar. Redan befintliga, organiserade initiativ bidrar också med en mening för rörelse - de är kort sagt något att röra sig till och följer redan vissa strukturer gällande besök, organisering och utförande.

- Samverka med redan existerande organiserade initiativ (t.ex. sporthallar, kulturhus) för att stärka meningsfulla mobilitetsmönster.
- Se mobilitetshuset som en del av befintliga strukturer för besök och aktiviteter, snarare än som en ny, fristående lösning.

Bemanning genom samordnare

Bortom kameraövervakning och annan utrustning för att bevara trygghet för människor och säkerhet för mobilitetsmodaliteter finns potential att, genom samordning och samverka med organiserade initiativ, skapa aktivitet och rörelse vid mobilitetshuset och därmed bidra översyn för platsen i fråga.

- Skapa trygghet och aktivitet vid mobilitetshuset genom synlig närvaro av samordnare eller community-ledda initiativ, snarare än enbart teknisk övervakning.
- Låt organiserade initiativ bidra till övervakning och trygghet genom sin naturliga närvaro vid mobilitetshuset.

Aktiva, rörliga föreningsgrupper som mobilitetsnoder

Som komplement till mobilitetshusets flexibilitet kan platser också förse med mobila mobilitetsnoder som drar nytta av befintliga trygghetsvärdar för områden. Nattvandrare eller lokala familjegrupper som under kvällstid vandrar genom områden kan vara ett exempel på grupper som hade kunnat fungera som mobilitetsnoder med direkt relation till mobilitetshusets transportalternativ. Vidare bör mobilitetshus vara utformade på sätt som möjliggör flexibilitet i utbud och utformning för att förse användare med samlade, anpassningsbara ytor relaterade till efterfrågan.

- Utforma mobilitetshuset för att möjliggöra flexibla och mobila mobilitetsnoder, exempelvis i samverka med trygghetsvärdar och nattvandrare.
- Säkerställ att mobilitetshuset kan anpassas efter efterfrågan och fungera som en dynamisk resurs snarare än en statisk byggnad.

Den faktiska stadsdelsgränsen

I speciella fall finns utomstående faktorer som påverkar möjligheten att dela på mobilitetsalternativ försedda genom mobilitetshus. Dessa påverkar också placeringen av mobilitetshus, vilket kräver omtagning kring rollen av geografiska kartor. I vår studie visade sig intressen från norra respektive södra delen av Biskopsgården innebära komplikationer i relation till områdesgränser. I dessa fall bör mobilitetshus i stället ta hänsyn till kartor som ritas med andra än de traditionella aspekterna.

- Planera mobilitetshusets placering och utformning baserat på faktiska rörelsemönster, snarare än administrativt bestämda områdesgränser.



- Utforma kartor och navigationssystem som speglar hur invånare faktiskt rör sig i staden, snarare än traditionella geografiska indelningar.

Designidé och tillhörande designkoncept

Nedan följer beskrivningar av de designkoncept som slutligen ämnar att belysa identifierade teman. Koncepten är menade för vidare utveckling och bör ses som initiala idéer för kommande iteration och vidare designpraktik och –aktiviteter.

Designidé: Föreningskultur som drivkraft för mobilitetslösningar

Denna designidé speglar föreningars skapande av mobilitetsbehov utifrån sociala principer, vilket öppnar upp för att också förstå dessa mönster som en del av lösningen framåt. Konceptet vänder också på fixeringen vid indelning av specifika, geografiska områden, och pekar på alternativ i form av sociala kartor i planering av framtidens mobilitet för att skapa socialt hållbara lösningar. Därmed kan mobilitet planeras utifrån andra perspektiv än tidigare och förstå att det finns fler perspektiv på mänskligt vardagsliv än skola och jobb. Traditionella affärsmodeller, så som B2B, kan itereras till Business-2-förening där potentiella trygghetsvärdar, champions, och lokala föreningar blir en del i hur mobilitet utformas och används.

Designkoncept: Hyper-lokal mobilitet

Konceptet utgår från en omvänd tolkning av begreppet "transportfattigdom". I vissa områden innefattar detta begrepp begränsad tillgång till transportalternativ, vilket kan liknas vid nya områden med reducerat antal parkeringsplatser. I vardera fall blir därmed den hyperlokala mobiliteten central i ett fungerande vardagspussel. För transportplanerare och designers blir det av vikt att dels förse människor med alternativ, dels att skapa utrymme för fortsatt drift och utveckling av socialt organiska transportsätt. Utmaningen blir sedan att koppla samman dessa transportsätt med staden, närliggande områden, hav och natur, och därmed utveckla platser och vägarna dit för en socialt hållbar mobilitetsframtid.

Designkoncept: Föreningsmobilitet

Konceptet belyser föreningars centrala roll i lokalsamhället där dessa bidrar med både social och praktisk stöttning för ett värdefullt vardagsliv. Föreningar bidrar starkt till gemenskapen i ett område, men ställer också logistiska utmaningar genom resor till och från aktiviteter, samt transport av varor och utrustning. I detta koncept blir föreningsmedlemmar bidragande i relation till mobilitetshus och mobilitetslösningar den huvudsakliga skillnaden från traditionella affärsmodeller, och utmaningen ligger i att stötta människors rörelse till och från aktiviteter genom att utforska hur mobilitetshus och leverantörer/operatörer kan omfördela ansvar och underhåll med föreningar i en ledande roll.

Kartläggning av lösningar

Från vår dialog och intervjuer med leverantörer och operatörer av mobilitetstjänster är följande områden mest relevanta ur projektets perspektiv: i) hur aktörerna arbetar med att fånga upp medborgarnas behov, ii) deras syn på förutsättningar för att etablera tjänster i Forsåker och Biskopsgården, samt iii) hur tjänsterna relaterar till



projektets designkoncept. Här följer beskrivningar av resultat och observationer från våra dialoger och intervjuer ur dessa perspektiv.

När det gäller att fånga upp behov från boende och verksamma, så är det vanligt med enkäter, kampanjer och dialog inför det att en tjänst ska lanseras. Då är det naturligt att den aktuella tjänsten är i fokus, snarare än bredden av behov/krav, och målgruppen utgörs av de som erbjuds tjänsten. När tjänsten är i bruk är det vidare utbrett med olika typer av uppföljning och insamlande av feedback. Här är enkäter den vanligaste metoden, men en del operatörer utgår också från den data som genereras av tjänsten. Dessa aktiviteter når i första hand de befintliga kunderna. Det finns helt klart en bred samsyn kring vikten av att förstå, inkludera och anpassa tjänsterna efter användarnas behov och man gör en hel del för att åstadkomma tvåvägskommunikation/-information, men man svårt att nå utanför befintlig kundkrets och att komma i kontakt med presumtiva användare utöver de som är mest engagerade.

De två stadsdelarna vi studerat i projektet, Forsåker och Biskopsgården, har stora skillnader vad gäller ekonomiska förutsättningar och trygghetsaspekter men också gällande mobilitetsbehov. De aktörer vi haft dialog med har främst erfarenheter från områden liknande Forsåker och de är praktiskt taget helt frånvarande i Biskopsgården. De har dock intresset för stadsdelen och andra socio-ekonomiskt svagare områden men de ser stora utmaningar med den ekonomiska bärkraften och större risker för stöld och skadegörelse. Behoven kan också skilja sig åt: i Biskopsgården finns en form av mobilitetsfattigdom och det behövs bättre tillgänglighet till olika mobilitetslösningar, men det handlar inte om att få folk att ställa sin bil – man reser redan delat och hållbart i stor utsträckning – utan att tillskapa eller främja fler mobilitetstjänster utöver kollektivtrafik. Detta står i kontrast till målbilden i Forsåker där fokus framför allt ligger på att minska det enskilda bilresandet. I våra dialoger föreslås att en möjlig väg framåt, för etablering av fler mobilitetslösningar i socio-ekonomiskt svagare områden, kan vara att börja småskaligt med anpassade tjänster och framför allt att involvera fler lokala aktörer så som civilsamhället vilket kan öka tilliten och leda till mer robusta lösningar.

I dialogerna lyfte vi specifikt designkonceptet Föreningsmobilitet som i korthet innebär att lokala föreningar engageras i driften av områdets mobilitetstjänster och -lösningar. Designkonceptet möts av ett övervägande positivt mottagande bland aktörerna eftersom man ser att det har potential att skapa god nytta för alla parter. Det finns definitivt möjlighet att delegera enklare underhållsuppgifter till föreningar eller att låta dem inta en stödjande roll i drift och hantering av mobilitetstjänster.

Samtidigt identifierades flera utmaningar, särskilt när det gäller mer avancerad service och underhåll som kräver specifik utbildning eller kompetens. Hanteringen av säkerhetskritiska komponenter, risken för olyckor och tillhörande försäkringsfrågor lyftes fram som centrala problemområden. Dessutom ställer leasingavtal, vilket generellt ligger i grunden för fordonspooler, ofta krav på att service, underhåll och reparationer utförs av professionella aktörer, vilket kan försvåra föreningars engagemang. Tjänsteleverantörer pekade även på organisatoriska utmaningar, särskilt svårigheten att hantera olika delar av flottan (i olika områden) på olika sätt. Detta kan skapa komplexitet i verksamheten och kräver anpassad organisatorisk hantering. Vidare måste frågor om kompensation till föreningar, regelverk och



arbetsmiljöansvar klargörs för att säkerställa långsiktig hållbarhet och bärkraft. En möjlig väg framåt är att tillämpa en modell med kombinerat ansvar, där föreningar och professionella aktörer samarbetar med tydlig rollfördelning. För att minimera risker och testa lösningens genomförbarhet föreslås en stegvis implementering.

Vi har också haft dialog och samverkan med flera projekt och initiativ med närliggande inriktning för kunskapsspridning och koordinering, exempelvis:

- "Jämlig tillgänglighet: Kvinnors mobilitetsbehov i socioekonomiskt utsatta områden" ref. [D]
 - Undersökte förutsättningar och behov av hushållsnära mobilitet via djupintervjuer med medborgare
- "Stadsdelsövergripande mobilitetssystem SÖMS" ref. [E]
 - Stadsdelsövergripande mobilitetssystem som främjar samnyttjande av mobilitetstjänster och parkeringsresurser
- "Mobilitetsplånbok" ref. [F]
 - Öppet operatörsoberoende system som förenklar administration och underlättar tjänsteintegration
- Mobilitetshotell P-hus Nordstan ref. [G]
 - Samlokalisering och samverkan av mikromobilitetsaktörer och -tjänster för effektiva och hållbara personresor och godsleveranser
- Drive Sweden forum för Mikromobilitet ref. [H].
 - Nationellt nätverk för samverkan mellan kommuner, leverantörer med flera med syfte att främja hållbara och säkra mikromobilitetslösningar

Det är intressant att det finns en relativt bred grupp av initiativ som, trots deras olika fokus, sammantaget verkar för utveckling av delade resor och transporter som också inkluderar sociala hållbarhetsaspekter.

Bidrag till Drive Swedens vision och effektmål

Fastighetsutvecklare och kommunala tjänstepersoner utöver huvudmännen bakom de två stadsdelarna i fokus hade mycket bra utbyte av projektet. Flera av dessa står i begrepp att planera/projektera egna mobilitetshus, med tillhörande mobilitetstjänster, och de drog därför stor nytta av projektets resultat inom sakfrågorna, men kontakter knöts också mellan de olika aktörerna som även resulterade i besök och erfarenhetsutbyten vid sidan om projektets aktiviteter – som fortsätter efter projektets genomförande. Detta exemplifierar hur projektet har bidragit till Drive Swedens vision och effektmål: nya aktörskonstellationer och samarbeten har utvecklats och främjar möjligheter till replikering till andra stadsutvecklingsprojekt i Göteborgsregionen.

Vidare har de utvecklade metoderna och koncepten involverat aktörer längs hela värdekedjan, speciellt allmänheten, med syfte att tillämpa dessa i utveckling och drift av kostnadseffektiva, tillgängliga och socialt hållbara mobilitetstjänster. Därmed har projektet bidragit till en utvecklad stadsplanering med nya metoder och samverkansmodeller som stödjer bärkraftiga och jämlika mobilitets- och transportlösningar.



Slutsats, lärdomar och nästa steg

Utifrån denna förstudie är vår slutsats att mobilitetshus har en potential att fungera som en sammanhållande nod där fysiska och digitala mobilitetsresurser kan kopplas samman och förbättra tillgången till hållbara transportalternativ och stärka lokalsamhällen. Genom de olika workshopparna och deltagande observationerna har det blivit tydligt att mobilitet inte bara handlar om transport utan även om social inkludering, delningsekonomi och att skapa självständighet utan privatägd bil. Särskilt invånare i Biskopsgården uttryckte känslan av att vara avskärmade från staden på grund av bristande transportlösningar. Vidare framkommer vikten av att mobilitetshus stödjer både individuella och kollektiva behov. Ett annat centralt resultat var att existerande föreningskultur kan spela en nyckelroll i mobilitetsplanering, där lokala organisationer kan bidra till att skapa och driva hållbara mobilitetssystem.

En viktig lärdom från projektet är att implementeringen av mobilitetshus bör ske i nära samverkan med lokalsamhället och anpassas efter kontextspecifika behov. För att möjliggöra en övergång från privatägda bilar till mer hållbara alternativ krävs inte bara fysiska lösningar, utan också en förändring i hur mobilitet organiseras och förstås. De framtagna designkoncepten, såsom hyper-lokal mobilitet och föreningsmobilitet, pekar på alternativa sätt att strukturera transportlösningar genom att dra nytta av existerande sociala strukturer. Dessutom behöver framtida mobilitetshus kopplas samman med andra samhällstjänster för att skapa en mer integrerad och socialt hållbar transportmiljö.

En annan central slutsats från projektet är att det finns en bred uppslutning kring nyttorna med att förstå, inkludera och sätta medborgarna i fokus och att utgå från deras behov och vardagsrutiner när mobilitetstjänster ska utformas och etableras - i såväl befintliga som nya stadsdelar. Det finns också en samsyn beträffande det stora värdet av att involvera lokala föreningar och aktörer vid etablering av mobilitetstjänster, dels skapar det möjligheter till delegerat ansvar, skraddarsydda erbjudanden och lägre kostnader, dels stärker det tilliten till lösningarna bland stadsdelens medborgare. Specifikt finns det en öppenhet hos leverantörer att anpassa sina lösningar så att föreningar kan involveras i tjänsternas drift och underhåll.

Det är också positivt att det finns en hel del initiativ och andra projekt som adresserar bärkraftiga och socialt hållbara mobilitetslösningar. Några stärker samverkan mellan huvudmän såsom fastighetsägare, medan andra utvecklar system som underlättar integrationsaspekter för leverantörer, osv. Sammantaget förbättras konkurrenskraften hos delad mobilitet genom att kunskapen ökar och att såväl utbud som efterfrågan förstärks.

Vidare verkar det finnas ett stort intresse att vidareutveckla de framtagna koncepten hos kommunala bostadsbolag, både bland förvaltande och utvecklande bolag. Projektkonstellationer är under diskussion där dessa bolag, tillsammans med transportbolag, mobilitetsaktörer, stadsplaneringsenheter samt socialförvaltningar är intresserade av att utveckla och testa dessa koncept i Biskopsgården eller liknande områden i Göteborg.



Spridning och publikationer

Projektet och dess metoder och resultat har redovisats vid ett öppet slutseminarium med stort deltagande. Resultatet har även spridits via Drive Swedens nätverk samt via andra nätverk och kanaler ex. Lindholmen Science Parks, HSB och Högskolan i Halmstads hemsidor och sociala medier etc. Projektet ingår också i forskningsprogrammet REBEL på Högskolan i Halmstad, vilket sätter in resultaten i ett större forsknings- och utvecklingssammanhang kring framtidens smarta boende.

MeMo-projektet presenterades under innovationskonferensen den 28 oktober 2024 på Högskolan i Halmstad både genom en muntlig presentation och genom en posterutställning. Vidare presenterades projektet i Drive Sweden's monter på Smart City Expo i Barcelona 2024 samt vid ett kunskapsspridande webinarium den 27 januari 2025 som genomfördes inom ramen för Horizon Europe-projektet SPINE.

Projektet har vidare resulterat i följande publikationer:

Weberg, O., Lund, J., Fors, V., and Resmini, A. (2025). Socially resilient mobility planning: Main challenges and design implications. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 29, 101334.

Ebbesson, E., Lund, J., Fors, V., & Smith, R. C. (2024). Design Ethnographic Toolkits in Living Labs. In *OpenLivingLab Days Conference 2024* (p. 313).



Referenser

[A]. Petrocchi, F., Mincoletti, G., Imbesi, S. (2021). How Co-design Leads Mobility Innovation Towards a More Inclusive and Senior-Friendly Transportation System. In: Shin, C.S., Di Bucchianico, G., Fukuda, S., Ghim, YG., Montagna, G., Carvalho, C. (eds) Advances in Industrial Design. AHFE 2021. Lecture Notes in Networks and Systems, vol 260. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-80829-7_30

[B]. Teko, E., & Lah, O. (2022). Capacity needs assessment in transport innovation living labs: the case of an innovative e-mobility project. *Frontiers in Future Transportation*, 3.

[C]. Dillahunt, T. R., & Veinot, T. C. (2018). Getting there: Barriers and facilitators to transportation access in underserved communities. *ACM Transactions on Computer-Human Interaction (TOCHI)*, 25(5), 1-39.

[D]. Jämlik tillgänglighet: Kvinnors mobilitetsbehov i socioekonomiskt utsatta områden”, Trivector, Vinnova-FFI, <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2024/05/mobilitetstjanster-i-gottsunda-rapport-v1-1-2.pdf>

[E]. ” Stadsdelsövergripande mobilitetssystem SÖMS”, RISE, Vinnova, <https://www.ri.se/sv/vad-vi-gor/projekt/stadsdelsovergripande-mobilitetssystem-gamlestaden> , <https://gamlestadenmobilitet.se/>

[F]. ”Mobilitetsplanbok”, RISE, Vinnova-Drive Sweden, <https://www.drivesweden.net/projekt/mobilitetsplanbok>

[G]. Mobilitetshotell P-hus Nordstan, Göteborgs stad, Nordstan, MOVE21-EU, <https://www.nordstan.se/en/mobilitetshotellet-i-nordstan>

[H]. Forum för Mikromobilitet, RISE-Drive Sweden, <https://www.drivesweden.net/projekt/natverk-mikromobilitet-fas-2>

