

Energimyndighetens titel på projektet – svenska Fler turister men färre bilar i Destination Järvsö	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska More tourists but less cars in Destination Järvsö	
Universitet/högskola/företag Ljusdals Kommun	Avdelning/institution Enheten för strategisk och hållbar utveckling
Adress Norra Järnvägsgatan 21, 827 80 Ljusdal	
Namn på projektledare Peter Nilsson	
Namn på ev övriga projektdeltagare Roland Hamlin	
Nyckelord: 5-7 st Bilfri mobilitet, skyttelbuss, tåg, turism, persontransporter, skolbuss, Järvsö	

Förord

Idén till detta projekt dök upp i sluttampen av ett omfattande hållbarhetsprojekt drivet av Destination Järvsö. Förslaget togs sedan vidare av Ljusdals Kommun som kom att bli projektets huvudman.

Projektet är drivet som ett samverkansprojekt mellan Ljusdals Kommun, Destination Järvsö samt ett konsortium av lokala aktörer inom turistnäringen. Utformning av testtrafiken är gjord tillsammans med de involverade lokala företagen, som även delfinansierat projektet. De delaktiga företagen är: Destination Järvsö, Järvsöbacken AB, Järvsö Resort Service, Bergshotellet Järvsö, ICA Järvsö, brf. Bergsgården, JBP Hotell, Helsingegården, Järvsö Camping, Hotell Järvsöbaden och Pensionat Björkbacka.

Projektet är huvudsakligen finansierat av Energimyndigheten.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Summary	2
Inledning/Bakgrund	4
Genomförande	7
Resultat	11
Diskussion	18
Publikationslista	22
Referenser, källor	22
Bilagor	22

Sammanfattning

Projektets huvudsakliga syfte är att öka andelen vinterturister som väljer att ta tåget till Järvsö. Under projekttiden har antalet ankomster till Järvsö station ökat med 279%. Att dessa resor gjorts med tåg istället för bil beräknas ha ersatt 1 255 833 bilkilometer och därmed reducerat utsläpp av 194 645kg CO₂.

Järvsö är en vinterturistort med goda tågförbindelser till sin huvudsakliga målgrupp i Mälardalen. Trots det väljer enbart en liten andel av besökarna att ta tåget till sin vistelse i Järvsö. Situationen speglar en trend i den svenska vinterturismen: Majoriteten av persontransporterna för semesterresor vintertid sker med bil. Dessa bilresor orsakar betydligt större utsläpp av växthusgaser än vad motsvarande tågresor skulle göra. Detta projekt syftar till att öka andelen turister som väljer att resa med tåg till sin vintervistelse i Järvsö, och samtidigt minska antalet bilar på turistorten.

För att uppnå detta har beteendepåverkande insatser genomförts. Efter att ha identifierat vad som hindrar ökat tågresande har projektet varit inriktat på testtrafik med skyttelbuss på avgörande sträckor inom turistorten.

Skyttelbusslösningen syftar till att garantera att besökarna når sin slutdestination och därmed klarar sin resa dörr till dörr, samt att erbjuda besökare och lokalinvånare mobilitetstjänster som kan ersätta lokala bilresor. Genom detta minskar behovet av att köra bil inom turistdestinationen och tågresan fungerar hela vägen fram.

Testtrafiken har resulterat i en framarbetad samarbetsmodell mellan lokala aktörer inom besöksnäringen och det transportbolag som utför den kommunalt upphandlade skoltrafiken. Synergieffekter mellan skoltrafik och turisttrafik har identifierats och en kostnads- och energieffektiv lösning har framarbetats.

Testet av mobilitetstjänster har fallit ut väl. Både aktörer och besökare har uppskattat de nya mobilitetstjänsterna. Aktörerna inom den lokala besöksnäringen har tagit över arbetet för att fortsätta driva de insatser som påbörjats inom projektet.

Summary

The main purpose of this project is to increase train based winter tourism in Järvsö. During the project period the amount of arrivals to Järvsö Station have increased by 279%. These margin effects on train travel are estimated to have replaced 1 255 833 driven kilometres, and thus also replaced emissions of 194 645kg CO₂

Even though Järvsö is a winter resort with good train connections to its main visitor base in the Stockholm region, only a fraction of its visitors in winter arrive by train. The situation reflects a trend in Swedish winter tourism, where the majority of holiday travels are made by car. These car trips cause high emissions of greenhouse gases compared to equivalent travels made by train. The aim of this

project is to increase the proportion of travels made to Järvsö by train, and at the same time decrease the number of cars circulating the resort in winter.

In order to achieve this, changes have been made to affect the behaviour of visitors. After identifying what structures prevent more people from travelling by train today, the project have focused its efforts on testing the effects of shuttle-bus traffic within the winter resort. The aim of this shuttle-bus traffic have been to guarantee its travellers that they will make their journey all the way to their final destination, and also to offer visitors and local inhabitants mobility services that can replace the need of car travels within the resort.

The tests of mobility services have resulted in a new collaboration between private actors in the local tourism industry and the transport company responsible for the publicly ordered school bus traffic. Possible synergies between tourism- and school bus traffic have been identified by the project, and the involved parties have established a cost and energy efficient solution for future collaboration.

Overall, both visitors and businesses within the local tourism appreciated the offered mobility solutions.

Inledning/Bakgrund

Järvsö är en turistort. Skidanläggningen Järvsöbacken är en av Sveriges 10 största sett till antalet besökare och den huvudsakliga målgruppen är stadsboende skidåkande familjer i Mälardalen. Byn har goda tågkommunikationer med flera direkttåg till och från Stockholm dagligen, ännu fler tågavgångar om tåg med byte i Gävle inkluderas, och restiden är drygt tre timmar. Från Järvsö station ligger i stort sett hela turistdestinationen inom en radie av några få kilometer. Ändå väljer en klar majoritet av besökarna vintertid att resa med bil. Trots halka, snö och mörka vägar. Många uppger rentav att andra färdssätt inte är ett alternativ. De är tvungna att ta bilen. Hur är det möjligt? Och vad kan vi göra för att ändra på det?

Utmaning/problem

Projektets huvudsakliga utmaning är att växla privata persontransporter inom vinterturism från bil till tåg.

Persontrafik i bil orsakar betydligt högre utsläpp av växthusgaser än motsvarande persontransporter genomförda med tåg. Tåget går rakt in i byn, men ses ändå av många inte som ett alternativ till bilen.

Projektet har fokuserat på beteendepåverkande insatser för att skifta privata persontransporter från bil till tåg. En av grunderna i beteendepåverkan är att analysera vilka behov som ligger till grund för det nuvarande beteendet, samt vilka hinder som ligger i vägen för det önskade beteendet.

Fokus för projektet har därför inte primärt legat på marknadskommunikation i form av reklam och annonsering för att uppmana till tågresor. Fokus har först och främst legat på produktutformning och paketering samt etablering av stödfunktioner som underlättar tågresandet. Dessa förändringar har sedan kommunicerats till besökare och lokalinvånare.

En huvudutmaning för projektet är att identifiera kritiska punkter för bilfri mobilitet till och inom turistorten, samt att arbeta fram lösningar på dessa kritiska delar.

Lokala förutsättningar

Järvsö har många besökare under vintersäsongen, cirka 240 000 skiddagar och 150 000 gästnätter per vinter, vilket leder till trafikproblem och trängsel. Under lågsäsong är byn däremot en liten ort med 1600 invånare. Den servicenivå som högsäsongen skulle behöva är svår att upprätthålla på helårsbasis. Tillgången till taxitjänster har de senaste åren varit opålitlig. Ibland är Järvsö Taxi bokningsbar, ibland inte. Servicen har överlag ansetts otillgänglig.

Många boenden ligger inte i direkt anslutning till backen. Besökare på dessa boenden samt bybor behöver därför ta bilen till skidbacken. Skidåkare boendes i närområdet med möjlighet att ta regionaltåget till Järvsö, tar sig inte från Järvsö station till skidbacken utan lång promenad. Det går bra att ta tåget till Järvsö. Väl

på stationen är det sedan svårt för besökare att ta sig ända fram till sin slutdestination. Lokaltrafik som knyter byn till skidbacken eller boenden saknas.

Brist på taxiaktör är en målande utmaning i glesbygd: bristande underlag för kommersiell taxitjänst under majoriteten av året. Stort behov av service under turistsäsongen.

15 km från Järvsö ligger längdåkningscentret Harsagården som länge upplevt stort behov av förbättrade resmöjligheter. Såväl besökare som de ansvariga för verksamheten vittnar om parkeringskaos vid anläggningen och rent trafikfarliga situationer. Kundunderlaget är gott. Harsagården har ca 80 000 besökare per vinter. Ca 2000 besökare en normal lördag vintertid. I dagsläget finns inget alternativ till enskilda bilresor för dem som vill besöka längdskidanläggningen Harsagården. Lokaltrafiken trafikerar inte sträckan Järvsö – Harsa över huvud taget.

Teoribildning

I Sverige har en stark tradition av bilresande präglat vinterturismen. Detta kan bero på många orsaker exempelvis brist på tåg baserad infrastruktur, problem med att ta med sig packning eller bristande lokal mobilitet på vinterorter. Detta har i sin tur präglat byggandet och utvecklingen av vintersemesterorter, vilket ytterligare cementerat ett bilbaserat resebeteende.

Huvudsakligen bilbaserade resmönster medför även lokala problem på orten dit resorna går. Trängsel, köer, parkeringsproblem och lokala avgaser. Just den typen av problem som många av vintergästerna vill undvika genom att åka på skidresa.

Boendens placering lokaliseras ofta nära skidbackar, ”ski-in-ski-out”, vilket möjliggör autonom rörelsefrihet för sällskapetets olika medlemmar under dagtid. Samtidigt tenderar sådan byggnation att medföra att besökare i högre grad bor isolerat längre ifrån bykärnor med restauranger och affärer.

Utgångspunkten är ofta att gästen förväntas anlända med bil. I liten skala är det sällan något problem. När semesterorten växer ökar risken för samma typer av trängselrelaterade trafikproblem som i en större stad. Fler gäster betyder fler bilar. Fler bilar kräver fler parkeringsplatser. För att underlätta för gästen anläggs dessa parkeringsplatser ofta i direkt närhet till besöksmålet, gärna så nära som möjligt. När besöksmålet utvecklas och lockar fler besökare, blir det fullt på parkeringen. Standardlösningen är att bygga fler och större parkeringar. Ett uppenbart problem är att markanvändning som prioriterar förvaring av bilar framför den egentliga verksamhetens utbredning verkar direkt hämmande för verksamheten och på sikt även hela besöksorten. Parkeringsytorna blir ett hinder för de verksamheter de ska understöda. Dels adderar parkeringsområden inget mervärde för besökaren, och dels står de i direkt konkurrens om markanvändning med besöksmålts värdeskapande verksamhet.

På många av alpernas skidorter ser det annorlunda ut. Boenden byggs i högre grad centrerat i byarna och byarna kopplas sedan ihop med de stora liftstationerna med

skidbussystem som trafikerar skidorten. Vad som drivit denna skillnad i utveckling är oklart men anledningarna kan tänkas vara flera. Trånga dalgångar ger brist på ytor. Serpentinvägar till besöksorten skapar större problematik med bilköer. Högre antal besökare ställer högre krav på bra lösningar. Högre markpriser i skidorterna gör det för dyrt att anlägga parkeringar på de bästa ytorna.

En grundtanke i projektet är att ett system för bilfri mobilitet erbjuder samma autonoma rörelsefrihet som ski-in-ski-out boendet.

Sådana lösningar skapar mervärden från fler perspektiv. De ökar kundvärde för den lokala besöksnäringen. Dels genom att underlätta rörelsefrihet och erbjuda fler möjligheter till upplevelser. Dels genom att minska negativa effekter som bilköer, trängsel och parkeringsproblem.

De underlättar även fossilfritt resande. Genom att erbjuda besökare förbättrade möjligheter att klara sin resa dörr till dörr ökar tillgängligheten för tågresor. Dessutom minskar risken att besökare ”fastnar” på stationen och inte tar sig till sitt boende.

Att börja erbjuda gäster och lokalinvånare mobilitetstjänster är ett första steg i att överbrygga den hönan-och-ägg problem som bristen på taxitjänster innebär. Finns ingen service, finns heller inget reellt alternativ till att lämna bilen. Inga bilfria resor genomförs, inget underlag på efterfrågan dokumenteras och ingen aktör vill etablera service.

I nuläget klagar besökare på dåligt utbud av taxiresor. Hotell och restauranger skriker efter tillgång till taxi. Taxiaktörer klagar på bristande kundunderlag. Cirkulär problematik. Så länge inga resor görs har taxiaktörerna rätt, eftersom det faktiskt saknas dokumenterat bevis på kundunderlaget.

Projektets målsättning har därför varit att slå in en kil i det resonemanget. Genom att få ett statistiskt underlag av genomförda resor och kundupplevelser kan projektet påvisa en faktisk efterfrågan, som sedan kan användas för att mobilisera den lokala besöksnäringens aktörer.

Utmaningen är dels att utveckla en kostnadseffektiv grundläggande mobilitetstjänst, men kanske framförallt att utveckla en uthållig och hållbar marknadsmodell för hur en sådan mobilitetstjänst kan finansieras som ett samverkansprojekt mellan den lokala turistnäringens olika aktörer.

Under två vintrar har projektet genomfört testtrafik med skidbuss och skyttelbuss.

En huvudutmaning för projektet är den av många besökare delade uppfattningen att de måste ha bilen för att kunna åka på skidsemester. Den attityden hoppas projektet kunna förändra. Delvis genom marknadskommunikation, men framförallt genom att erbjuda alternativ som kan ersätta behovet av egen bil på semesterorten.

På längre sikt är förhoppningen att de resultat och lärdomar projektet får fram ska kunna överbrygga det marknadsmisslyckande som uppstått när besökare och

lokala boende- och mataktörers behov av mobilitetstjänster inte kunnat matchas med utbudet från lokala transportaktörer.

Genomförande

Efter projektbeslutet 29 oktober rivstartade projektet för att kunna bedriva skyttelbusstrafik vintersäsongen 18/19. Upphandling av trafiken och rekrytering av projektledare hade redan påbörjats i väntan på finansieringsbeslut.

Upphandlingsunderlag för skytteltrafiken togs fram efter dialog med lokala intressenter och genomfördes med stöd av Inköp Gävleborg. Under dialogen framgick att behoven är varierade och svåra att tillfredsställa med ett enda fordon. Den efterfrågade trafiken preciserades till upphandling av två ”paket”: en minibuss torsdag till söndag kl. 9-19 från 20 december – 3 mars, samt en 19-personersbuss för högsäsong 14 februari - 3 mars. Taxibilen skulle även bedriva taxiverksamhet kvällstid 19 – 22. Upphandlingen avsåg endast en säsong för att möjliggöra justeringar av underlaget till nästa säsong.

Upphandlingsunderlaget annonserades perioden 5-20 november. Två anbud inkom och det billigaste antogs. Avtal tecknades 7 december med Hudik Taxi AB. Peter Nilsson tillträdde sin tjänst som projektledare 10 december. Trafiken påbörjades 20 december.

På grund av den korta startsträckan var det svårt att hinna nå ut med information och marknadsföring. Turlista och tidtabell fanns inte att kommunicera. Trafikens begränsade kapacitet gjorde det även svårt att marknadsföra trafiken. Det gick inte att garantera resande plats i fordonet på grund av fordonets begränsade antal platser.

Under trafikperioden kördes dagliga turer till längdåkningsområdet Harsa. Dagligen kördes även turer internt inom Järvsö. Tre huvudsakliga transportbehov identifierades.

Till och från backen varje dag från icke backnära boenden, transfer mellan boenden och station för gäster som anländer med tåg samt resor mellan stationen och backen för att möjliggöra kollektivt resande till skidbacken från närområde.

Trafiken kördes med två olika fordon. En minibuss ur Hudik Taxis taxiflotta med plats för 7 passagerare, utrustad med två takboxar för skidtransport, körde hela perioden. Lastning tog lång tid och fordonet saknade utrymme för bagage. Under testperiodens senare del användes även en buss med 19 platser där skidutrustning lastades direkt i fordonet genom bakdörrarna. Ett direkt problem var kapacitetsbristen hos ett så litet fordon. Det kan ej köra linjetrafik utan lämpar sig primärt för taxiresor.

Perioden 20 december – 10 februari trafikerade det mindre fordonet sträckor inom Järvsö samt sträckan Järvsö – Harsa två gånger dagligen. Under den senare delen

av projektet körde de två fordonen simultant. Det mindre fordonet trafikerade Järvsö – Harsa tre gånger dagligen och det större körde inom Järvsö.

Skyttelbusstrafiken inom Järvsö var kostnadsfri för resenären. För att stimulera ett högt användande togs ingen transaktionskostnad ut av kund, utan trafikens kostnader ska bakas in i andra turismrelaterade kostnader som boende eller liftkort. Turerna till Harsa kostade vad motsvarande resa hade kostat med lokaltrafik, om lokaltrafiken hade erbjudit en sådan linje.

Fordonens förare rapporterade antal turer per dag.

Kvalitativa intervjuer med olika typer av resenärer genomfördes. Även destinationsbolagets befintliga kundnöjdhetsmätningar vid skidområdet användes som underlag.

Regionens utbud av taxitjänster kartlades. Det lokala taxibolaget Järvsö Taxi var delaktiga i utformningen av den initiala upphandlingen. Istället för att inkomma med anbud på trafikupphandlingen valde de att lägga ner sin verksamhet i projektets startskede, och i lokalpressen motivera sitt beslut med att Ljusdals Kommun skapat en omöjlig konkurrenssituation i och med detta projekt. Påståendet var inte korrekt, men skapade opinion och spred rykten som försvårade arbetet med att involvera ortens aktörer i projektet.

En annan taxiaktör i Ljusdal hittades som bedrev bokningsbar persontrafik. Förutom denne aktör var samtliga taxiaktörer i närområdet begränsade till att enbart köra offentligt upphandlad anropsstyrd trafik som färdtjänst och skolskjuts. Resor kunde bokas, men prisbildens baserades på hög framkörningsavgift och rörligt taxameterkostnad. För besökare blir det svårt att boka resor utan att kunna beräkna priset på förhand. Tillsammans med taxiaktören utformades därför ett fastpriserbjudande för resor inom Järvsö centralort, där denne kunde slå ut sin framkörningsavgift på fler kunder vid samma tågavgångar. Tanken var dels att hjälpa gäster med transfer mellan boende och station och underlätta bokning, men även att använda det ökade resetrycket vid specifika tider till att hjälpa en taxiaktör att etablera sig på turistorten. På så sätt kan turismen användas som hävstång för att förbättra transportmöjligheter inom lokalsamhället. Erbjudandet kommunicerades via bokningshemsida www.jarvso.se.

Problem med kostnadsbild för trafiken uppdagades. Ett större fordon färre körtimmar kunde vara bättre än ett mindre fordon fler körtimmar. Men hur lite trafik går att köpa? Av dialog med Hudik Taxi framgick att mindre trafik inte är intressant. De har höga etableringskostnader med chaufför som behöver sättas i arbete, köra till Järvsö från Hudik och eventuellt sova över på orten mellan pass. Går det att hitta en lokal aktör med lägre instegströskel? Skolbussarna identifierades som en möjlighet. De kör barn tidigt på morgonen och under eftermiddagen. För varje körpass behöver chaufförerna sättas i arbete minst tre timmar. Bussbolaget betalar för minst sex arbetstimmar per fordon och dag, även om den faktiska körtiden är kortare. En stor del av den arbetstiden står fordonen

tomma och väntar på eftermiddagens körningar. Att nyttja dessa fordon för turisttrafik borde kunna skapa flera synergieffekter. Destinationsbolaget får möjlighet att köpa persontransporter till förmånligt pris, transportören får bättre betalt för sina etablerade fordon, chaufförerna får bättre sysselsättning, färre fordon behöver sättas i drift vilket ger minskade utsläpp.

Upphandlingsunderlaget för projektets andra verksamhetsår utformades för att möjliggöra samkörning av skoltrafik och skidbustrafik med samma fordon och chaufför. Syftet var att möjliggöra effektiviseringsfördelar för både personal och fordon som redan är satta i trafik. Upphandlingen vanns av Mohlins Buss AB, ett transportföretag med stark lokal närvaro som även kör kommunens upphandlade skoltrafik.

Ett konsortium av lokala aktörer inom turistbranschen har varit med i utformningen av upphandlingsunderlaget. Önskemålet var fler trafikdagar med kortare körtid per dag jämfört med året innan. När anbudet väl inkommit överskred priset för den önskade trafiken projektets budget. Projektbudgeten täckte ca 2/3 av den önskade trafiken. De anslutna aktörerna åtog sig att betala mellanskillnaden. 84 trafikdagar beställdes. Kommunens projektbudget täckte 54 dagar. Därför utformades upphandlingen till att antalet kördagar kunde ökas eller minskas löpande, med 54 trafikdagar som miniminivå. Resterande dagar kunde avropas beroende på de lokala aktörernas nivå av delaktighet.

Trafikerbudandet utformades till att gälla torsdag – söndag varje vecka hela vintern, 22 december till 16 april. Utöver det skulle utökad trafikmängd erbjudas under högsäsongperioderna jul- och nyårshelgen, sportlovsveckorna 8 – 10 samt påsk. 22 december - 6 januari, 17 februari till 8 mars, 9 - 16 april beställdes trafik samtliga veckodagar. För utförlig tidtabell och linjekarta, se bilaga 2 och 3.

Trafiken delades upp i två produkter. ”Skidbussen” som kör enligt linjeschema inom Järvsö. Den kör kostnadsfritt inom turistorten för att erbjuda en grundläggande mobilitet för vintergäster. Genom turer några timmar per dag erbjuder tjänsten transport mellan skidbacke och boende, transport mellan skidbacke och tågstation samt grundläggande transportmöjlighet mellan boenden och matbutik i bykärna. Skidbussen gör även dagsturer till längdskidcentret Harsa på lördagar och lov dagar. Dessa är belagda med en avgift motsvarande lokaltrafiktaxa.

Den andra produkten är ”Boendetransfer” som består av en bokningsbar transfertjänst mellan tågstationen och medverkande boenden i anslutning till ankommande SJ-direkttåg från Stockholm. Destination Järvsö är avsändare av produkten och bokningar görs via deras hemsida. Transfer kostar 100kr/person. Reducerat pris för barn och ungdom.

Trafikprodukterna har integrerats på destinationsbolagets hemsida, www.jarvso.se. Sidan förmedlar boende och aktiviteter och är en central utgångspunkt för besökare, därför är det naturligt att relevant information presenteras där. Transfertjänsten ”Boendetransfer” har bäddats in som tilläggstjänst direkt i boendebokningen. Vid bokning av boende går det att kryssa i

en tilläggsruta för Boendetransfer, precis som det tidigare varit möjligt att tilläggsboka extra lakan, handdukar och slutstäd. Syftet är att underlätta för besökare att planera och boka sin resa utan egen bil. Det ingjuter även större trygghet i alternativet att ta tåget.

Destination Järvsö har marknadsfört mobilitetstjänsterna och möjligheten att ta tåget i sina digitala kanaler. På hemsida, i sociala medier och i direkta mailutskick. Det har även gjorts pressreleaser från både Destinations Järvsö och Ljusdals Kommun. Ljusdals Kommun har även kommunicerat skidbusslösningen i sitt nya verktyg ”School Soft”. Där kan kommunen och skolorna kommunicera relevant information direkt till skolelevs föräldrar. Utskicket informerade om möjligheten för lediga ungdomar att själva resa till skidbacken med hjälp av X-trafik och Skidbussen under sitt sportlov, utan att vara beroende av skjuts från sina föräldrar.

Liksom förra vintern printades hållplatsskyltar. Ett original utformades i linje med Destinationsbolagets grafiska profil, för att underlätta igenkänning hos användaren. Originalen printades sedan direkt på klisterdekal av en lokal reklamfirma. Klisterdekalerna klistrades på utrangerade, cirkelformade trafikskyltar från kommunens gata-park enhet. En kostnadseffektiv, snabb och flexibel lösning. Skyltarna fästs som vanliga trafikskyltar på befintliga eller utplacerade stolpar. Tidtabeller trycktes upp och fördelades till berörda boenden samt fästes på hållplatsskyltarna. Fordonens förare rapporterade som tidigare antal påstigande resenärer med daglig summering.

Under projektets andra vinter fanns inte någon taxiaktör i regionen som tog emot privatbokningar. Samtliga taxiaktörer körde uteslutande trafik anslutet till offentligt upphandlade anropsstyrda persontransporter som skolkörningar och färdtjänst. Den aktör som hade varit verksam vintern innan avvecklade sin verksamhet. Det påverkade förutsättningarna för projektet, bland annat genom att begränsa möjligheterna till erbjudna trafik tjänster. Grundtanken var att kunna använda taxiaktören till den bokningsbara transfertjänsten. Nu fick projektets båda mobilitetstjänster bedrivas med samma fordon och trafikaktör. Det medför vissa begränsningar. Primärt gällande vilka tider transferkörning kan erbjudas. Med en taxiaktör hade samtliga tåganslutningar kunnat vara bokningsbara. Nu begränsades utbudet till tre av de fyra dagliga direkttågen från Stockholm. Utvärderande intervjuer med de delaktiga aktörerna har gjorts. Huvudsakligen riktades intervjuer till receptionspersonalen som möter gästerna. Deras bild präglas i hög grad av kännedom om hur tjänsterna fungerar eftersom de är i direktkontakt med besökarna.

Inför nästkommande vinter har diskussion startat om hur mobilitetstjänsterna kan fortsätta drivas på helt kommersiell grund av turistnäringens aktörer.

Utbrottet av Covid-19 var ett hårt slag mot besöksnäringen i och med den förkortade vintersäsongen och bortfall av bokningar framöver. Hur det blir med fortsatt gemensamt finansierad mobilitetslösning i Järvsö till nästa vinter kan bero på hur situationen kring reserestriktioner utvecklas.

Resultat

Destinationens gästenkäter visar inte någon signifikant ökning av antalet tågresor under projektperioden. Gästenkätundersökningen är dock svår att dra kvalificerade slutsatser ifrån. Utskick görs till samtliga besökare. Svarande är frivilligt och svarsfrekvensen är relativt låg för precisa slutsatser. Enligt svaren från gästenkäten har andelen som uppgett att de anlant till Järvsö med tåg de tre senaste vintrarna varit 7,9% vintern 17/18, 8,1% vintern 18/19 respektive 6,6% vintern 19/20.

Resestatistik från SJ visar dock en annan bild. Från SJ har statistik över sålda resor med ankomst till Järvsö Station erhållits för högsäsongperioderna jul- och nyårshelgen samt sportlov. För jul- och nyårshelgen kan data från projektets två verksamhetsår jämföras med julhelgen innan projektets start. Julhelgen 2017/2018 ankom 389 resenärer Järvsö Station. Julhelgen 2018/2019, projektets första verksamhetsår, ankom 672 personer vilket motsvarar en ökning med 61% från föregående år. Julhelgen 2019/2020 ankom 1474 personer Järvsö Station, en ökning med 135% jämfört med föregående år. Över hela den tvååriga projektiden är ökningen 1085 ankomster jämfört med julhelgen 2017/2018, en ökning med 279%.

Uppgifterna från SJ inkluderar även varifrån resan påbörjats vilket ger möjlighet att uttolka hur lång resväg respektive resenär haft. Den genomsnittliga resvägen för dessa besökare har beräknats till 337km. Från dessa uppgifter görs vidare beräkningar för att skatta energivinster. Det nationellt genomsnittliga antalet personer i varje personbil är enligt 2030 Miljöbarometern 1,7 pers/bil. Vi har antagit att den siffran borde vara högre vid semesterresor och justerat upp den till 2,5 personer per fordon. Givet att samtliga besökare även reser hem och att varje bil transporterar i genomsnitt 2,5 personer, motsvarar jul- och nyårshelgens marginalökning av tågresande till Järvsö under projektiden 292 516 ersatta bilkilometer. 434 bilar beräknas ha kunnat stanna hemma. Ett beräknat värde av dessa resors uteblivna bränsleförbrukning uppskattas till 23 400 liter fossila drivmedel. Det uppskattade antalet ersatta bilkilometer har multiplicerats med de nationellt genomsnittliga utsläppen 155g CO₂/bilkilometer, vilket ger en skattning av att 45 340kg CO₂ inte släppts ut till följd av ökad andel tågresande. Dessa beräknade värden är uppskattningar och siffrorna gäller enbart för de jämförbara högsäsongperioderna jul- och nyårshelger. Sett över hela vintersäsongen är utfallet större.

Jul- och nyårshelgen stod vintern 19/20 för ca. 23% av vinterns besökarandel i Järvsö. För att skatta effekterna på halvintersbasis har resultaten från jul- och nyårshelgen extrapolerats till hela vintersäsongen. Antalet tågresor under hela perioden antas ha ökat med samma proportion som under jul- och nyårshelgen. Som bas i beräkningen användes statistik över det totala antalet incheckningar erhållen från Destination Järvsö. Givet att ökningen tågresande gäster över hela vintern är proportionell med mätperioden under jul- och nyårshelgen, beräknas det

ökade tågresandet under perioden ha ersatt 1863 långväga bilresor om sammanlagt 1 255 833 bilkilometer. Skattningen ger att omfördelningen av dessa persontransporter har reducerat förbränningen av fossila drivmedel med ca 100 500 liter. En beräkning av utsläppen ger en minskning av CO₂-utsläpp med ca. 194 654kg, jämfört med vintern 17/18. Tilläggas bör att vintersäsongen 19/20 förkortades på grund av covid-19. Antalet driftsdagar minskades och beläggning under den senare delen av säsongen var lägre än normalt.

För tabeller och uträkningar, se bilaga 5.

Antal resor skidbussen.

Projektets första vinter registrerades totalt 620 resor med Skidbussen. Av dessa gick 450 resor inom Järvsö och 180 resor till Harsa.

Vintern 19/20 registrerades 1733 resor med Skidbussen. På grund av reserestriktioner relaterade till utbrottet av covid-19 sjönk antalet registrerade resor drastiskt i slutet av testperioden. Testperioden kom därför att förkortas. All trafik avslutades i förtid 29 mars. Den första helgen i april samt påskhelgen ställdes den planerade skidbusstrafiken in. De inställda trafikdagarna uppgick till 9 dagar. Säsongen för skidbussen kom därför att omfatta 75 trafikdagar istället för de planerade 84 trafikdagarna. De sista 8 dagarna gjordes i princip inga resor på grund av smittspridningsrestriktioner, varför även dessa dagar lyfts bort ur resultatet. För trafikperioden vintern 19/20 uppgick både median och medelvärde för antalet resor per dag till 26 registrerade resor. Det kan jämföras mot projektets på förhand uppsatta målsättning om totalt 4000 genomförda resor. Målsättningsnivån ger 2000 resor per vinter, vilket motsvarar 24 resor per trafikdag. Denna nivå har alltså överträffats under projektets andra vinter.

Perioden med högst användande var sportlovsvecka 9. Som mest registrerades 84 bussresor under en och samma dag. Medelvärdet för veckan var 54 registrerade resor.

Även utifrån underlaget av registrerade resor med skidbussen kan vidare beräkningar göras. Antaget att varje resenär åker Skidbussen till och från backen, samt ett genomsnitt av 2,5 resenärer per bil, kan vi uppskatta Skidbussens effekt på antalet ersatta bilar ståendes på Järvsöbackens parkering per trafikdag. Som mest beräknas Skidbussen ha ersatt 17 bilar från Järvsöbackens parkering under samma dag. Utifrån standarddimensioner av P-yltor går det att vidare uppskatta hur stor yta denna minskning frigjort. Sportlovsvecka 9 beräknas Skidbussen ha frigjort 350kvm P-yta genom minskat bilanvändande.

Försäljningssiffror Boendetransfer.

Ifrån Destination Järvsös försäljningsstatistik för tjänsten Boendetransfer går det att sammanställa vinterns försäljning av transfertjänster. Totalt gjordes 170

bokningar, för sammanlagt 299 enskilda resenärer. Den sammanlagda försäljningssumman uppgick till 20 050kr.

Alla användarsiffror för Skidbussen baseras på chaufförernas manuella registrering av resenärer. För att separera den kostnadsfria Skidbussen och den bokningsbara transfertjänsten jämfördes antalet registrerade resor med skidbussen med faktiska försäljningssiffror för transferprodukten. Siffrorna överensstämde till viss del. Vissa dagar överskred antalet betalda resor rentav det totala antalet rapporterade resor. En slutsats från det är att det sannolikt gjorts fler resor med Skidbussen än vad som registrerats av chaufförerna.

Vi vet dessutom att vissa resenärer haft svårt att betala sin transfer-resa. Tjänsten baserades på försäljning i samband med boendebokning. De gäster som ville boka och betala sin resa direkt hade svårt att genomföra sin betalning. Antalet resenärer med transfertjänsten är därför även troligtvis något högre än registrerat.

Pekskärmar placerade vid Järvsöbackens entré indikerar lägre kundnöjdhet under dagar med högt besökarantal. Det är troligt att det finns direkt koppling till parkeringsrelaterade problem.

Ifrån inbetalningarna till projektets Swish-konto kan antalet betalda resor till Harsa beräknas. Den förstra vintern åkte ca 60 personer bussen till Harsa. Den andra vintern åkte ca 33 personer bussen till Harsa. Inför projektets andra vinter valde Harsagården att lämna projektsamarbetet och senare även allt samarbete med destinationsbolaget Destination Järvsö. Trafik till Harsagården genomfördes ändå, dock begränsad till lördagar. Vintern 2020 hade Harsa på grund av snöbrist svårt att hålla öppet. Det är därför svårt att dra slutsatser från det rapporterade antalet resor. Transporttjänsten var mer genomarbetad under projektets andra vinter. Det var dock till liten nytta när det inte finns några längdspår att åka till.

Det finns även utrymme för felmarginal i siffrorna. Fler som har åkt Boendetransfer har betalat via swishnummret. Det är även möjligt att resor gjorts utan att betalning gjorts. Busschaufförerna har varit serviceinriktade och hellre låtit någon extra åka med än att vara nitiska med betalningen.

Lärdomar från utformning av lokala mobilitetstjänster

Testtrafiken med skyttelbusslösningar har resulterat i värdefulla lärdomar gällande hur skidbusstrafiken bör utformas. I utformningen vävs önskade effekter ihop med nya sätt att se på vilka trafiklösningar som kan finnas. Grunden i utformningen har utgått från användarperspektivet. Tre huvudsakliga besökstyper i behov av transporttjänster identifierades:

- Boende i närområde
- Tillresta dagsgäster (boende i ex. Bollnäs, Färila, Hudiksvall)
- Tillresta övernattande gäster (boende i ex. Stockholm, Uppsala)

Dessa olika gästtyper har olika respektive behov av transporttjänster.

- Boende i närområde – lokal mobilitet
- Tillresta dagsgäster – lokal mobilitet
- Tillresta övernattande gäster – lokal mobilitet & transfer

Boende i närområde är huvudsakligen i behov av flexibel transport mellan aktiviteter, byn och tågstation med koppling till lokaltrafik. Transporten bör vara flexibel med täta avgångar för att erbjuda stor rörelsefrihet samt upplevas smidig och enkel att använda. De tillresta dagsgästerna har i stort samma behov men med mer fokus på täta avgångar till och från tågstation för anslutning med regionaltåg. De tillresta övernattande gästerna behöver en transfertjänst mellan tågstation och boende vid ankomst och avresa till Järvsö. Väl på plats behöver de precis som lokalboende transport till och från backen, med möjlighet att kliva av på byn för att handla osv. De som bor i direkt anslutning till skidbacke har inget behov av daglig transport till backen. De kan istället vara i större behov av transport mellan boende och byn.

Dessa olika transportbehov ställer olika krav på hur transportlösningen bör vara utformad. För att den lokala skidbussen ska erbjuda hög rörelsefrihet behöver den erbjuda valfrihet genom flera avgångstider, vilket ger användaren möjlighet att åka när det passar, snarare än vid en exakt tidpunkt per dag. För att tjänsten ska upplevas smidig att använda bör varje enskild resa inte kräva användaren på någon transaktionskostnad. Det är enkelt för besökaren att ta bilen eftersom det upplevs som gratis. Att köra bil till skidbacken är dock allt annat än gratis. Räknar man samman direkta kostnader (som drivmedel och slitage) och fasta kostnader (som värdeminskning, försäkringar osv) är kostnaden för turen till backen hög. Den upplevs däremot låg, eftersom man inte behöver genomföra någon betalningstransaktion vid varje enskild körning. Bilen är tankad och vinterdäcken är på. Det faktum att alla transaktioner redan är betalda skapar en illusion av att bilstarten är gratis. Vi upplever nyttan utan samtidig känsla för kostnaden.

För att busstjänsten ska stimulera högt användande och upplevas enkel att använda bör den på samma sätt inte utkräva gästen på någon direkt betalningstransaktion. Dels för gästens upplevelse av resan, då bussresan får stor upplevd nytta i relation till den obefintliga upplevda kostnaden. Men även rent praktiskt. För att skapa ett tätt körschema med fler avgångar har lastningstiden vid varje hållplats visat sig vara en viktig faktor. Köp och kontroll av biljetter är ett tidskrävande moment som försämrar tjänsten genom långsammare turer. Samtidigt försämrar det upplevelsen för gäst. Dels genom minskad turtäthet och praktiskt trassel vid betalningen, och dels genom ökad upplevelse av kostnad för den enskilda resan.

Gästens positiva upplevelse av Järvsö som turistort skapar konkurrensfördelar för Järvsö gentemot andra turistorter. Den positiva känslan väger enligt studier tyngre än den negativa känsla som skapas av att kostnad för liftkort eller boende höjs med motsvarande belopp. Genom att baka in kostnaden för skidbussen i

exempelvis boenden och liftkort blir den inte direkt synlig för gästen. Detta kan även gynna dem som inte nyttjar bussen genom att tjänsten avhjälper trängsel genom att yta frigörs på parkeringen.

Transfertjänsten ställer annorlunda krav på transporten än den lokala mobiliteten. Istället för flexibilitet ligger fokus på pålitlighet och trygghet i att gästen hinner med sin tågavgång. Det finns större krav på att gästen ska få med sig allt sitt bagage och det finns mindre acceptans för att anpassa sig efter tidtabell och vänta in nästa körning. För gästen måste tjänsten utan tvivel kunna garantera att gästen hinner med sin tågavgång. Till skillnad från Skidbussen som besökare nyttjar varje dag, använder besökare transfertjänster endast två gånger per vistelse och i direkt anslutning till sin långväga tågresor. Där Skidbussen ska kunna användas spontant är det istället viktigt att transfern är bokningsbar lång tid i förväg så att gästen kan säkerställa sin resa från dörr till dörr. Med denna säkerhet och trygghet kommer större betalningsvilja. Kostnaden ses i högre grad som en del av den långväga resan. Att samla dessa körningar och kanalisera efterfrågan på transferresor är också ett sätt att bygga upp dokumenterad efterfrågan på transporter, vilket i sin tur kan leda till att en taxiaktör väljer att etablera sig på orten. Vilket i sin tur underlättar fri rörlighet för turister och lokalboende. Marknadsmodellen kan på så vis verka självförstärkande. Den syftar till att etablera mer service.

Resultat från kvalitativa intervjuer

Kvalitativa djupintervjuer ger stöd för teorierna om ökat kundvärde genom minskat bilberoende.

Hos befintliga besökare. Besökare som tidigare åkt bil till Järvsö uppger att de nu börjat åka tåg istället. Har bil utrustad för vinterkörning, men upplever att de får ut mer kvalitativ tid med sina barn på tåget än om de ska köra bil. Restiden blir densamma. Skillnaden är hur de kan utnyttja tiden. För att tåget ska vara ett alternativ krävs dock pålitlig transportlösning mellan tågstation och boende.

Ny målgrupp av stadsbor som har gjort sig av med bilen. Klarar sin vardag utan problem och vill fortfarande åka på skidsemester. De ställer nu krav på att de kan resa dit de ska med tåg samt att de klarar den lokala mobiliteten under sin vistelse. Utifrån de premisserna har intervjupersonerna valt Järvsö. Planerar nu att återvända efter ett lyckat besök.

Delade sällskap. Intervjuer ger stöd för teorin om ökat kundvärde genom ökad flexibilitet och valfrihet på turistorten. Besökare har uppgett att flera gånger vill olika medlemmar i samma familj/sällskap spendera sina dagar aningen olika. Antingen att de vill dela upp sig mellan olika aktiviteter, exempelvis att någon vill åka längdskidor när andra vill åka alpint, eller att de vill ha rörelsefrihet att åka till och från skidbacken vid olika tider. Skyttelbussen ger dem den rörelsefrihet som de tycker att de annars bara får med bil, eller rentav flera bilar.

Flera av Skidbussens användare uppger i intervjuer att den var mycket smidig att använda. Det faktum att det bara var att kliva på utan att behöva trassla med betalningar, swish eller appar framhålls som betydande för den positiva upplevelsen.

Flera av de som uppger att tåg inte är ett alternativ uppger att begränsningar relaterade till medtagande av bagage är ett huvudsakligt hinder.

Intervjuer med de respektive turistanläggningarnas personal beskriver i stort likande upplevelser av transfertjänsterna. Personalen upplevde att besökarna uppskattar trafik tjänsterna och att det ger ett bättre intryck av Järvsö som turistort. Att tidtabellen upplevdes snygg, professionell och överskådlig lyfts fram. Intervjuerna lyfte även värdefulla förbättringsåtgärder på detaljnivå, då den personal som möter gästen har god insikt i hur tjänsterna har fungerat under testperioden.

Kommunikation kring projektet och de förväntningar denna kommunikation skapar är av stor betydelse. Uppskruvad kommunikation. Inför projektstarten fanns orealistiskt högt ställda förväntningar på trafiklösningen. Kommunikation i lokalmedia och via destinationsbolagets marknadsföring kommunicerade skidbussar som skulle köra gäster mellan liftar, boenden, restauranger och tågstationen. Gäster uppmanades att lämna bilen hemma och ta tåget. Till detta levererades en ensam taxibil med takbox. Naturligtvis kunde den inte uppfylla alla de förväntningar som ställts. En lärdom från projektet är att tydligt kommunicera vad som erbjuds. För aggressiv marknadsföring av tjänster som ännu inte existerar riskerar att underleverera och sedan skrämja bort tidiga användare. I detta projekt skapade den tidiga marknadskommunikationen höga förväntningar hos boendeaktörer och deras gäster som sedan inte kunde uppfyllas. Det skapade irritation och misstro mot projektet hos flera av turistnäringens lokala aktörer. En start i motvind för ett samverkansprojekt.

Ett resultat av arbetet med projektet samt dess ambitioner är den mediala uppmärksamhet som riktats mot Järvsö och arbetet med fossilfritt resande. Flertalet nyheter och tidningsartiklar har uppmärksammat projektet.

Organisatoriska resultat

Mycket förändras under projektets gång när oförutsedda händelser inträffade. Järvsö Taxi lade ned, Ljusdal taxi slutade köra, Harsa drog sig ur, Mohlins ville kunna ändra rutt. Generellt har det varit positivt att ha möjlighet till flexibilitet. Exempelvis visade sig möjligheten att omforma trafiklösningen genom en ny upphandling till projektets andra verksamhetsår vara värdefull. Även under pågående säsong var transportörens möjlighet till flexibilitet och förändring efter förändrade förutsättning av stor vikt.

En lärdom är att det var positivt att dela upp projektets upphandlingar. Det ökade möjligheter till förbättringsåtgärder under projektets gång. Ger möjlighet att

integrera nya arbetssätt och processer som upptäcks eftersom. Ex samutnyttjande av skolbusstrafik och turisttrafik. Eller pusslandet med att skapa marknadsmodell för transferlösning. Bidrar även till lärande om själva upphandlingsprocessen. Eller som i detta fall; ger möjlighet att förändra processen.

Upptäckt att samarbete med skoltrafiken kan öppna nya möjligheter. Under projektets gång identifierades möjligheten att nyttja de fordon och chaufförer som kör skolskjuts för elever på vardagar. Upplägget testades och föll väl ut. Konsortiet av lokala aktörer var mycket nöjda med servicen. Det lokala bussbolaget bidrog med värdefull god lokalkännedom och flexibilitet. Upplägget möjliggjorde uppköp av färre körtimmar per dag än vad som annars hade varit möjligt. För de lokalt boende chaufförerna blev arbetsdagarna bättre i och med att de fick fler körtimmar. Turisttrafiken kompletterade skoltrafiken bra för deras del. Upplägget möjliggjorde bättre nyttjande av de fordon som ändå finns tillgängliga på plats.

Kundperspektivet spelar roll. Genom införande av mobilitetstjänster har vintergäster kunnat planera och genomföra sina resor inte bara från station till station, utan från dörr till dörr. Studiens resultat stödjer tesen att små, korta transporttjänster som stödjer de långväga bilfria resorna kan vara direkt avgörande för huruvida bilfritt resande övervägs som ett alternativ. Den lokala mobiliteten är på så vis inte en marginalförbättring av tågresan, utan en förbättring av den totala resan av en mer binär karaktär. En förutsättning för att resan över huvud taget är ett alternativ till att välja bil.

Testet av paketering av mobilitet som servicetjänst direkt ansluten till boendebokning har gett positiva resultat. Med intentionen att underlätta önskat beteende bakades transfertjänstens in som tillval direkt i boendebokningen. Det har varit uppskattat av besökare. Tilläggstjänsten Boendetransfer har skapat mervärde och en intäktsmöjlighet för destinationsbolaget, vilket är viktigt för mobilitetstjänsternas fortlevnad.

Paketeringen av Boendetransfer utgjorde även ett test av marknadsmodell. Destinationsbolaget ägde produkten och ansvarade för bokningar och försäljning, det lokala bussbolaget levererade själva körningen. Ett kostnadseffektivt upplägg baserat på att erbjuda tjänster när fordon och chaufförer finns tillgängliga, som visade sig fungera bra.

De tidigare delaktiga aktörerna är i stort överens om att mobilitetstjänsterna var ett lyft för hela besöksmålet. Aktörerna kan efter avslutat projekt föra en direkt dialog med transportbolaget i förhandlingar om fortsatta trafiktjänster. Samtliga parter har i detta arbete nytta av projektresultatet samt upparbetad kännedom om behov, olika lösningsalternativ samt kostnadsbild för dessa. Sammantaget har projektverksamheten skapat en god grund för fortsatt samverkan mellan turistnäringens aktörer efter projektets avslutning. I skrivande stund ser det ut att bli en fortsättning på transporttjänsterna nästa år.

Diskussion

Mobilitetstjänster kopplade till fritidsaktiviteter kan göra stor skillnad för ungdomar i regionen som saknar möjlighet att själva köra bil. Tjänster som skidbuss underlättar aktiv fritid genom förbättrad autonom mobilitet. Insatser som ökar underlättar aktiv fritid för unga är värdefulla på många sätt med bevisat positiva effekter på förbättrad hälsa, skolresultat och så vidare.

Resultaten påvisar kraftigt ökat tågresa, men det kan ändå vara svårt att veta säkert hur stor del av denna ökning som går att relatera till projektet. Vilken är korrelationen mellan insatser och utfall? Vad är kausaliteten? Beror ökning av tågresandet på projektet eller är det en del i en större restrend? Det kan vi inte säkert veta. Men kanske spelar det inte någon roll för den lokala besöksnäringen. Antingen driver de genomförda insatserna utveckling mot ökat tågresa och nya gäster, eller så är de reaktiva till sin natur och följer en exogen utveckling av förändrade resvanor. Oavsett vilket finns det stöd för fortsatta insatser. Om insatserna leder till förändring, och att befintliga gäster kan resa annorlunda, är insatserna lyckade. Om insatserna istället möter en ökad efterfrågan på vintersemester genomförbar med tåg, och erbjuder fler gäster en bättre tjänst, är insatserna också lyckade. Oavsett varför tågresandet ökar skapar insatser för att kombinera tågresa med vinterturism värde för både den lokala besöksnäringen och dess besökare samtidigt som de underlättar övergång till mer resurseffektiva persontransporter.

Forskaren Lars E Olsson, professor inom psykologi, Karlstad universitet, beskriver hur påverkande förändringsprocesser präglas av en tröghet mellan insatser och utslag. Från att användaren exponeras för ett nytt förslag tar det ofta viss tid innan beteendeförändringen faktiskt slår igenom. Förändringsförslaget behöver vinna acceptans och förtroende hos användaren innan det kan omsättas i praktisk förändring. I enlighet med dessa teorier är det möjligt att projektets insatser drivit acceptans för nytt resande hos besökarna och att dessa vågar lämna bilen hemma vid nästa besök.

Spridningseffekter. Det är möjligt att satsningen på stödtjänster till tåg samt marknadsföring av dessa driver tågresandet, även om gästen i slutändan inte använder sig av stödtjänsten. Projektets insatser har uppmärksammats i flera mediala sammanhang. Det är möjligt att projektet genom denna spridning även nått och påverkat besökare som inte personligen nyttjat mobilitetstjänsterna men som däremot valt att ta tåget.

Transförtjänsternas möjlighet att minska behovet av P-platser kan ha stor påverkan på fortsatt utveckling av turistorten. Transförtjänsten möjliggör alternativt markanvändande i attraktiva lägen. Parkeringar är en kostnad som inte genererar mycket kundvärde. Få gäster tycker att en prishöjning är rimlig om den motiveras med att skidbacken byggt fler parkeringsplatser. Ett nytt lekområde för barn på motsvarande yta skulle sannolikt vara mer uppskattad. Ett sådant lekområde ger igen direkt marginalintäkt, men genererar mer kundvärde till

besökare. Eller möjligtvis en servering eller ett café, som ur kundperspektiv bidrar med avsevärt högre kundvärde än en parkering för någon annans bil. Dessutom skulle sådan markanvändning kunna skapa direkt värde genom att generera intäkter och samtidigt öka kundnöjdhet genom ökat utbud för besökare. Sammanlagt har besöksanläggningen mycket att vinna på ett alternativt markanvändande, som inte prioriterar P-platser på sina bästa ytor. Genom att erbjuda alternativ till bilburen lokal mobilitet kan mycket värdefull yta frigöras för andra möjligheter.

Efter projektets första vinter var den delaktige lokala taxiaktören positivt inställd till att genomföra samlade körningar bokade genom Destinationsbolaget. Antalet körningar ökade märkbart. Vidare test av modellen, d.v.s. att genom taxiaktör bokningsbar via destinationsbolaget erbjuda transfer vid varje tågankomst, hade varit intressant. Testet av transfertjänst utförd av skolbussen fick ett positivt resultat. Det är dock rimligt att anta att betydligt fler körningar kunnat bokas om transfer kunnat bokas till fler avgångar under hela dagen. Utveckling av de lokala transporterna kan ge förbättrad service till såväl besökare som lokalinvånare, skapa fler arbetstillfällen samt minska bilberoendet inom lokalsamhället.

Många som bor i stadsmiljö klarar idag sin dagliga mobilitet utan bil. Det sista argumentet för att behålla bilen är för många att klara sina semesterresor. Utvecklandet av lokala mobilitetslösningar på turistorter i landsbygdsområden borde således ha potential att både minska andelen inrikes persontransporter i bil och antalet bilar i stadsmiljö.

Den huvudsakliga målgruppen för Järvsös vinterturism är Mälardalen. Dålig vinter i Stockholm påverkar i regel beläggningen i Järvsö negativt. Är det istället kallgrader och snö i Stockholm vill fler människor boka skidresor, vilket i regel ökar beläggningen i Järvsö. Det är rimligt att anta att samma fenomen kan gälla för satsningar på bilfri mobilitet. Tjänsterna tillgängliggör vinterresor för besökare som saknar eller gjort sig av med bil. De utökade mobilitetstjänsterna kan antas attrahera besökare som inte hade besökt Järvsö annars.

Projektets resultat stöder tesen om att de små avgörande transportdelarna är avgörande för helhetsupplevelsen av resan. Ska persontransporter i högre grad skiftas från bilresor i egna fordon till exempelvis tåg, kan dessa servicetjänster vara direkt avgörande. Ett naturligt steg i ett fortsatt arbete för att öka andelen persontransporter relaterade till vinterturism som genomförs med tåg vore att identifiera fler sätt att underlätta och förbättra reseupplevelsen för resenären. Det kan göras med förbättrad lokal mobilitet, men kan även göras genom andra förbättringar av reseupplevelsen. Exempelvis genom insatser för bagagehantering eller enklare och tydligare paketering av kunderbjudande. Beräkningarna av minskade utsläpp från de persontransporter som skiftats från bil till tåg under projektperioden indikerar att stora utsläppsminskningar kan åstadkommas genom beteendepåverkande insatser. Projektperiodens testresultat är i relativt liten skala, men borde gälla även vid i större skala. De lokala

mobilitetstjänsterna testade inom projektet borde rentav bli mer kostnadseffektiva och bättre för användaren ju mer de skalas upp.

Organisatoriskt

För att tågresan till vintersemester ska vara ett alternativ krävs att hela resan fungerar bra. Upplevelsen är viktig, men även tryggheten i att upplevelsen kommer att vara bra. Här är kommunikation och tidigare upplevelser av stor vikt. Både tågresenärer och bilresenärer svarar ofta att det är bekvämligheten som varit avgörande för deras val av transportsätt, även fast de valt helt olika transporter. En slutsats är att besökare kommer att välja bilfria transporter om de upplevs bekvämare än bilen, snarare än för att de upplevs mer miljövänliga.

Projektet har medvetet arbetat med förbättringar/åtgärder på såväl utbuds- som efterfrågesidan i de nya lösningar som presenterats, samt matchning däremellan.

Projektet har identifierat möjligheter till merutnyttjande av kommunens redan upphandlade trafik. Det har skapat lärdomar om hur upphandling kan genomföras för att kombinera intressen hos offentlig verksamhet och lokal turistnäring, samt hur dessa parter kan dela finansiering av samverkansprojekt.

Effekter för lokalsamhället

Utvecklande av mobilitetstjänster kan göra fler lägen attraktiva för boende eftersom dessa boenden inte nödvändigtvis behöver placeras i direkt anslutning till skidbacke. Samtidigt kan mobilitetstjänsterna frigöra yta i redan attraktiva områden. Överlag stödjer mobilitetstjänster utvecklingen av mer centraliserad bebyggelse med större utbud av restauranger och levande bygd. Sammantaget kan grundläggande lokal mobilitet finansierad genom turistnäringen skapa många fördelar för den lokala samhällsekonomin.

På kort sikt direkta skillnader genom förbättrade möjligheter till en bättre lokal ekonomi. På lång sikt kan fler arbetstillfällen i kombination med bättre möjligheter till fritidsaktiviteter även driva inflyttning till regionen.

Kombination av fler aktiviteter genom förbättrad mobilitet och rörelsefrihet kan öka resmålets totala attraktionskraft hos besökare. I valet mellan olika destinationer kan möjligheten till mobilitet på plats vara avgörande i valet av semesterort. Samverkan i mobilitetslösningar kan på så vis tänkas öka lönsamheten för samtliga av turistdestinationens aktörer. På så vis kan mobilitetstjänsterna ses som en katalysator för arbetstillfällen på turistorter.

Under projekttiden efterfrågades möjligheten för ungdomar i Färila att kunna resa med Skidbussen till skidåkningen i Järvsöbacken under sina lov dagar. I utformningen av fortsatt trafiklösning är det möjligt för Skidbussen att erbjuda detta genom att inkludera Färila i körschemat. Detta kan erbjuda autonom mobilitet till fler av kommunens ungdomar och därigenom stimulera till ökad fysisk aktivitet bland kommunens invånare.

Sammanfattningsvis kan testet med lokala mobilitetstjänster konstateras ha utfallit väl. Trafiktjänsterna har underlättat en kraftig ökning av långväga tågburna persontransporter. Lösningarna med såväl skyttelbuss som bokningsbar transfer bedöms lämpliga att skala upp. Lösningarna bedöms bli mer kostnadseffektiva i större skala.

Publikationslista

Exempel på medial uppmärksamhet av projektets insatser

<http://www.sverigesnatur.org/gron-guide/ta-taget-till-skidorter-i-sverige-och-alperna/>

<https://www.turismnytt.se/skidbussen-enklare-resa-tag-till-jarvso/>

<https://www.sj.se/sv/reseinfo/reseinspiration/skidresa-sverige.html>

<https://res.se/sverige/ta-taget-till-skidbacken-klimatsmart-sportlov>

<https://www.aftonbladet.se/resa/a/OpByyE/klimatsmart-skidsemester--hit-kan-du-aka-med-tag>

Referenser, källor

P-plats, standardutformning

https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2016-1/site/planering_utformning_parkering.html

Antal personer i fordon, nationellt genomsnitt

<https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittligt-antal-personer-i-varje-fordon-b3e/personbil/>

Genomsnittligt koldioxidutsläpp hos svenska fordon

<https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/genomsnittliga-koldioxidutslapp-hos-fordon/>

Lars. E. Olssons forskning rörande beteendeförändringsprocesser

Friman, M., Maier, R., & Olsson, L. E. (2019). Applying a Motivational Stage-Based Approach in order to Study a Temporary Free Public Transport Intervention. *Transport Policy*, 81, 173-183

Bilagor

1. Administrativ bilaga loreg Fler turister men färre bilar i destination Järvsö
2. Busstidtabell alla stationer
3. Busstidtabell sportlov
4. Porträtt och intervjuer
5. Presentation resultat och beräkningar
6. Reseunderlag från SJ med beräkningar
7. Antal betalda resor till Harsa