

A full-page background image featuring a bicycle in silhouette, positioned in the foreground on a grassy bank. The bicycle is facing left, with its handlebars, seat, and wheels clearly visible. In the background, a calm body of water stretches to the horizon under a vibrant orange and red sunset sky. The sun is a bright, glowing orb just above the horizon, with its light reflecting as a shimmering vertical path on the water's surface. The overall mood is serene and contemplative, emphasizing sustainable transportation.

EXEMPELSAMLING FÖR MOBILITETSPROJEKT

Hur skapar vi hållbara transporter?

Innehållsförteckning

Förord	2	<i>Resultat</i>	19
		<i>Preliminära CO2-effekter</i>	20
		<i>Slutsatser</i>	21
Kommunerna och projekten inom temaområdet	3		
Om att starta och driva projekt	6	Bilpool och resepolicy i Hallstahammar	22
<i>Att tänka på vid kommunala projekt</i>	6	<i>Om projektet</i>	22
		<i>Bakgrund</i>	22
Rekommendationer till kommuner som planerar projekt inom hållbara transporter	8	<i>Samarbete och organisation</i>	22
<i>Innan projektet startat</i>	8	<i>Resultat</i>	23
<i>Utveckla och bredda projektet</i>	9	<i>Erfarenheter</i>	23
<i>Avslutningsvis</i>	9	<i>SUMO</i>	23
<i>Om projektet inte tillåts ta plats</i>	9		
Framgångsfaktorer för genomförande	10	Kuxabussarna	24
<i>Tydliga roller och ansvarsfördelning</i>	10	<i>Om projektet</i>	24
<i>Gemensam problembild och väldefinierade grupper</i>	10	<i>Åtgärder</i>	25
<i>Väldefinierade och förankrade mål och strategier</i>	10	<i>Resultat fem år efter start</i>	25
<i>Rätt kompetens</i>	10	<i>Planeringsprinciper för samordning av kollektivtrafik i glesbygd</i>	25
<i>Tillräckliga finanser och stöd</i>	10	<i>Framgångsfaktorer</i>	25
<i>Långsiktiga åtgärder</i>	10		
<i>Morot och piska</i>	10	Kollektivtrafik i förändring Luleå	26
		<i>Om projektet</i>	26
Beräknade effekter	11	<i>Organisation</i>	26
		<i>Åtgärder</i>	26
Utvärdering och uppföljning	12	<i>Resultat</i>	26
		<i>Framgångsfaktorer</i>	27
Smart Trafikant i Jönköping	13		
<i>Om projektet</i>	13	Hockeybussar i Skellefteå	28
<i>Bakgrund</i>	13	<i>Om projektet</i>	28
<i>Samarbete och organisation</i>	14	<i>Bakgrund</i>	29
<i>Resultat</i>	14	<i>Resultat</i>	29
<i>Erfarenheter</i>	14	<i>Övrigt</i>	29
<i>SUMO</i>	15		
Hälsotrampare inom landstinget Uppsala	16	Miljöbilpool i Umeå kommun	30
<i>Om projektet</i>	16	<i>Om projektet</i>	30
<i>Bakgrund</i>	16	<i>Bakgrund</i>	30
<i>Resultat</i>	16	<i>Åtgärder</i>	30
<i>Framgångsfaktorer</i>	17	<i>Resultat</i>	30
		<i>Erfarenheter</i>	31
Hållbart resande i Umeåregionen	18	Hälsotrampare i Örnsköldsvik	32
<i>Om projektet</i>	18	<i>Om projektet</i>	32
<i>Bakgrund</i>	18	<i>Bakgrund</i>	32
<i>Organisation</i>	18	<i>Resultat</i>	32
<i>Åtgärder</i>	18	<i>Erfarenheter</i>	33
		Mobilitetskampanjer i Storuman 2011	34
		Litteraturhänvisningar	35

Förord

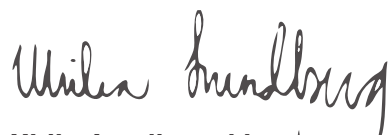
Energimyndigheten har mellan 2008-2011 drivit programmet Uthållig kommun där 66 av Sveriges 290 kommuner deltagit. Kommunerna har sedan delats in i olika regionala grupper (kluster). Norrlandsklustret består av kommunerna Piteå, Lycksele, Storuman, Örnsköldsvik och Åre.

Det övergripande målet för programmet Uthållig kommun är att bidra till en hållbar energianvändning inom ett energisystem som är tryggt, kostnadseffektivt och ger låg negativ inverkan på hälsa och miljö.

I klustret för övre Norrland valde kommunerna att arbeta med ett eget temaområde: Hållbara transporter i Norrland. Även Avesta och Borlänge kommun anslöt sig till det temaområdet. Hållbara transporter är en utmaning för många kommuner, framför allt kommuner med långa avstånd, gles befolkning och bristfällig kollektivtrafik. Men det finns kommuner både i Sverige och Europa som under de senaste 15 åren kommit långt. De är goda exempel att lära och inspireras av när man ska starta projekt och aktiviteter som syftar till hållbara och energieffektiva transporter och resor.

I projektet Hållbara transporter i Norrland erhöll kommunerna externt stöd för att planera och organisera ett utvalt projekt i hemkommunen. **SUMO** – *System för utvärdering av mobilitetsprojekt** är metoden som användes för planering och uppföljning. Verktögen som gavs till kommunerna inom ramen för detta arbete har även tillämpats i flera andra exempel i denna skrift. Eftersom de flesta deltagande kommunerna ännu inte hunnit genomföra sina projekt så är det endast Örnsköldsviks aktivitet som beskrivs i exempel-samlingen.

Denna exempelsamling ska ses som ett komplement till den Idébok för kommunalt transportarbete som tagits fram inom Uthållig kommun. I samlingen presenteras ett antal goda exempel där man på ett lyckosamt sätt har arbetat med projekt och aktiviteter som syftar till att öka det hållbara resandet.



Ulrika Lundberg, klustersamordnare
NENET, Norrbottens Energikontor AB

*Med mobilitetsprojekt avses projekt som på olika sätt försöker påverka transporter, resvanor och trafikantbeteende så att de sker mera miljöanpassat och miljövänligt.

Kommunerna och projekten inom temaområdet

Temaområdet inleddes med en workshopserie som omfattade tre aspekter av hållbara transporter; effektivisering, förnybara drivmedel och samhällsplanering. Dessa kopplades till aktuella kommunala insatsområden som kommunal sparcoach, bilpooler, kollektivtrafik, mobility management*, resefria möten etc.



Efter genomgången seminarieserie fick kommunerna välja intressanta insatsområden. De två områden som valdes var Samordning av transporter och Beteendepåverkan. De kommuner som valt samma insatsområde delades sedan upp i två arbetsgrupper för att sedan välja ett projekt som kändes aktuellt och

prioriterat inom respektive kommun. Till arbetsgrupperna anlätades därefter en extern konsult som jobbade med grupperna under ca tre månader. Konsulten hjälpte till med att planera projekten i enlighet med SUMO och bistå med goda råd och handledning.

*Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation,

Kommunprojekt

Kommun	Valt projekt	Motivering
Avesta	Möte- och resepolicy	Ett tidigare beslut fanns i kommunen om framttagande av ny resepolicy. Det första utkast som arbetades fram hade dålig koppling till kommunens miljömål och behandlade t ex inte resfria möten och man såg behov av att policyn skulle vara mer styrande med hänsyn till miljöeffekter av resandet. Framtagandet av en ny mötes- och resepolicy valdes därför som projekt.
Borlänge	Resepolicy	Nuvarande resepolicy för Borlänge kommun är från 1996 och ansågs inte vara allmänt känd bland de anställda. En tidigare resvaneundersökning visade att flertalet anställda saknade kunskap om kommunens interna bilpool. Omställningen från fasta bilar till användning av bilpoolen upplevdes också gå trögt. En omstart med framttagande av en ny resepolicy ansågs därför behövas.
Lycksele	Samordning av lokaltrafiken, samt införande av en ringbuss	Kommunen vill göra det möjligt för fler att resa kollektivt, både för att minska trafikens miljöpåverkan, spara resurser och för att öka tillgängligheten i kommunen. Genom att öppna upp tidigare slutna kollektivtrafikförbindelser för specifika målgrupper till samtliga resenärer är målet att servicen till medborgarna ska öka, utan att kostnaden gör det.
Piteå	Kartläggning och samordning av kommunens transporter	Vid översyn av kommunens koldioxidutsläpp framkom att transporterna stod för den allra största delen, ca 70 %. För att kunna effektivisera de kommunala transporterna, minska utsläppsmängden och öka tillgängligheten med kollektivtrafik behövs en kartläggning av dagens situation. Kartläggningen syftar till att ge underlag för anpassade lösningar och undersöka potentialen för samordning. Piteå kommun har som många andra norrlandskommuner särskilda förutsättningar vilket gör det svårt att direkt applicera lösningar som fungerat på andra håll i landet.
Storuman	Resepolicy	Kommunen har i dagsläget en gammal resepolicy som inte efterlevs. I samband med arbetet i Uthållig kommun startade funderingar kring vad som var viktigt och möjligt att påverka. Resepolicyn identifierades som en angelägen åtgärd för att främja resfria möten, något som är aktuellt med tanke på de långa avstånden inom kommunen.
Åre	Förslag till nytt linjenät för lokaltrafiken	Kopplat till Åre Vision 2020 finns mål om att 55 % av de besökare som anländer till Åre ska komma med tåg. Att öka andelen besökare som kommer utan bil ses som en överlevnadsfråga för att överhuvudtaget kunna hantera planerade tillväxtvolym, utan medföljande trafikchaos. För att detta ska kunna bli verklighet behöver kollektivtrafiken inom destination Åre utvecklas.
Örnsköldsvik	Hälsotrampare	Örnsköldsvik har valt att arbeta med Hälsotrampare med anledning av åtgärdens potential att åstadkomma förbättringar både inom miljö och för personalens hälsa. Åtgärden har även möjlighet att sprida effekterna och ge ringar på vattnet genom att uppmuntra ett hälsosamt resande.

Om att starta och driva projekt

I Sverige finns 290 kommuner, alla med olika förutsättningar. Samtidigt finns det många likheter mellan flera kommuner och många delar också samma problembild vad gäller transportfrågor. Utveckling av hållbara transporter, som dessa projekt behandlar, är något som många kommuner arbetar med i någon form. Det bör därför finnas goda förutsättningar för utbyte av erfarenheter och möjlighet att lära av varandra.

Att tänka på vid kommunala projekt:

- **Många kommuner** saknar en aktiv dialog med andra kommuner inom ämnesområdet, vilket innebär att de saknar struktur för utbyte av erfarenheter av tidigare genomförda projekt. Många nämner att de har möjlighet att ta del av andra kommuners erfarenhet vid behov eller att de skapat sina egna nätverk. Detta är positivt, men fördelen med organiserade nätverk är att information om tidigare arbeten samlas in och distribueras. På så sätt behöver inte inspirationen initieras, utan i ett väl fungerande nätverk kommer informationen per automatik.

- **Kommunikation** är en viktig del i förankring, kunskapsspridning och beteendepåverkan. Trots att många kommuner har tillgång till intern kommunikations- och marknadsföringskompetens avspeglas inte detta i varken projektplan eller arbetsgrupp. Ett vanligt misstag är att endast planera för intern kommunikation. Extern kommunikation är också viktig i alla kommunala projekt, särskilt när det handlar om beteendepåverkan. I projektplaneringen bör det därför finnas en beskrivning av hur och var projektet ska kommuniceras, såväl internt som externt.

- **Precis som** vid många andra interna projekt inom kommunen saknas ofta en formaliserad projektstruktur. Arbetet utgör en del av ordinarie arbetsuppgifter varför projekten riskerar att färdigställas under tidsbrist, skjutas på framtiden eller rinna ut i sanden. Arbeta som bedrivs i projektform, av en eller flera arbetsgrupper och med ett tydligt start- och slutdatum, tjänar ofta på att förse med projektspecifika, tidsbestämda milstolpar. En styrgrupp med kontinuerliga avrapporteringar från arbetsgrupperna bör även finnas. Vanligt linjärbete har, beroende på förvaltning, ofta en styrgrupp knuten till sig – förvaltningens nämnd. Denna kan även fungera som styrgrupp för projektet genom kortare avstämningar på nämndmöten. Om det inte går kan en mindre, projektspecifik styrgrupp med relevanta beslutsfattare tillsättas.

- **En gemensam** problembild och förankring av arbetssätt för att lösa problemet är nyckelfaktorer för framgångsrikt genomförande av mobilitetsprojekt. Även om projektet bygger på tidigare fattade politiska beslut



är det viktigt att rapportera till beslutsfattare och förtroendevalda. Annars finns det risk att projektet inte blir tillräckligt förankrat.

- **Alla projekt** bör inledas med en nulägesbeskrivning eller föremätning. Dels för att planera insatser utifrån rätt förutsättningar, men även för att kunna följa upp projektet. Det är viktigt att komma ihåg att sådan kunskapsinhämtning är tidskrävande men också oerhört viktigt då den oftast sparar både tid och pengar senare. En väl utförd föremätning ger också argument till varför projektet behövs och kan fungera som stöd om man under projektets gång måste argumentera för varför resurser ska prioriteras till ett projekt.

- **Medel** utöver budgeterad arbetstid, har stor påverkan på genomförande och resultat. Projekt utan tillsatta medel riskerar att prioriteras lägre avseende tid, än motsvarande projekt med egen budget. Detsamma gäller krav på resultat och utvärdering av projekt. Projekt med tilldelad budget prioriteras högre än de utan.

Tips!

- ✓ Kom ihåg att extern kommunikation är viktigt även om projektet är kommuninternt.
- ✓ Skapa en formaliserad projektstruktur med arbetsgrupp och styrgrupp.
- ✓ Säkerställ projektets förankring på såväl tjänstemanna som politikernivå.

Rekommendationer till kommuner som planerar projekt inom hållbara transporter

En välgrundad projektplanering innebär att fundera i förväg över styrkor, svagheter, möjligheter och hot samt åtgärda de eventuella luckor som finns. Samtidigt ska möjliga framgångsfaktorer för projektet tas med i beräkningen. Följande rekommendationer baseras på slutsatser från de olika kommunernas projektplanering samt erfarenheter från framgångsrikt genomförande av tidigare mobilitetsprojekt.

Innan projektet startat:

- **Kunskapsinhämtning** från andra kommuners arbete med liknande frågor, både avseende planering, genomförande och utvärdering, kan ge nya idéer och säkerställa att inte redan beprövade misstag begås igen.
- **Föremätning** eller någon form av nulägesanalys är en hörnsten för framgångsrikt genomförande. Föremätningen kan belysa följande:
 - Vilka problem finns och hur kan dessa bäst åtgärdas?
 - Vad är potentialen för olika åtgärder? Vilken åtgärd ger mest nytta till minst kostnad?
 - Vad var utgångsläget? Utan det är det omöjligt att veta vad genomförda åtgärder gav för resultat.
- **För att veta** om projektet blev lyckat eller inte behövs någon form av eftermätning. Den ska planeras innan projektet genomförs för att säkerställa att mål och indikatorer går att mäta i efterhand. Om det inte går att återkoppla eventuella resultat minskar chansen till framtida finansiering både internt såväl som från externa parter. Med knappa resurser är det fortfarande bättre att mäta ett fåtal indikatorer eller på annat sätt förenkla mätningar jämfört med att inte mäta alls. Det är därför viktigt att både före- och eftermätningar prioriteras inom projektet.

Säkerställa genomförande av projektet:

- **Kontinuerlig** avrapportering till beslutsfattare underlättar förankring av både projektets genomförande och finansiering.
- **Arbetstimmar** inom de aktuella projekten är för de flesta medverkande en av flera arbetsuppgifter. Att säkerställa arbetsgruppens tid för projektet, genom exempelvis beslut från avdelningsansvarig om att x timmar i veckan av personens/personernas tid ska ägnas åt projektet är viktigt för projektets genomförande. På så sätt ställs också tydligare krav på de inblandade att i genomsnitt x timmar i veckan faktiskt ska tillägnas projektet. Lika viktigt är att tydliggöra och eventuellt även dokumentera i t ex projektplanen vilka ansvarsområden som respektive person förväntas bidra med i projektet.
- **Involvera** kommunens informatör i arbetet, om inte i arbetsgruppen så för deltagande vid särskilt avsatta möten för avhandling av informations- och kommunikationsinsatser. Tidigare erfarenheter visar på att motstridigheter och motstånd till exempelvis införandet av policyer som till en viss grad reglerar det egna resandet med bil i tjänsten, ofta underlättas av tydlig information och motivering till varför de nya reglerna införs.

Tips!



Uppfinn inte hjulet igen – inhämta kunskap och erfarenhet från andra kommuner som jobbat med mobility management.

Utveckla och bredda projektet:

- **Ta redan** i projektplaneringsstadiet hänsyn till åtgärder som eventuellt hör samman med och skulle kunna kopplas ihop med det aktuella projektet. Redan under fasen för projektplanering är det bra att fundera över informationsinsatser och ytterligare åtgärder att ”koppla på” projektet eller den planerade åtgärden, för att förstärka effekten av projektet.
- **Skapa** en formaliserad projektstruktur. Använd exempelvis en referensgrupp som projektstöd. Kollegors tidigare erfarenheter, kontakter inom andra kommuner, företag eller andra tidigare samarbetspartners kan och bör användas inom projektet. Det är viktigt att säkra upp deltagande personers tid för projektet. Genom en på förhand beslutad mötesplan underlättas information om när och hur deltagarna ska bidra till projektet
- **Arbeta** med kommunikation externt, även om projektet i sig behandlar interna frågor. Ett projekt kan ofta fungera som goda exempel för andra, oavsett resultat.

Avslutningsvis:

- **I projektvärlden** är det inte ovanligt med visstidsanställningar och budgetnedskärningar. Med skiftande personal- och/eller ansvarsområden kan vikten av tydlig dokumentation inte nog poängteras. På så sätt underlättas kunskapsöverföring, såväl som uppföljning och utvärdering av tidigare genomförda projekt.

Om projektet inte tillåts ta plats:

- **Arbeta** med att aktualisera frågan. ”Mjukare” frågor gällande mobility management* kan ofta ha svårt att konkurrera om tiden i en organisation som traditionsenligt varit fokuserad på fysiska åtgärder. Nyttan av att arbeta med liknande frågor i form av kostnadseffektivitet och att skapa ett hållbart transportsystem behöver lyftas fram för att öka kunskapen och vinna acceptans för att få tid att arbeta med det.
- **Mål och stöd** för arbetet. När det väl finns kunskap och acceptans om vikten av att arbeta med efterfrågan såväl som utbudet av transporter, så bör detta även förankras i kommunens övergripande mål och strategier. En gemensam målbild och ett gemensamt angreppssätt för att lösa eventuella problem är som tidigare beskrivet en nyckelfaktor för framgångsrikt genomförande.
- **Tydliga ansvarsroller** och rätt kompetens. Mobility management och exempelvis arbete med resepolicy innefattar ofta förvaltnings- såväl som kompetensöverskridande arbete. Detta är något som när det fungerar, bidrar till positiva synergieffekter genom att flera kompetensområden samlas och bidrar med olika saker. Samtidigt kan det vara ett praktiskt hinder och skapa problem genom olika mötesrutiner eller arbetstider. Genom att tydliggöra vad inblandade parter förväntas bistå med och till när, samt ofta och återkommande kommunicera nyttan av deltagandet och syftet med arbetet, så kan liknande hinder minimeras.

*Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder, som information och kommunikation,

Framgångsfaktorer för genomförande

Tydliga roller och ansvarsfördelning

Kontinuerlig avrapportering till beslutsfattare underlättar förankring av både projektets genomförande och finansiering.

Gemensam problembild och väldefinierade målgrupper

Det är viktigt med en gemensam problembild över förvaltningsgränser, för politiker, tjänstemän och externa aktörer. Projektet och val av åtgärder bör rikta sig mot väldefinierade målgrupper, så att rätt typ av åtgärd riktas mot den målgrupp som har möjlighet att förändra sitt resande (eller sina verksamhetstransporter).

Väldefinierade och förankrade mål och strategier

Det ska finnas väldefinierade och kommunicerade mål och strategier för arbetet. Dessa bör vara förankrade i ledning såväl som i den övriga verksamheten i stort. Helst ska arbetet ha ett tydligt stöd i övergripande strategier och planer (kommunal utvecklingsstrategi/vision, översiktsplan, trafikstrategi, etc.). En gemensam målbild innebär att både tjänstemän och beslutsfattare befinner sig inom samma begreppsramar. Förståelsen för problemet och olika lösningars konsekvenser är ett gemensamt ansvar som baseras på tidigare erfarenheter och fakta, men som också kräver kunskap och förståelse av underlaget.

Rätt kompetens

Det är viktigt med rätt resurser och kompetens i arbetet. Såväl trafikplanerar-, miljö- och kommunikationskompetens behövs.

Tillräckliga finanser och stöd

Kom ihåg att ett välfinansierat projekt överlag är ett prioriterat projekt. Extern finansiering kan agera startskott för igångsättning av åtgärder samt säkra resurser för såväl arbete som utvärdering. Tänk på att utvärderingen kan visa på effekter som dels motiverar varför den första åtgärden genomfördes, samt varför fler åtgärder av liknande karaktär bör genomföras i framtiden (om så är fallet).

Långsiktiga åtgärder

Åtgärder kan startas i projektform men bör sedan införlivas i befintlig organisation och verksamhet. Då är det enklare att nå synergieffekter med den traditionella trafikplaneringen, påverka efterfrågan och nå effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Morot och piska

Om arbetet med åtgärder inom hållbart resande ska vara effektivt så bör beteendepåverkande insatser kombineras med fysiska åtgärder. Erfarenheter visar att det mest effektiva är incitament kopplat till regleringar.

Tips!

- ✓ Målen ska vara tydliga och kommunicerade.
- ✓ Koppla projektmålen till andra befintliga strategier i kommunen.
- ✓ Avsätt resurser för föremätning och utvärdering.

Beräknade effekter

För beräkning eller uppskattning av effekter är det viktigt att känna till både den potentiella målgruppens storlek och i vilken grad de faktiskt kan förändra sitt beteende.

För att bedöma storleken på den potentiella målgruppen för en cykla-till-jobbet kampanj bör man undersöka vem som bor inom rimligt cykelavstånd och anser sig kunna cykla till jobbet. Behov av bil i tjänsten, behov av att hämta barn på dagis, funktionshinder etc. kan göra det mycket svårt att börja cykla till jobbet även om man bor inom rimligt avstånd.

För att beräkna potentialen för åtgärden kan erfarenheter från liknande projekt användas. Exempelvis hur många deltagare som fortsatte cykla efter tidigare kampanjer. De lokala förutsättningarna för ett hållbart resande kan dock variera mellan olika kommuner. Vilken kvalitet en kommun har på sin cykelinfrastruktur påverkar givetvis effekten av en cykla-till-jobbet-kampanj. Erfarenheter visar att generella kampanjer kan resultera i en minskning av bilresor med 0,1-1 procent medan individuella kampanjer som hälsotrampare visar på större mätbara effekter. Eftersom målgruppen är större i de generella kampanjerna blir den totala effekten ändå betydande.

För att sedan kunna beräkna effekten, dvs. förändring i bilresor, transporter eller koldioxid, måste man även ha kunskap om hur resvanorna ser ut innan en aktivitet genomförs. Vid en föremätning bör därför följande kartläggas:

- Utsläpp och energiförbrukning.
- Resta sträckor/transporter med olika färdmedel
- Kostnader för resor/transporter med olika
- Färdmedel
- Attityder – vilja att ändra beteende

För detaljerade beräkningar av koldioxidutsläpp behövs även kartläggning av dagens fordonsflotta. Nedan ges exempel på sammanställning av nulägesbeskrivning inför införande av en ny resepolicy.

Koldioxidutsläpp för fordon varierar kraftigt beroende av drivmedel, fordonsstorlek och last, samtidigt som den tekniska utvecklingen inom området går starkt framåt. Därför bör dessa faktorer uppdateras löpande.

	Mil/anställd	Ton CO ₂ /anställd	KWh/anställd	Kr/anställd	Kr/mil
Verksamhetsbilar	40	0,058	218	1478	37
Bilpoolsbilar	9	0,012	48	202	22
Hyrbilar	4	0,007	20	127	36
Privata bilar	16	0,030	102	386	24
Taxi	1	0,002	9	224	187
Buss	12	0,010	47	116	10
Tåg	3	0,000	2	52	20
Flyg	106	0,154 (0,409 med höghöjd)	518	1830	17
Totalt 2009	191	0,53	964	4415	353

Tabell 2.1 Exempel på nulägesbeskrivning av kostnader, utsläpp och energiförbrukning.

Utvärdering och uppföljning

Utvärdering är nödvändigt för att kontrollera uppnådda resultat och dess bakomliggande orsaker. Utvärdering och uppföljning ger också underlag för kommande satsningar och effektiviseringar.

Att kunna visa på resultat är också viktigt för att kunna fortsätta arbeta med frågan, att få fortsatt förtroende och finansiering till fler åtgärder.

I många verksamheter är det så att "det som mäts är det som räknas" och det stämmer även på arbetet med mobility management. En komplett utvärdering väger betydligt tyngre än en allmän känsla av att något gått bra eller dåligt. Trots detta är just uppföljning och utvärdering ett område där många kommuner och verksamheter idag inte kommit så långt, och där förbättringspotentialen är stor.

Om krav på utvärdering saknas och om resultatet från tidigare uppföljningar inte bidrar till en aktiv kunskapsöverföring, finns även risken att uppföljning och utvärdering negligeras och inte värderas på samma sätt som "riktiga" aktiviteter inom projektet. Utvärdering bör vara en självklar del inom alla organisationer och behöver uppmärksammas. Ett sätt är att ställa tydligare krav redan vid projektstarten. Vad inom projektet behöver utvärderas och hur detta ska ske? SUMO är ett verktyg som kan underlätta utvärdering, men för att vara tillämpbart behöver projekten redan från start ta hänsyn till detta och även planeras utifrån kriterierna i SUMO.

Utvärdering är med andra ord en del av projektet och bör även marknadsföras internt på ett sådant sätt; det är inte möjligt att utvärdering tar mer tid än själva projektet, då utvärderingen är en del av projektet.



Tips!

- ✓ Det som mäts räknas.
- ✓ Lägg resurser på att beräkna effekter. Ett projekt som inte visar något resultat får svårt att hävda att det har varit lyckosamt.

Goda Exempel - Sverige

Här presenteras exempel på projekt som genomförts runt om i Sverige. Dessa har valts ut därför att de visar på planering, organisation, genomförande och uppföljning av projekt inom Hållbara transporter. Oavsett var i landet man befinner sig finns ett antal nyckelfaktorer som är nödvändiga för att projekt ska vara framgångsrika och för att man ska kunna redovisa resultat.

Smart Trafikant i Jönköping

Smart trafikant i Jönköping har varit ett led i regionens arbete med hållbart resande. Målet var att trafikens negativa miljöeffekter skulle minska, samtidigt som tillgängligheten för alla grupper i samhället behövde förbättras samt att tidigare uppsatta mål för trafiksäkerheten skulle uppnås.

Om projektet

Projektets syfte var att påverka det faktiska resandet och val av färdmedel. Aktiviteter och kampanjer skulle skapa ett långsiktigt hållbart resande och få så många som möjligt att bli medvetna om sina resval.

Smart trafikant bestod av ett stort antal åtgärder och aktiviteter för att påverka invånarnas resvanor. De fyra huvudsakliga delprojekten var:

- Hushållskampanjer
- Cykelkedjan
- Gå och cykla till skolan
- Företagsrådgivning

Bakgrund

Jönköping arbetar sedan år 2000 med en stadsbyggnadsvision och målsättningen att Jönköpings stadskärna ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek. Arbetet bedrivs med ett stort mått av samarbete mellan olika aktörer.

En viktig del i arbetet med stadsbyggnadsvisionen var att skapa ett hållbart resande. I och med detta togs även beslut om att arbeta med mobility management och hållbart resande.

2004 startade planeringen av och förankringsarbetet med hållbart resande. Smart Trafikant blev en åtgärd i Klimatinvesteringsprogrammet för Jönköpings kommun. Inför uppstarten av projektet togs en handlingsplan fram som syftar till att ge stöd åt projektledare och medarbetare inom projektet. Det dåvarande samarbetet bestod av Vägverket och Jönköpings kommun och syftet var att kartlägga vilka åtgärder som borde genomföras. Arbetet startade därför med en resvane- och attitydundersökning som sedan också blev föremätning till SUMO och grunden för den handlingsplan som togs fram, vilken även inkluderade färdiga mallar för utvärdering av föreslagna åtgärder. Detta för att underlätta kommande utvärderingar.

Goda Exempel - Sverige

Samarbete och organisation

Handlingsplanen togs fram i samråd med lokala aktörer, så att deras intressen och lokala förutsättningar skulle samspela med de åtgärder som sedan föreslogs.

Smart Trafikant var ett samarbete mellan:

- Jönköpings kommun
- Vägverket Region Sydöst
- Jönköpings Länstrafik AB
- Regionförbundet Jönköpings län
- Länsstyrelsen

Parterna förband sig att bidra med ekonomiska och/eller personella resurser. Jönköpings kommun definierades som projektägare med yttersta ansvaret för ekonomi och budget. Mobilitetsarbetets olika nyttor speglade de olika aktörernas ansvars- och intresseområden. Inför projektstarten ansöktes och beviljades även ekonomiskt stöd från Naturvårdsverkets Klimatinvesteringsprogram (KLIMP).

Projektdeltagarna delades upp i en styrgrupp och en arbetsgrupp. Arbetsgruppen träffades en gång i månaden och styrgruppen var tredje månad. Styrgruppen beslutade om inriktning på åtgärderna och arbetsgruppen arbetade med planering och genomförande av aktiviteter.

Resultat

Den utvärdering som genomförts visar att projektet bidragit till att förändra hur invånarna reser inom kommunen. Andelen resor med bil har minskat från 58 procent till 55 procent mellan 2005 och 2008. Andelen resor med cykel har under samma period ökat från 13 procent till 17 procent. Detta innebär en årlig minskning av koldioxidutsläpp med ca 1000 ton.

Erfarenheter

Avstämningarna mellan styrgrupp och arbetsgrupp har varit viktiga för projektets riktning och arbetssätt. Vid två tillfällen har även en extern processledare med erfarenhet av projekt inom hållbart resande deltagit vid avstämningarna. Projektets styrkor och svagheter har dokumenterats genom en enkätundersökning till deltagande parter.

Projektets styrkor ansågs vara att många aktörer står bakom samarbetet, den goda ekonomin samt konkreta delprojekt/åtgärder. Som de största svagheter angavs avsaknaden av kopplingen till fysiska åtgärder och bristande engagemang från några parter.

För att nå en långsiktig förändring är ett processinriktat planeringsarbete avgörande. Arbetet med hållbart resande kräver långsiktiga mål och fungerande processer är därför viktigt. En återkommande fråga under projektiden var alltså hur Smart Trafikant skulle kunna gå från projekt till process. Att Smart Trafikant resulterade i en tillsvidare tjänst på stadsbyggnadskontoret blev en viktig förutsättning för detta.

Tips!



Minst en tredjedel av ett tjänsteföretags koldioxidutsläpp kommer från personalens resor till från och i arbetet.



En parkeringsplats till en anställd kostar lika mycket per år som kontorsrummet.



Den som tar bilen till jobbet löper femtio procent högre risk att drabbas av hjärtinfarkt än den som cyklar, går eller åker buss.

Goda Exempel - Sverige

SUMO

Arbetet med hållbart resande är förankrat och kommer att fortsätta inom organisationen Jönköpings kommun på ett strategiskt plan. Ett ytterligare steg i rätt riktning för att arbeta strategiskt med stadsplanering är att politikerna i Jönköpings kommun har skrivit på Aalborgsåtagandena, vilka ger ett ramverk för den fortsatta utvecklingen av staden. Det har också fattats beslut om att ta fram en kommunikationsstrategi för stadens trafik inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0. Kommunikationsstrategin kommer att medföra att trafikplanerare och stadsplanerare får ett gemensamt fokus på resandet i staden, något som tidigare främst varit en fråga för trafikplaneringen.

Smart Trafikant har utvärderat samtliga delprojekt enligt SUMO i syfte att möjliggöra uppföljning och jämförelse av mål, kunna lära av resultaten och samla data för vidare analys. Användningen av SUMO har gjort att projektledningen redan under projektiden kontinuerligt kunnat utvärdera kampanjerna. På så sätt har SUMO varit ett viktigt stöd som beslutsunderlag vid val av inriktning på aktiviteterna.



Hälsotrampare inom landstinget i Uppsala

Hälsotrampar-satsningen går ut på att övertyga vanebilister eller de som pendlar med kollektivtrafik att istället cykla till jobbet under ett års tid och om möjligt även fortsättningsvis.

Om projektet

Efter att de inbitna bilisterna och kollektivtrafikresenärerna skrivit på ett kontrakt om att pendla med cykel minst tre dagar per vecka under ett år, erhöll de bl.a. cykeldator, cykelhjälm, regnkläder, och hälsotester före och efter teståret. Under teståret och de efterföljande åren gjordes uppföljningar av det faktiska cyklandet och uppmuntringspresenter delades ut till de som cyklade längst, oftast etc.

Hälsotrampar-projektet i Uppsala startade 2003 med 120 deltagare. Redan tidigt stod det klart att de flesta klarade utmaningen att cykla till arbetet – samt att de även fortsatte att cykla efter projektets slut. Den första gruppen följdes årligen upp av nya grupper och idag har totalt 480 anställda ingått i projektet.

Bakgrund

Ett landsting alstrar ett stort antal transporter och resor genom anställda och patienters resor samt genom sina varutransporter. Uppsala läns landsting har sedan 2002 arbetat med ett program för att minska miljöeffekterna av sitt resande, vilket initierades av en transportutredning som genomfördes 2001. Denna utredning visade bland annat att 10 procent, ca 1000 anställda, i Uppsala läns landsting pendlade med bil trots att de hade mindre än 3 km mellan hemmet och arbetsplatsen. Potentialen för att få fler att cykla bedömdes därmed som hög. En av de tio åtgärderna i det efterföljande åtgärdsprogrammet var ett s.k. Hälsotrampar-projekt.

Hälsotrampar-projektet genomfördes en gång per år mellan 2003 och 2008. De första åren deltog ca 100 cyklister per omgång följt av ca 50 st. de senare omgångarna.

Resultat

83 procent av deltagarna har fullföljt sitt uppdrag att cykla minst tre dagar per vecka under teståret. Trots att det inte är några långa avstånd det handlar om – deltagarnas genomsnittsavstånd till arbetet är 3 km - har detta lett till positiva effekter på personalens hälsa, minskat behov av parkeringsplatser, lägre utsläpp av koldioxid och ekonomiska besparingar för landstinget.

Enligt genomförda hälsotester har 50 procent av deltagarna fått en förbättrad kondition. Enligt officiell sjukstatistik för de två första årens testgrupper minskade dessutom sjukskrivningsdagarna från 10 till 3 dagar per hälsotrampare. Bland de totala anställda inom landstinget har korttidssjukskrivningen varit i stort sett konstant under de aktuella åren. Den minskade sjukfrånvaron har inneburit att landstinget sparat miljontals kronor per år.

Utvärderingen som genomfördes för åren 2003-2006 visar att ca 65 procent av deltagarna fortsatt att cykla även efter avslutat projekt.

Hälsotramparnas cyklande har lett till en minskning av 0,17 ton koldioxid per deltagare under teståret, och 0,13 ton per deltagare under de följande åren. Den totala årliga effekten på utsläppen av koldioxid beräknas till 55 ton under 2008. Dessutom har behovet av parkeringsplatser minskat kraftigt.

Goda Exempel - Sverige

Framgångsfaktorer

Hälsotrampar-projektet i Uppsala har varit en framgångssaga. Sedan starten 2003 har 480 anställda deltagit i projektet och 400 av dessa har fullföljt sitt uppdrag, att under ett år cykla till och från arbetet istället för att köra bil eller åka kollektivt. Många har därefter fortsatt att cykla. Projektet pågick under fem år och positiva långtidseffekter kan ses för färdmedelsval, emissioner, hälsostatus såväl som sjukfrånvaro.

Framgångsfaktorer har varit att deltagandet bygger på frivillighet och tydlighet. De goda effekterna från projektet i Uppsala är till viss del även beroende av att hälsotrampar-projektet pågått som en del i ett större åtgärdsprogram.

Tips!

- ✓ Genomför transportutredning för att kartlägga personalens resvanor.
- ✓ Följ även upp hälsoeffekter.
- ✓ Ett koncept som Hälsotrampare är lätt att rekrytera deltagare till eftersom det tydligt framgår vad som förväntas av deltagarna.



Hållbart resande i Umeåregionen

Hållbart Resande - Utveckling av hållbar vardagspendling och mobilitet i Umeåregionen, är ett samarbetsprojekt mellan kommunerna i Umeåregionen.

Om projektet

Syftet med projektet är att främja hållbart resande för utvecklad mobilitet och tillgänglighet i Umeåregionen, att minska miljöpåverkan i det regionala transportsystemet och att utveckla en organisation som stöd i det arbetet. Ett flertal både beprövade och nya, innovativa metoder och tekniker för att främja hållbart resande ska prövas och utvärderas för lämpliga målgrupper inom ramen för projektet.

Målgruppen för hela projektet är invånare i Umeåregionen. Vissa aktiviteter är riktade till en bred allmänhet och andra fokuserade på en specifik målgrupp. Projektet omfattar Umeåregionen som geografiskt område samt angränsande kommuner utmed prioriterade pendlingsstråk för att också inkludera potential för framtida regionförstoring, inte minst med koppling till Botniabanan.

Projektet är inriktat på persontransporter och specifikt hur informations- och kunskapshöjande aktiviteter hos allmänheten, i kombination med pågående och genomförda fysiska investeringar i infrastrukturen, kan förändra resbeteenden i en hållbar riktning för ökad tillgänglighet och mobilitet i regionen. Projektet är indelat i fem aktivitetsområden (inkl uppföljning och utvärdering) med ett 15-tal specificerade delaktiviteter. Merparten av de i projektet ingående aktiviteterna för ett hållbart resande har följts upp enligt SUMO-metoden.

Bakgrund

Umeå har stora problem med dålig luftkvalitet och trafikframkomlighet i tätorten. Att etablera ett mobilitetskontor var en av åtgärderna i det åtgärdsprogram som Umeå kommun ålagts att ta fram.

Organisation

Projektet består av en arbetsgrupp, styrgrupp och en referensgrupp. Arbetsgruppen utför det operativa arbetet, styrgruppen består av medfinansierare av projektet (Umeå kommun, Västerbottens läns landsting, Umeåregionen, Trafikverket och Länstrafiken). Referensgruppen utgörs av Umeåregionens kommunikationsgrupp. Gruppen existerade sedan tidigare och jobbade med trafikfrågor som berörde flera kommuner. I kommunikationsgruppen sitter representanter från övriga kommuner som är involverade i projektet (Vännäs, Bjurholm, Robertsfors, Vindeln och Nordmaling kommun) samt Västerbottens landsting och Umeå kommunföretag.

Åtgärder

Exempel på aktiviteter inom hållbart resande i Umeåregionen är:

- *Information och råd om olika hållbara färdmedelsval till kommuninvånarna, t ex information om bilpool.*
- *Kampanjer för att öka medvetenheten om och användningen av hållbara färdmedel, t ex Pedal for Medal.*

Goda Exempel - Sverige

- *Utbildning, t ex cykelskola för invandrare i Bjurholm.*
- *Information och erbjudande till kommuninvånarna om olika alternativ till egen bil i form av t ex samåknings-tjänst, bilpool, lånecyklar, etc.*
- *Platsbaserade resvaneundersökningar och stöd till företag och skolor, t ex vandrande skolbussprojekt.*
- *Information om och uppmuntran till telefon- och video-konferenser som syftar till att minska behovet av att resa.*

Resultat

I tabell nedan ges en sammanfattning av de SUMO-utvärderingar som gjorts med avseende på antal som deltagit i aktiviteterna och de beteendeförändringar man uppmätt under eller efter testperioden.

Som framgår av tabellen har man uppnått betydande beteendeförändringar i de projekt där mätningar gjorts. T ex har 89 procent av deltagarna i Hälsotrampet fortsatt att cykla mer än 3 dagar per vecka 6 månader efter projektets slut. Likaså visar testresenärsprojekten att mellan 50-80 procent av testresenärerna fortsätter att åka kollektivt 6 månader efter testperioden.

Totalt beräknas drygt 2000 personer ha deltagit i någon av de aktiviteter som utvärderats enligt SUMO under 2010 (se nedanstående tabell). Därutöver beräknas projektet nått ut till ca 51 000 personer via skriftlig eller muntlig information under 2010 och drygt 100 000 personer i Umeåregionen beräknas ha läst/sett nyhetsinslag och artiklar. Tillsammans med annonser beräknas 1,5 miljoner personer i regionen (ej unika) fått kännedom om projektet.



Goda Exempel - Sverige

Preliminära CO₂ -effekter

De aktiviteter som utvärderats enligt SUMO under åren 2009-2010 har enligt arbetsgruppens beräkningar inneburit en besparing på minst 143 ton CO₂ under aktivitetens genomförande och totalt minst 328 ton CO₂ uppräknat per helår räknat på bestående effekter. Siffrorna bygger i vissa fall på uppskattade effekter

utifrån schablonvärden i Trafikverkets kalkylark och inte verkliga uppmätta effekter. Denna metod används när aktiviteterna inte är avslutade och utvärderade eller för vissa insatser som är svåra att utvärdera.

Aktivitet	Deltar	Beteendeförändring
Whats your löjligaste bilresa	217	72,7 % tänker mer på korta bilresor efter kampanjen. 58,5 % ser korta bilresor som ett problem 6 månader efter kampanjen.
Hälsotrampet	132	89 % cyklar fler än 3 dagar per vecka 6 månader efter projektet.
Pedal for Medal	396	89 % cyklar regelbundet mer än 1 dag per vecka. 25 % cyklar mer än 6 månader efter projektet.
ISA	40	ISA har installerats i 107 tjänstebilar.
Världsrekordförsöket	917	Inga uppmätta.
Vintertrampet 2010	21	70 % av arbetsresorna skedde med cykel under testperioden.
Testresenär 2009	100	61,5 % åker buss 6 månader efter projektet.
Testresenär 2010	102	81 % åker buss 6 månader efter projektet.
Våga bildela	23	68 % har nyttjat bilpoolen efter testperiodens slut.
Hållbar shopping	-	Inställt pga få anmällda.
Testresenär Vännäs-Umeå	73	53,6 % åker buss 6 månader efter projektet
Totalt	2021	

Aktivitet	Beräknad CO ₂ -besparing (kg) under aktiviteten 2010	Prognos CO ₂ -besparing (kg) helår 2010
Whats your löjligaste bilresa	-	-
Hälsotrampet	-	10 800
Pedal for Medal	27 000	33 000
ISA	207	3 760
Världsrekordförsöket	-	-
Vintertrampet 2010	ännu ej mätt	ännu ej mätt
Testresenär 2009	3 500	6 200
Testresenär 2010	4 000	7 700
Våga bildela	3 500	3 500
Testresenär Vännäs-Umeå	6 490	40 000
Totalt	-	104 960

Goda Exempel - Sverige

Slutsatser

Genomförd processutvärdering visar att projektet har en styrka i den tydliga organisationen bestående av arbetsgrupp, styrgrupp och referensgrupp, där arbetsgruppen har utökats mot vad som var tänkt från början vilket medfört att ett stort antal aktiviteter kunnat genomföras. Styrgruppens representanter är väl insatta i ämnet och har överlag ett stort personligt engagemang i frågorna.

Hållbart resande har en verksamhetsplan som är väl förankrad hos styrgrupp och hos regionens politiker. Den beskriver ambitioner och intentioner med arbetet och innehåller alla aktiviteter som ska genomföras under kommande verksamhetsår.

I början av ett arbete med hållbart resande är det viktigt att synas och öka kunskapen om ämnet. Arbetsgruppen arbetade aktivt med flera olika nyhetskanaler för att öka informationens tillgänglighet och sprida att projektet gjorde något som var nytt för regionen. Projektet har nått ut via webb, TV, radio, annonser, tidningsartiklar, affischer, aktiviteter, enkäter och inte minst via personliga möten.

Kontaktuppgifter: Carina Aschan Projektledare BeGreenUmeå
090 – 16 49 60, 070 – 341 07 61, carina.aschan@umea.se



What's your
löjligaste bilresa?*

Bikta dig på 100cyklar.se
Vinn en cykel!

*Mer än hälften av alla bilresor i Umeå
är kortare än 5 km. Det är ju löjligt.

BE
GREEN
UMEÅ



Tips!

- ✓ Bra och tydlig organisation säkerställer engagemang från involverade parter.
- ✓ Jobba proaktivt med media för att nå ut med aktiviteter och resultat.
- ✓ Ta hjälp av extern utvärderare tidigt i projektet för att följa upp resultat.

Bilpool och resepolicy i Hallstahammar

2004 antog Hallstahammars kommun "Miljö- och trafiksäker resepolicy" som gäller vid alla tjänsteresor. Syftet är att alla som arbetar inom kommunen ska ta ett gemensamt ansvar för att möten och resor sker på ett planerat, kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert sätt. I enlighet med resepolicyen infördes även 2005 en bilpool för kommunala tjänsteresor.

Om projektet

Med anledning av uttalade besparingskrav inledde Hallstahammars kommun en översyn av kommunens kostnader där transporterna framträdde som en stor utgiftspost. Som en direkt följd av detta togs beslutet att det tidigare decentraliserade ansvaret skulle samordnas bättre med en person ansvarig för den kommunala fordonshanteringen. Det togs även beslut om införandet av en bilpool i kombination med en ny resepolicy, som skulle uppmuntra alternativa färdmedel och begränsa bilåkandet.

Samarbete och organisation

Arbetet med att införa en kommunal bilpool har bedrivits i nära samarbete mellan Vägverket Mälardalen och Hallstahammars kommun. I början möttes arbetet av hårt motstånd. De avdelningar som starkt motsatte sig att ersätta de fasta bilarna med tillgång till bilpoolen behöll därför sina tidigare fordon i inledningsskedet. När den fordonsansvariga i ett senare skede kunde visa på hur lite de fasta fordonen faktiskt användes och vad avdelningens besparing skulle bli vid anslutning till bilpoolen, underlättades övergången.

Även så kallade nymodigheter, exempelvis alkoholås stötte i början på ett hårt motstånd. Men med mycket information och demonstration i kommunens reception av hur alkoholåset fungerar blev de anställda efter ett tag nöjda med lösningen. Det i sig gav ett kvitto på att ansträngningen med informationsinsatser av olika slag gav lön för mödan.



Tips!

- ✓ Utbildning i sparsam körning ger en varaktig sänkning av bränsleförbrukningen på 5-10 procent.
- ✓ En översyn av bilresorna i tjänsten kan halvera kostnaden, bland annat genom införandet av bilpool.

Goda Exempel - Sverige

Resultat

Efter införandet av bilpool i Hallstahammar har fordonskostnaderna för tjänsteresor med bil minskat med cirka 250.000 kr per år, från ca 2 miljoner kronor år 2004 (året innan införandet av tjänstebilpoolen) till ca 1,8 miljoner kronor år 2005 (första året med tjänstebilpool). Detta innebär att fordonskostnaderna för kommunen minskat med drygt 10 procent.

Ytterligare ett resultat är att miljöbelastningen har minskat då utsläppen av koldioxid sjönk med cirka 20 ton mellan år 2004 och 2005. Detta innebär att koldioxidutsläppen från tjänsteresandet med bil har minskat med närmare 10 procent och utsläppen från resorna till och från arbetet har minskat med cirka 1 procent.

Cirka 450 personer eller 35 procent av alla anställda är anslutna till bilpoolen, vilket vida överstiger målet om 200 anslutna. Många avdelningar valde dock att ansluta samtliga anställda oavsett uppenbart behov av att nyttja bilpoolen. Mer intressant är därför att konstatera att cirka 250 personer, eller 20 procent av alla anställda, har använt någon av poolbilarna minst en gång. Det finns även en potential för ytterligare förbättringar genom att allt fler anställda successivt får kännedom om resepolicy och bilpoolen och därmed på sikt ökar sin användning av poolbilarna och uppfyllande av övriga riktlinjer i resepolicy.

Genom införandet av bilpoolen har även kommunens bilpark föryngrats och försetts med alkoholås, vilket i sig är positivt för trafiksäkerheten.

Erfarenheter

Karaktéristiskt för bilpoolslösningen i Hallstahammars kommun är att det finns en tydlig koppling till resepolicy och att bilpoolen drivs i intern regi med ett upphandlat administrationssystem för bokning, uppläsning och fakturering.

Genom en framtida övergång till miljöbilar kan miljöeffekten av bilpoolen förstärkas. För att ytterligare förstärka miljöeffekten rekommenderas att kommunen även arbetar med att påverka hur de anställda reser till och från arbetet. I enkäten till de anställda framkom att många anställda kör bil till arbetet trots att de har förhållandevis korta avstånd mellan hemmet och arbetet. Om fler väljer att gå och cykla på dessa korta avstånd minskar miljöbelastningen. Andra studier visar även på en kraftigt minskad sjukfrånvaro bland de anställda vid en övergång från bilkörning till cykel. Detta är positivt för såväl den anställda som blir friskare som för kommunen som får minskade kostnader för sjukskrivning.

För kommuner och verksamheter som funderar på att införa en tjänstebilpool och som vill kunna mäta dess effekter rekommenderas att rutinerna för redovisningen av kostnader och körsträckor ses över minst ett år före bilpoolsinförandet så att jämförbara före- och efterdata kan erhållas.

SUMO

Utvärderingen av projektet har gjorts med hjälp av SUMO. SUMO har använts redan tidigt i processen, vilket gett en tydlig struktur åt såväl upplägget av införandet som själva utvärderingen. SUMO har också inneburit att resultat samlats in efter hand, vilket gör att det successivt varit möjligt att följa processens framåtskridande.

Goda Exempel - Sverige

Kruxabussarna

Arbetet med de så kallade KUXA-bussarna i Ockelbo är ett av de glesbygdsprojekt för kollektivtrafiken som pågått under längst tid i Sverige. Projektet startade 1995 och har blivit känt för att resandet med kollektivtrafik är gratis och att resandet med kollektivtrafiken stigit markant utan att kommunens kostnader för kollektivtrafiken har ökat.



Om projektet

Trafiken drevs som ett projekt under fem år. Idag, över 15 år efter starten, är trafiken fortfarande i drift och de positiva effekterna kvarstår.

Grundidén i Ockelbo har varit att samordna linjetrafik, skolskjutsar och färdtjänstresande till en enda trafiklösning. Större delen av den skolskjuts som tidigare

utfördes av taxi och särskilda skolskjutsturer med buss har gjorts om till busslinjer som är öppna för alla. Det har i sin tur inneburit att resorna med färdtjänst minskat. Idag består trafiken av åtta linjer från byarna in till Ockelbo och en särskilt tillgänglighetsanpassad tätortslinje – KUXA FRAM.

Goda Exempel - Sverige

Åtgärder

Syftet med projektet har varit att öka bussresandet, både bland skolbarn och genom att locka över bilister till busstrafiken. För att se till att informationen om KUXA-trafiken verkligen når ut har man använt marknadsföring via telefon. Större delen av alla hushåll i Ockelbo har kontaktats och erbjudits information om trafiken. Genom detta har man även kunnat inhämta individuella synpunkter och önskemål. På så sätt har man lyckats locka bilister och andra vuxna, även om ökningen bland denna målgrupp varit något mindre än man räknat med. Antalet resande skolbarn har ökat starkt sedan starten.

Lokaltrafiken i Ockelbo, de så kallade KUXA-bussarna, är gratis av flera anledningar. Den största anledningen är att det kostar pengar att ta betalt – kostnaderna för betalsystem, skolkort etc. översteg intäkten eftersom lokaltrafiken hade få betalande resenärer. Detta var Sveriges första gratis kollektivtrafik vilket har lett till stor uppmärksamhet i medierna vilket i sig lockat fler resenärer. Att låta kollektivtrafiken vara gratis har även minskat påstigningstiderna och gjort att trafikeringen snabbats upp.

Trafikutbudet är givetvis den viktigaste förbättringen för passagerarna, men projektet har även innefattat andra förbättringsåtgärder kopplade till kollektivtrafiken. Tidtabeller för glesbygdstrafik är ofta svåra att tyda eftersom de innehåller fler avvikelser och anmärkningar än tätortstrafikens tidtabeller. Mycket arbete har därför lagts ner på att göra tabellerna enklare. Man har även utbildat förarna i kundbemötande.

För att bussförarna lättare ska se om det finns passagerare vid hållplatsen har man testat olika typer av signaler. Den lösning som fungerat bäst har varit en semafor med reflex som resenärerna kan fälla upp när de väntar vid hållplatsen.

Resultat fem år efter start

- Bussresandet har ökat från 60.000 till 220.000 resor per år.
- Trafikutbudet har ökat från 24 till drygt 100 turer per dag.
- Bytesmöjligheterna mellan regionala och lokala turer har ökat från 8 till 46 turer per dag.
- Antalet färdtjänstresor har minskat från 7.100 till 2.000 per år.
- 54 % anger att de reser mer med lokaltrafik än tidigare.
- Kommunens kostnader har inte ökat.

Planeringsprinciper för samordning av kollektivtrafik i glesbygd

- Börja med att planera eller utgå från befintlig regionaltrafik – trafik med få resenärer måste anpassas efter trafik med många resenärer.
- Bestäm var knutpunkterna är mellan regionala trafiken och glesbygdstrafiken.
- Koppla glesbygdstrafiken till den regionala trafikens knutpunkter.
- Antalet färdtjänstresor har minskat från 7.100 till 2.000 per år.
- Samplanera all trafik så att fordonen kan utnyttjas mycket.
- Dimensionera trafiken för resbehovet och gör tidtabeller.

Framgångsfaktorer

- Konsekvent samplanering av skolskjuts, linjetrafik & färdtjänst, inklusive justering av skoltider.
- Ökad konkurrens i upphandlingen.
- Publicitet genom att det är gratis..
- Samplanera all trafik så att fordonen kan utnyttjas mycket.
- Detaljkunskap om lokala förutsättningar och enskilda personers resbehov.

Kollektivtrafik i förändring i Luleå

Projektet Kollektivtrafik i förändring slutfördes i september 2003 då den nya huvudhållplatsen invigdes och det nya linjenätet togs i bruk. Tankarna om en förändrad utformning av kollektivtrafiken hade dock funnits sedan slutet av 80-talet.

Om projektet

Syftet var att höja kollektivtrafikens attraktivitet och att minska koldioxidutsläppen från biltrafiken, i enlighet med kommunens miljömål. Hösten 1999 sökte Luleå kommun LIP-medel till den planerade bussomläggningen och i mars 2000 beviljades projektet bidrag.

Organisation

LLT (Luleå lokaltrafik) är ett av Luleå kommun helägt kommunalt bolag som har uppdraget att planera, marknadsföra och utföra tätortstrafik med buss i Luleå tätortsområde. Projektet Kollektivtrafik i förändring genomfördes i samverkan med tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

Åtgärder

I det slutliga förslaget om ny kollektivtrafik ingick ett antal delprojekt: linjenät-hållplatser, informationssystem och bussprioriterade trafikljus. Delprojekt linjenät-hållplatser innebar att ett nytt linjenät introducerades med fem stomlinjer och fem lokallinjer. Vissa områden och arbetsplatser med stort reseunderlag trafikeras nu även av direktbussar. Alla linjer utom gymnasieturerna passerar förbi huvudhållplatsen i centrum vilket gör det lätt att byta buss. Det finns också en närlinje för äldre i centrala Luleå som trafikeras med en mindre buss och är utrustad för att enkelt ta ombord rullstolar och resenärer med rullator.

Redan 2002 införde LLT ett informationssystem i realtid med både tal- och digitalt utrop av nästa hållplats samt anpassning av löpande hållplatser för lågt insteg.

Informationstavlor, som visar närmaste bussars avgång från hållplatsen, är monterade på större hållplatser samt har under 2010 även kompletterats med realtidsvisning på mobil webbsida samt i applikationer för Smartphones. Dessutom finns 14 st. inomhusmonitorer uppsatta i gallerior, köpcentra samt offentliga platser inom trafikområdet.

Studier hade visat att 20 procent av bussarnas restid i centrum berodde på fördröjningar i korsningar. Därför föreslogs att samtliga trafiksignaler som passerades av busstrafik skulle försees med prioritering. Något som skulle leda till kortare restid med buss och minskade utsläpp från kollektivtrafiken. I projektet ingick också att förse ett 30-tal bussar med partikelfilter för att minska utsläppen i centrum.

Parallellt med de fysiska förändringarna avsåg kommunen att genomföra en omfattande informations- och folkbildningskampanj för att få fler luleåbor att välja hållbara transportmedel. Det resulterade i att delprojektet Färdas Väl startade under 2001.

Resultat

Mellan 2003 och 2007 ökade antalet resor med 20 procent och sedan dess har ökningen legat runt 1-2 procent årligen. Mellan 2009 och 2010 ökade antalet resor med 5,2 procent. Det nya linjenätet med stomlinjer som leds via en omstigningshållplats i centrum var en av nycklarna till framgången. Trafiken har effektiviserats vilket gör att kostnaderna för bussbolaget minskar och produktiviteten ökar. Samtidigt är bussarna färre och dieselförbrukningen har minskat med 8 procent. Signaltidsprioritering och effektivare linjenät har gjort att

Tips!

- ✓ Jobba parallellt med fysiska åtgärder och bra marknadskommunikation.
- ✓ Kommunicera lyckade resultat.
- ✓ Var noggrann med att kontinuerligt följa upp, utvärdera och åtgärda.

HÖGRE ÅLDER GER HÖGRE RABATT.

Du som är mellan 65 och 74 år får 25% rabatt när du köper busskort hos LLT. Har du fyllt 75 år så ger vi dig halva priset direkt.

Enda villkoret är att du laddar ditt kort på LLT Info eller i någon av våra automater på Smedjegatan.



NÄRLINJEN NÄR DU SKA KOMMA NÄRA.

Linje 65 kör längs alla hållplatser som ligger nära i centrala stan. Från Varvsgatan till Kallkällan och tillbaka. Därför kallas den Närlinjen.

Vardagar 8–15, lördagar 9–16. Bussen är lätt att kliva på och tar rullstolar. Kostar bara 10 kr för alla över 65 år samt färdtjänstberättigade. 20 kr för fri övergång inom zon 1.

Alla andra betalar 20 kr plus eventuellt sjukhustillägg.

0771-99 00 00
www.llt.lulea.se



bussarnas genomsnittshastighet har ökat med hela 12 procent medan antalet timmar som bussarna kör bara har ökat med knappt två procent. Det är en utveckling som betyder mycket ekonomiskt samt att man gör miljömässiga vinster. Mellan 2001 och 2009 har bussarnas partikelutsläpp i centrala Luleå minskat med 88 procent och utsläppen av kväveoxider med 42 procent. CO₂-utsläppen har minskat med 28,6 procent samma period. I dag har i stort sett samtliga bussar partikelfilter och 30 procent av körsträckan körs på förnybart bränsle (etanol eller raps- och talloljeinblandning). Införandet av nytt linjenät och bred satsning på service- och marknadsbearbetning har mottagits väl av kommunens medborgare, och detta syns också i de kundundersökningar som görs av branschen där LLT är efter år ligger i topp vad gäller nöjda resenärer.

Framgångsfaktorer

Det räcker inte med att bara marknadsföra kollektivtrafiken för att öka resandet. Ett nära samarbete mellan bussbolaget och övriga delar av kommunen är nödvändigt för att skapa de förutsättningar som gör bussen till ett relevant alternativ för ännu fler kommunmedborgare. Fysiska åtgärder i kombination med information, folkbildning och marknadsföring har gjort att bussresenärerna i Luleå har blivit fler och fler. LLT jobbar med balanserad verksamhetsstyrning som ett sätt att förbättra medarbetarengagemang och resultat. Varje månad genomförs omfattande nöjdhetsindex-mätningar som följs upp på aktivitetsnivå och därefter analyseras resultaten för att se om och var extra åtgärder behövs.

Kontaktuppgifter: Gun Söderberg, marknadschef, Luleå Lokaltrafik, 0920-45 55 10, gun.soderberg@llt.lulea.se

Hockeybussar i Skellefteå

Projekt Hockeybussar startades 2007/2008 för att minska biltrafiken till och från Skellefteå AIKs hockeymatcher och har nu etablerats som ett mycket gott exempel på hur man med enkla medel kan uppnå stor nytta.



Om projektet

Inledningsvis kördes fem linjer med avgiftsfria resor. Bussarna kör från olika startpunkter runtom i kommunen och går direkt till hockeyarenan. Efter avslutad match finns bussarna alldeles utanför entrén och har en egen bussfil, med företräde före annan trafik. De från början avgiftsfria resorna kostar numera 20 kr för korta turer och längre turer för 40 kr (tur&retur).

Hockeybussar underlättar trafiksituationen genom att minska biltrafiken till och från matcherna. Bussarna tar sig även snabbt från arenan tack vare den egna "gräddfilen". Åtgärder som sänkt hastighet på E4:an under matchtid, omdirigering av trafik, parkeringsförbud på närliggande gata förbättrar trafiksituationen ytterligare.

Konceptet med hockeybussar har slagit väl ut i Skellefteå. Bussarna har fått stort lokalt mediautrymme. Marknadsföring har skett i matchernas periodpauser och parkerade bilar har fått flygblad på vindrutan. Arbetet med Hockeybussarna har präglats av stark målmedvetenhet och stor noggrannhet. Statistik har förts över passagerare, minskade CO2-utsläpp och vädersituationer under matchdagarna. Med gemensamma krafter har Skellefteå kommunen, Skelleftebuss och Skellefteå AIK lyckats förbättra trafiksituationen i alla avseenden.

Intäkterna kommer från samarbetsparter, sponsorer och biljettintäkter. Budgeten täckte kostnader för fem bussar under 28 grundseriematcher samt 9 slutseriematcher plus marknadsföringskostnader. De ekonomiska

Norrandsexempel

förutsättningarna har skapats genom jämn och hög beläggning på bussarna, rimligt pris och långsiktiga sponsoravtal med näringslivet (ofta kopplat till företag i den by/förort där bussen går). Skellefteå-exemplet har väckt stort intresse bland övriga elitserieklubbarna tack vare hög originalitet och stort innovationsvärde, och flera klubbar har uttryckt intresse för en liknande lösning

Bakgrund

Trafiksituationen i samband med Skellefteå AIKs hemmamatcher var förknippad med många problem. En stor mängd bilar skulle under en högst begränsad tidsperiod färdas till samma målpunkt. Trafiken gav upphov till stora utsläpp av CO₂ och andra avgaser och ledde också till att farliga situationer uppstod.

Resultat

Andelen som åker buss stiger och det är nu 6,39 % av matchpubliken som åker buss (endast medräknat de särskilda hockeybussarna). För att fler ska kunna åka behövs ännu fler bussar samt fler linjesträckningar.

Resultatet för säsongen 2010/11 blev en minskning med 17,8 ton CO₂. Det är ett uppskattat värde beräknat utifrån antalet minskade bilar samt bussarnas förbrukning av koldioxidutsläpp. På sikt kommer troligtvis biogasbussar användas på någon busstur, men det är fortfarande inte genomfört eftersom biogasbussarna tar färre passagerare än ledbussarna.

Övrigt

Information och marknadsföring för hockeybussarna har skett genom information på Skelleftebuss, Skellefteå AIK:s och Skellefteå kommuns hemsidor. Reklam-skyltar på hockeybussarna, flyers på hockeybussarna och parkerade bilar vid hockeyarenan, annonser i match- och spelprogram och en reklamfilm som visas i match-pauserna är exempel på olika marknadsföringskanaler som använts.

Kontaktuppgifter: Helena Stefansson-Nilsson, trafik- och gatukontoret, Skellefteå kommun, 0910-73 77 82, helena.stefanssonnilsson@skelleftea.se

Tips!

- ✓ "Gräddfil" för bussen och närhet till arenan vid avstigning och påstigning är A och O.
- ✓ Ett gott samarbete mellan den lokala hockeyföreningen, kommunen och bussbolaget har bidragit till det lyckade resultatet.

Genomsnittligt passagerarantal 2007-2011	66-72 st
Flest antal passagerare vid ett matchtillfälle	405 st
Totalt antal passagerare 2007-2011	47 978 st
Andel av publik som åker hockeybuss 2011	6,4 %
Total uppskattad CO ₂ -minskning 2008-2011	39,5 ton

Miljöbilpool i Umeå kommun

Umeå kommuns miljöbilpool drivs i extern regi av Sunfleet. Poolen är öppen både för privatpersoner och kommunanställda, men kommunanställda prioriteras på dagtid under veckorna. Bokning av bilarna görs via internet och bilarna låses upp med ett smartcard eller den egna mobiltelefonen. Bilarna är tillgängliga för bokning dygnet runt, året om och kan bokas per timme.

Om projektet

Bilarna i miljöbilpoolen uppfyller Trafikverkets definition av miljöbilar, och utgörs av snåla dieslar och etanolbilar. De totalt 16 bilarna är fördelade på två pooler i centrum, en utanför Stadshuset och en i ett parkeringshus. Idag finns 400 registrerade användare bland de kommunanställda. Kommunen har inga uppgifter på hur många externa som är anslutna men under 2010 registrerades 461 bokningstillfällen av privatpersoner som är medlemmar i bilpoolen.

Kommunen långtidsleasar fortfarande ca 260 fordon, bl.a. inom hemtjänsten och andra verksamheter där det inte är ekonomiskt fördelaktigt eller helt enkelt inte möjligt att nyttja bilpoolen. Även de leasade bilarna är miljöfordon och i kommunens alla långtidsleasade fordon är också alkoholås installerade. I vissa fordon finns ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) installerat och mer än 200 personer har fått utbildning i sparsam körning.

Bakgrund

Som ett led i kommunens arbete med att förbättra luftkvaliteten i Umeå beslöt fullmäktige 2007 att inrätta en miljöbilpool. Uppdraget gick till tekniska nämnden som beställde en förstudie för att utreda uppdraget.

Åtgärder

Efter att förstudien presenterats för politikerna i nämnden beslöts att en miljöbilpool i extern regi skulle upphandlas. Det skulle också tas fram nya riktlinjer för tjänsteresor (respolicy) som komplement till miljöbilpoolen. Vidare bestämdes att miljökraven för fordon ska skärpas i de nya riktlinjerna för inköp och hyra av fordon. Alla inköp och hyra av fordon sker via Upphandlingsbyrån. Slutligen beslutades att en avvecklingsplan ska tas fram för kommunens egenägda fordon (exklusive specialfordon) och att avvecklingen skulle ske så snabbt som möjligt. Miljöbilpoolen startade med fem fordon i slutet av 2008.

Resultat

Sedan införandet av miljöbilpoolen 2008 har kommunens tjänsteresor med bil minskat med 25 procent och reskostnaderna med 10 procent. I siffror innebär det att körsträckan har minskat med drygt 18 000 mil. Beräkningar av minskade koldioxidutsläpp har inte gjorts, men i och med att poolbilarna är miljöbilar blir utsläppen per körd kilometer avsevärt lägre. Såväl installation av ISA som satsningen på utbildning i sparsam körning har efter uppföljning visat att bränsleförbrukningen har minskat med 10-15 procent.

Norrlandsexempel

Erfarenheter

Att införandet av miljöbilpoolen har slagit så väl ut beror på ett antal faktorer. Dels att en förstudie genomfördes med en ordentlig nulägesbeskrivning och där olika effekter av införandet av en miljöbilpool genomlystes och beräknades. Dels att beslutet var politiskt förankrat och ledningen var engagerad. Att ha tydliga mål och kunna visa på resultat är också viktiga framgångsfaktorer. Slutligen hjälpte de nya riktlinjerna för resor och fordon till att tydliggöra vilket val av transportmedel som rekommenderas enligt kommunens policy.

I dagsläget jobbar kommunen med att ta fram en ny resepolicy där kraven på fordon skärps ytterligare, i enlighet med de nya kraven på miljöfordon. Kommunen överväger också att upphandla elbilar till miljöbilpoolen.

Kontaktuppgifter: Jan Lundberg, upphandlare, Umeå kommun, 090-16 15 71, jan.lundberg@umea.se

Tips!

- ✓ Gör en ordentlig förstudie och nulägesanalys där effekterna av införandet av bilpool tydligt framgår.
- ✓ Kombinera bilpoolen med en ny resepolicy med tydliga regler som kommuniceras internt.
- ✓ Gör det enkelt att använda bilpoolen. Undanröj alla upplevda hinder.



Hälsotrampare i Örnsköldsvik

Hälsotrampet i Örnsköldsvik går som andra liknande projekt ut på att övertyga vanebilister eller de som pendlar med kollektivtrafik att välja cykeln istället. Förhoppningen är att de förändrade resvanorna ska bli beständiga. I Örnsköldsviks hälsotrampar-projekt var målgruppen begränsad till kommunanställda. Förutom positiva effekter på miljö och hälsa förväntades projektet också bidra till ökad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för cykeln som färdmedel och minskad trängsel i stadskärnan.

Om projektet

I **Örnsköldsviks** modell fick de anställda anmäla sig lagvis (2-3 deltagare/lag) och åtagandet var att cykla minst tre av veckans fem dagar. Det fanns tre vinstkategorier – det lag som förbättrade sin kondition mest, det lag som cyklade längst och det lag som cyklade flest dagar. Projekttiden var fyra månader (9 maj-9 september).

Deltagarna fick genomföra ett konditionstest på cykel både före och efter projekttiden. Vid testtillfället fick deltagarna även besvara en enkät med frågor som bl.a. handlade om avstånd till arbetet, huvudsakligt färdmedel, cykelhjälsanvändning, motionsvanor, drivkraft till att vara med i hälsotrampar-projektet m.m. Deltagarna fick också en cykelväska med texten "Här cyklar en bilist" som innehöll diverse cykelnyttiga prylar som lyse, sadelskydd, cykelkarta, reflex etc. Under tävlingens gång genomfördes utlottningar bland de deltagande lagen, bl.a. lottades konsertbiljetter och cykelhjälm ut.

Bakgrund

Inom ramen för projektet Hållbara transporter i Norrland valde Örnsköldsvik att arbeta med Hälsotrampare med anledning av åtgärdens potential att åstadkomma förbättringar både inom miljö och hälsa. Åtgärden har även möjlighet att sprida effekterna genom att

uppmuntra ett hälsosamt resande. Örnsköldsvik har i likhet med flera andra kommuner längs Norrlandskusten, där E4:an också går genom stadskärnan, problem med höga partikelhalter i centrum och måste därför ta fram åtgärdsplaner för att komma till rätta med problemen. Örnsköldsvik har också arbetat med olika beteendepåverkande projekt för att öka det hållbara resandet, exempelvis en resvaneundersökning.

Resultat

Målet för projektet var att minst 50 personer skulle anmäla sig vilket uppfylldes med råge då 96 personer och 39 lag deltog i Hälsotrampet. 5821 mil cyklades under perioden vilket ger en minskning på 11 ton CO₂. 95,8 procent uppgav att de kunde tänka sig att cykla i lika stor omfattning som under projekttiden, vilket också överträffar målet som var satt till 60 procent. De genomförda konditionstesterna visade också att deltagarna förbättrade sin kondition. Även användandet av cykelhjälm uppges ha ökat bland deltagarna.

Norrlandsexempel

Erfarenheter

Projektet hade fokus på hälsa, miljö och trafiksäkerhet. Personer med dessa kompetenser involverades på olika sätt i projektet. Projektet förankrades tidigt i planeringen hos ledningsgruppen för att även förankra satsningen på chefsnivå. Kommunens informationsavdelning ansvarade för utformning av marknadsföringsmaterial, hemsida och broschyrer. Via hemsidan sköttes den veckovisa rapporteringen som annars skulle ha krävt många persontimmar att administrera. Projektet fick

mycket uppmärksamhet internt och fler än vad som kunde beredas plats i Hälsotrampet anmälde intresse av att vara med. Utifrån enkätsvaren framgick att främsta drivkraften till att anmäla sig var hälsoskäl (övriga alternativ var miljö, ekonomi och lagkänsla).

Kontaktuppgifter: Erica Moberg, trafikingenjör, Örnsköldsviks kommun, 0660-881 20, erica.moberg@ornskoldsvik.se



ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN PRESENTERAR

HÄLSOTRAMPET
FÖRSTA SOMMAREN

Hälsotrampet 9 maj - 9 september. Lag med 2 - 3 deltagare.
Det lag som lyckats förbättra sin kondition mest vinner presentkort på en hockeyresa.
Även vinster till det lag som cyklat längst och det lag som cyklat flest dagar.
Två konditionstester till samtliga deltagare samt lite nyttiprylar.
Anmäl ditt lag senast 21 april på www.ornskoldsvik.se/trafikant

ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN | Paradiset | SYNSAM | BE SPORT | GO event | BILD | ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN

Tips!

- ✓ Involvera den interna informationsavdelningen i projektgruppen, tidigt i projektet.
- ✓ Börja i liten skala och utveckla projektet allt eftersom.
- ✓ Fira delmål för att upprätthålla intresset.

Mobilitetskampanjer i Storuman 2011

Storumans miljöbjältar 2011 är en kampanj som riktar sig till alla som bor i kommunen, stor som liten. Tanken är att ta fram goda exempel bland medborgare och företag och genom detta inspirera andra att välja mer energi- och klimatvänliga transportalternativ. Profilerings sker på kommunens hemsida (energi- och klimatrådgivningssidan) samt www.alltomstoruman.se. Miljöbjältarna har också publicerats i Västerbottens Kuriren och lokaltidningen så spridningen har varit ganska stor.

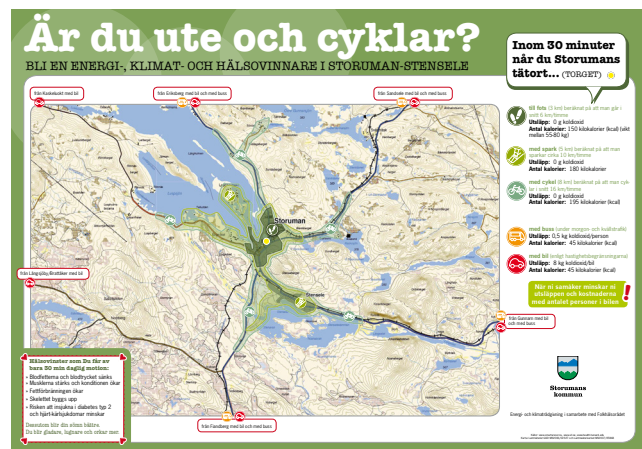
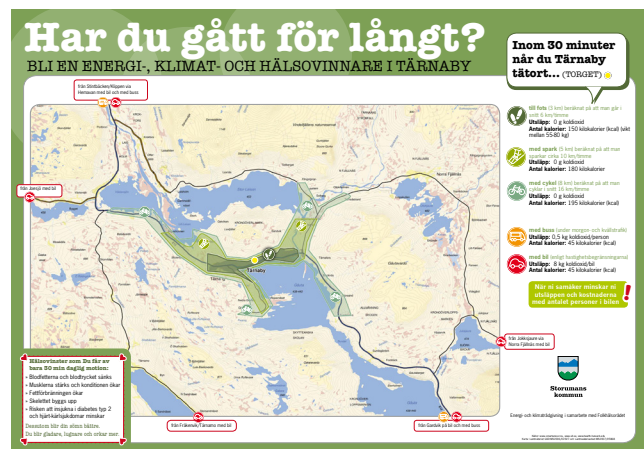
Om projektet

Bli en energi- klimat- och hälsovinnare 2011 är en kampanj som syftar till att minska korta resor under 5 km i kommunen. Med en karta synliggörs hur långt man tar sig på 30 minuter genom att gå, cykla sparka, åka buss eller bil. Kampanjen sker i samverkan med Folkhälso rådet i Storumans kommun och informerar även om möjliga hälsovinster om man rör sig till och från arbetet. Målgruppen för kampanjen är alla som bor i Storumans kommun varför kartor producerats för tätorterna Storuman och Tärnaby. Kartorna finns uppsatta på ett flertal ställen och arbetsplatser i kommunen. Kampanjen har uppmärksammats i VK och på SR Västerbotten.

Kontaktuppgifter: Matilda Schön, energi- och klimatrådgivare, Storumans kommun, 0951-140 75, matilda.schon@storuman.se

Tips!

- ✓ Medial uppmärksamhet gör att aktiviteterna får stort genomslag.
- ✓ Även enkla insatser som inte kräver så stor budget ger effekt.



Litteraturhänvisningar

Resultat och utvärdering av Smart Trafikant – ett projekt inom hållbart resande

Karin Grahn, Jönköpings kommun, 2008

Tjänstebilpool i Hallstahammar

Vägverket publikation 2007:11

Rese- och mötespolicy

Trafikverket publikation 2008:148

Hållbart resande i praktiken –trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, ISBN 978-91-7345-250-2

Idebok för kommunalt transportarbete

Energimyndigheten

Trast – trafik för en attraktiv stad

Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Boverket, 2007, ISBN: 978-91-7164-267-7

Resfria möten

Trafikverket, publikation 2010:05

Logistik inom kommunal verksamhet - goda exempel som frigör resurser

Trafikverket publikation 2011:095

Bilpoolsstrategi

Trafikverket publikation 2011:008

Bättre tjänsteresor i Orust

Trafikverket publikation 2011:096

Miljöbilpool i Umeå kommun

Förstudie, Trivector, rapport 2006:95

Framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner

Gibrand, M & Hyllenius P, Vägverket, publikation 2007:3

Handbok i bilsnål samhällsplanering

Lunds kommun, 2007

