

Typ	EU-medel/Europeiskt territoriellt samarbete/Öresund-Kattegat-Skagerrak/3 Transporter
Projektamn	SMaRT - Sustainable Mobility Rural and Urban Transport
Sparad	2019-09-13
Mottagare	Tillväxtverket

Viktigt att veta om personuppgifter

Allmänna uppgifter

Projektets namn	SMaRT - Sustainable Mobility Rural and Urban Transport
Projektets startdatum	2020-01-01
Projektets slutdatum	2022-08-31
Programgeografi	Kattegatt-Skagerrak
Till vilken typ av projekt söker ni stöd?	Projekt

Stödsökande

Land	Sverige
Län/Region	Västra Götaland
Kommun	Lidköping
Organisationsnummer	556440-4332
Organisationsnamn	Destination Läckö-Kinneulle AB
Arbetsställesnummer	2714-1092
Arbetsställesnamn	Destination Läckö-Kinneulle
Firmatecknare	Anna Ohlin Ek
Besöksadress	Nya stadens torg, Gamla Rådhuset
Arbetsställets postadress	Nya stadens torg, Gamla Rådhuset
Arbetsställets postnummer	531 31
Arbetsställets postort	Lidköping

Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?

Destination Läckö-Kinneulle har en mångårig erfarenhet inom destinationsutveckling och besitter kompetenser inom projektledning, platsutveckling, besöksmålsutveckling, kommunikation, målgruppsanalyser och affärsutveckling av besöksnäring. Bolaget ägs av Götene och Lidköpings kommuner gemensamt men verkar i en ledande och samordnande roll för destinationsutveckling i hela Västra Skaraborg (Essunga, Grästorp, Götene, Lidköpings, Skara och Vara kommuner).

Vi ser en oerhörd potential i att vi går samman i Västra Skaraborg med flera spännande och kompetenta partners i projektet. Det är mycket mer givande att ta oss än denna utmaning gemensamt och på ett helt nytt, tvärsektorielt, sätt, arbeta tillsammans där Destination Läckö-Kinneulles kompetenser inom turism- och besöksnäringensutveckling kommer att kompletteras med kommunala spetskompetenser från alla deltagande kommuner från olika länder. Dessa besitter kunskaper och erfarenheter inom Miljö, Stadsplanering, Digitalisering, Internationalisering och Infrastruktur mm. Tillsammans med våra akademiska partners och i samarbete med övriga intressenter så ser vi en stor potential till lösningar som vi inte varit i närheten av med ett litet lokalt projekt. Att få arbeta tillsammans med organisationer från andra länder kommer att skapa ny inspiration och engagemang kring frågan.

Destination Läckö-Kinneulle har en flerårig vana av att leda utvecklingsprojekt, främst inom Jordbruksverkets landsbygdsutvecklingsprogram Leader men även andra externt finansierade projekt. Vi ser det som en oerhörd möjlighet att ta ett grepp om denna framtida utmaning genom att leda SMaRT-projektet mot ett gemensamt mål, ökad mobilitet på landsbygden och i tätorter, för turister och lokalbefolkningen som vill transportera sig och uppleva våra områden på ett tillgängligt och hållbart sätt i framtiden.

Västra Skaraborg är en landsbygd med starka reseanledningar inom natur, kultur och mat och här finns några av Västra Götalandsregionens största besöksmål och starka profilbärare såsom exempelvis Läckö Slott (300 000 besökare) Hornborgasjön (145 000 besökare) Kinneulle med en rad kulturhistoriska besöksmål såsom Husaby kyrka (80 000 besökare) och Falkängens hantverksby (75 000 besökare) Vara Konserthus (120 000 besökare), Skara Sommarland (300 000 besökare), Spikens fiskehamn (100 000 besökare). Dessutom finns det en stark jordbrukstradition med många kvalitativa lokalproducenter, gårdsbutiker etc vilket har bidragit till att hela 17 av Västra Götalands totalt 22 Whiteguideklassificerade restauranger och caféer finns i Skaraborg och lockar många tillresande besökare. Det signifikanta för alla dessa besöksmål och reseanledningar är att de ej går att nå utan egen bil. Kollektivtrafiken i området trafikerar endast huvudorterna och har ej besökare som målgrupp. Destination Läckö-Kinneulle tillsammans med de 6 kommunerna i Västra Skaraborg ser detta som en stor framtida utmaning, där resenärer förväntas ställa högre krav på hållbara transportlösningar och landsbygdens struktur av resealternativ kommer ställs på sin spets och i värsta fall att väljas bort, vilket vore förödande för besöksnäringen i området.

Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?

Ja

Är organisationen offentlig?

Ja

Kontaktperson

Namn

Anna Ohlin Ek

Telefon

0510-200 96

E-post Anna.ohlinek@lackokinnekulle.se
Projektledare
Namn Anna Ohlin Ek
Telefon 0510-200 96
E-post Anna.ohlinek@lackokinnekulle.se
Ekonomi
Namn
Telefon
E-post
Betalningssätt Bankgiro
Ange nummer för valt betalningssätt 5514-3804

Medsökande

Rad	1
Land	Sverige
Län/Region	Västra Götaland
Kommun	Götene
Organisationsnummer	212000-1652
Organisationsnamn	Götene kommun
Arbetsställennummer	1917-7021
Arbetsställenamn	Kommunkontor Centrumhus
Firmatecknare	Susanne Andersson Kommunalråd/Kommunstyrelsens ordförande + Jerker Andersson Liljestrand Kommundirektör
Besöksadress	Torggatan 4
Arbetsställets postadress	Torggatan 4
Arbetsställets postnummer	533 80
Arbetsställets postort	Götene

Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?

Götene kommun arbetar i dagsläge fram olika former av ortsutvecklingsstrategier för de fyra större tätorter som finns i kommunen, men även för kommuninvånare som bor i mindre byar i kommunen. Arbetet med en ny översiktsplan sker för att synliggöra de övergripande behov som finns bland annat för ny infrastruktur och hur kommunen planerar för en hållbar utveckling som bland annat berör alla former av resande/mobiliteter. Götene kommun samarbetar med närliggande kommuner i västra Skaraborg för att stärka de strategiskt viktiga besöksmål som finns på vår landsbygd. Bland annat ökar efterfrågan på upplevelser inom friluftsliv- och upplevelseturism i vår natur. Exempelvis har användningen av våra mountainbikeleder ökat markant. Götene kommuns fina möjligheter till friluftsliv på Kinnekulle och dess vandringsleder är mycket populära och används flitigt under året. Naturturism och landsbygdsturism samt evenemang kopplade till dessa är lokaliserade utanför tätorter. En besökare eller boende inom landsbygdsområden är ofta hänvisad till egen bil. Eftersom det är svårt att ta sig den sista biten till resmålen utan egen bil väljer många besökare att resa hela vägen med egen bil. Inom transportlogistik används uttrycket „the last mile“ för att beskriva en problematik som också finns inom turism.

Av dessa anledningar är därför prioriterat att arbeta med hållbara transporter och att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande på landsbygden. Vi vill utveckla tjänster som kan förenkla för besökare och invånare att göra miljövänliga och hållbara resval. Vår tågbanan, Kinnekullebanan, är en viktig infrastruktur i kommunen. Götene kommun arbetar på olika sätt för att hitta andra transportlösningar och ta del av regionens satsningar till hållbart resande (till exempel KOMILAND „projektet). Götene kommun är mycket beroende av att olika former av pendlars behov tillgodoses som till och från arbete eller skola och till platser för friluftsliv och rekreation.

Götene kommun anser att det är viktigt att utveckla nya innovativa tjänster för vår landsbygds mobilitet och nya tjänster och produkter som bidrar till ökad andel besökare.

Sammanfattningsvis är följande områden viktiga för Götene kommuns mobilitet och hållbar utveckling:

-Undersöka och pröva lösningar för hållbart resande till besöksmål på landsbygden med miljövänliga hållbara resealternativ.

-Utgå ifrån besökarnas och invånarnas behov och knyta arbetet till befintlig infrastruktur i kommunen.

-Analysera och testa och pröva alternativ för hållbart resande samt skapa incitament för att resa mer

	<p>hållbart och skapa mer tillit bland allmänheten till de tillgängliga hållbara resealternativ.</p> <p>SMaRT projektet är högintressant för Götene kommun. Övriga partner i Danmark och Sverige har relevanta erfarenheter och beröringspunkter som gäller hållbara transporter och därmed möjliggör nya former av testbäddar där parterna kan testa mobilitetslösningar på olika sätt och lära av varandra.</p> <p>Götene kommun kan bidra i partnerskapet med:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Erfarenheter av samverkan kring mobilitetsinsatser och testbäddar för olika projektinriktningar -Erfarenheter från projektledning för förprojektet SMaRT inom Interreg ÖKS -Ett nätverk av aktörer i Götene kommun och Skaraborg som kan bistå som kommunikationsarena och dialog för att uppnå projektets målsättningar. -Kompetenser inom olika kommunala verksamhetsområden såsom klimat, miljö, samhällsbyggnad, kollektivtrafik, utbildning som ger bärkraft till att nå projektresultat och förvalta dessa. -Internationella kontakter genom mångårigt EU projektarbete.
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Juliane Thorin
Telefon	0046 511 38 63 94
E-post	Juliane.thorin@gotene.se
Projektledare	2
Namn	
Telefon	
E-post	
Ekonomi	3
Namn	
Telefon	
E-post	

Rad	2
Land	Sverige
Län/Region	Västra Götaland
Kommun	Skövde
Organisationsnummer	202100-3146
Organisationsnamn	Högskolan i Skövde
Arbetsställennummer	1813-5079

Arbetsställenamn	Högskolan i Skövde
Firmatecknare	Lars Niklasson/Paul Hemeren
Besöksadress	Högskolevägen 1
Arbetsställets postadress	Högskolan i Skövde Box 408
Arbetsställets postnummer	541 28
Arbetsställets postort	Skövde
Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?	<p>Det finns flera olika skäl till varför vi vill delta i detta projekt. För det första stämmer projektet väl in på högskolans vision och utvecklingsmål att verka för ”Digitalisering för hållbar utveckling” som handlar om att digitaliseringens möjligheter att bidra till ett hållbart samhälle ska tas tillvaras. I det här projektet ser vi stora möjligheter och en förutsättning för ett hållbart resande att också utnyttja alla de möjligheter som digitalisering erbjuder. Det andra skälet till att vi vill bidra är att vi som regional högskola känner ett ansvar och vill bidra till Skaraborgs utveckling. Det tredje skälet till att organisationen vill delta är att det passar väl med vår forskning (och utbildning) inom kognitionsvetenskap, user experience design, informationssystemsutveckling, och framtida transportmedel.</p> <p>Vilken kompetens bidrar organisationen med? Institutionen för informationsteknologi vid Högskolan i Skövde har lång erfarenhet av forsknings- och utvecklingsprojekt i ett brett spektra av det informationsteknologiska området från rent datalogiska till sociala aspekter av teknologianvändning. I det här projektet kommer forskare inom områdena kognitionsvetenskap, user experience design, och informationssystemsutveckling att delta. Mer specifikt kan denna kompetens bland annat användas för att identifiera användares krav, ta fram incitament för hållbart resande, kartläggning och konceptframtagande av hur tjänster för hållbart resande på landsbygd bör se ut.</p>
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Henrik Svensson
Telefon	0500-448339
E-post	henrik.svensson@his.se
Projektledare	2
Namn	
Telefon	

E-post	
Ekonomi	3
Namn	
Telefon	
E-post	

Rad	3
Land	Sverige
Län/Region	Halland
Kommun	Varberg
Organisationsnummer	212000-1249
Organisationsnamn	Varbergs kommun
Arbetsställesnummer	2435-0654
Arbetsställesnamn	Marknad Varberg
Firmatecknare	Ann-Charlotte Olsson Stenkil
Besöksadress	Västra Vallgatan 39
Arbetsställets postadress	Västra Vallgatan 39
Arbetsställets postnummer	432 41
Arbetsställets postort	Varberg

Varbergs kommun har visionen att vara västkustens kreativa mittpunkt, med hållbarhet och delaktighet som ledord. Varbergs kommuns kommunfullmäktige har antagit nya mål för stadens utveckling 2020-2024 som ytterligare betonar vikten av att Varberg är ett samhälle för alla, att hela kommunen skall leva och utvecklas, att hela organisationen skall utmärkas av utveckling och förnyelse och att vi skall arbeta för ett livskraftigt näringsliv. Även kommunstyrelsen lyfter *hållbarhet i fokus*, som ett av fyra mål.

Näringslivs- och destinationskontoret NOD är en del av kommunstyrelsens förvaltning och arbetar på tvärsen tillsammans med andra avdelningar för att utveckla kommunen. NOD har ansvar för destinationsutveckling, näringslivsutveckling, landsbygdssamordning och platsvarumärket, Varberg inspirerar. För att möjliggöra hållbar utveckling av Varberg som destination krävs strategiskt och operativa insatser inom området mobilitet. Innovationer inom smarta stöder växer oftast fram i stadskärnor, men inte lika självklart på landsbygden. Mobility management finns som utpekat utvecklingsområde inom kommunen, men behövs förstärkas för att kunna leda till reella och beständiga förbättringar.

NOD vill delta i projektet för att lära av andra regioner och länder kring hur mobility managementområdet kan förstärkas genom att knytas ihop med destinationsutveckling, landsbygdssamordning och turistutveckling. Genom projektet kan Varberg bana väg för en mer hållbar mobilitet till landsbygden, såväl friluftsområden som besöksmål.

NOD kan bidra med samordningskompetens inom de ovan nämnda områdena och agera spindel i nätet för de förvaltningar som berörs i mobility managementfrågan. NOD kan bidra med kompetens inom EU-projekt (genomförande och redovisning) samt kommunikation (grafiskt och strategiskt). På ett övergripande plan i det nordiska partnerskapet bidrar NOD med ett innovationsdrivet arbetssätt där projektets partnerskap lär av varandra löpande, i en självlärande metodik. NOD kan också bidra med en kunskap kring samarbetsprojekt på landsbygden då det finns erfarenhet från Leader-programmet kopplat till mobilitet sedan tidigare, med ett komplext partnerskap och många viljor som skulle synkas. Men där resultatet blev mycket lyckat.

Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?

Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Johanna Östheden Andersson
Telefon	0702210810
E-post	Johanna.ostheden.andersson@varberg.se
Projektledare	2
Namn	Maria Carlsson
Telefon	0703188770
E-post	Maria.carlsson1@varberg.se
Ekonomi	3
Namn	Johanna Östheden Andersson
Telefon	0702210810
E-post	Johanna.ostheden.andersson@varberg.se

Rad	4
Land	Sverige
Län/Region	Västra Götaland
Kommun	Göteborg
Organisationsnummer	556479-5598
Organisationsnamn	Chalmers tekniska högskola
Arbetsställennummer	5058-0133
Arbetsställenamn	Institutionen för rymd-, geo- och miljövetenskap
Firmatecknare	Jan Petter Hansen
Besöksadress	Hörsalsvägen 7B, 4tr
Arbetsställets postadress	Chalmersplatsen
Arbetsställets postnummer	412 96
Arbetsställets postort	Göteborg

	<p>Energi och transport är två av de starka forskningsområdena på Chalmers tekniska högskola och sedan några år finns centrum/styrkeområden för både energi och transport. En avsevärd del av verksamheten inom dessa centra/styrkeområden handlar om hur både energi- och transportsektorerna kan ställa om till CO₂-neutralitet. Forskningen inom dessa områden på Chalmers är mycket omfattande och av hög internationell kvalitet (inte minst gäller detta den systemrelaterade delen av forskningen), och att bidra till hållbar utveckling är ett av de centrala målen i Chalmers strategi.</p> <p>Projektet behandlar ett mycket intressant område av stor aktualitet inom systemforskningen om hur transportsektorn kan såväl möta framtida transportbehov och ställa om till CO₂-neutralitet, nämligen hur kommuner på olika sätt kan bidra till en klimatneutral transportsektor, och bedömning av vilken CO₂-effekt olika mobilitetslösningar leder till. I mycket av den forskning som bedrivits inom transport-energisystemområdet används så kallade integrerade modeller som beräknar olika framtida teknikers möjligheter att bidra till minskade CO₂-emissioner under olika förutsättningar och den samlade systemkostnaden för detta. Modellerna används ofta i policysammanhang. Under de senaste åren har det dock alltmer uppmärksammats att en av modellernas svagheter är att de endast betraktar den nationella nivån och inte tillräckligt tar hänsyn till vad som sker och kan ske på lokal och regional nivå. Chalmers kan i projektet därför bidra med kunskaper inom metod- och modellutveckling, och projektet knyter nära an till tidigare, publicerade studier som utförts i forskargruppen.</p> <p>Det nu förslagna projektet skulle mycket väl komplettera andra projekt inom detta område och ligger väl i linje med överordnade strategier. Projektets upplägg med samverkan mellan kommunala och akademiska aktörer ligger också väl i linje med strategiska forskningsintressen om en större samverkan mellan akademi och offentlig sektor. Projektet innebär dessutom ett mycket intressant samarbete med en mobilitetsforskargrupp (från Aalborgs universitet) som kompletterar kompetenserna vid Chalmers. Projektet innebär därigenom en mycket spännande tvärvetenskaplighet.</p>
Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?	
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Erik Ahlgren

Telefon	+46-31 772 5247
E-post	Erik.Ahlgren@chalmers.se
Projektledare	2
Namn	Erik Ahlgren
Telefon	+46-31 772 5247
E-post	Erik.Ahlgren@chalmers.se
Ekonomi	3
Namn	Katarina Bergkvist
Telefon	+46-31 772 1450
E-post	Katarina.Bergkvist@chalmers.se

Rad	5
Land	Danmark
Län/Region	Nordjylland
Kommun	Hjørrings
Organisationsnummer	29189382
Organisationsnamn	Hjørring Kommune
Arbetsställesnummer	nnnn-nnnn
Arbetsställesnamn	Hjørring Kommune
Firmatecknare	Kommunaldirektør Tommy Christiansen
Besöksadress	Springvandspladsen 5
Arbetsställets postadress	Springvandspladsen 5
Arbetsställets postnummer	980 0
Arbetsställets postort	Hjørring

Hvorfor vil Hjørring Kommune deltage i projektet? Hjørring Kommunes motivation for at deltage i projektet SMaRT i Bæredygtig Mobilitet, er at Hjørring Kommune ønsker at styrke indsatsen indenfor mobilitet og grøn omstilling. Hjørring Kommune har som ambition at efterleve FN's verdensmål, og ønsker i den forbindelse dels at arbejde for en mere bæredygtig transport og dels at arbejde for en forbedret trafiksikkerhed med fokus på sunde og sikre skoleveje. Hjørring kommune ser desuden stor mulighed for at erhverve sig yderligere relevant viden i samarbejde med de tilknyttede partnere, idet deres cases ligger i fin tråd med det lokale cases, Hjørring Kommune ønsker at arbejde med.

Hjørring Kommune ønsker desuden at bygge videre på tidligere samskabelsesmodel udviklet i Interreg regi i Samskabende Grøn Omstilling. Modellen har givet stor værdi for kommunen på energiområdet, og Hjørring Kommune ser stort potentiale i at bringe modellen i spil med Bæredygtig mobilitet som fokus. Siden 2009 har Hjørring Kommune arbejde med bæredygtighed og kommunen har en række strategier indenfor områderne, energi, affald og natur. Det er lykket at understøtte en bæredygtig omstilling inden for disse sektorer, medens transportområdet har været svært at omstille til et mere bæredygtigt fokus. I dag kommer 80% af den samlede CO2 udledning fra energi i Hjørring Kommune fra transport af gods og personer.

Hjørring Kommune ønsker, med sin deltagelse, at gøre en særlig indsats for at påvirke ændrer borgernes mobilitet, i en mere bæredygtig retning. Dette skal ske ved udskiftning af drivmidler til midler som er mindre forurenende og ved en bedre udnyttelse af de eksisterende transport-resurser. Desuden ønskes et større fokus på borgernes forståelse af transport og derigennem bedre mulighed for at påvirke de valg de træffer, for i sidste ende at udvikle nye løsninger, der hjælper borgerne til at øge deres bæredygtige mobilitet.

Det er Hjørring Kommunes erfaring at der mangler værktøjer til og viden om hvordan vi, som kommune understøtter borgerne i at øge deres bæredygtige mobilitet.

Hjørring Kommune finder at projektet, vil kunne løfte og kvalificer vores arbejde med at øge og ændre borgendes mobilitet i mere bæredygtig retning.

	<p>Hvilke kompetencer kan Hjørring Kommune bidrage med i projektet?</p> <p>Hjørring Kommune har tradition for at arbejde tværgående og netværksbaseret. Hjørring Kommune har god erfaring i at udfordre traditionelle metoder ved at udvikle nyskabende og anderledes måder at gøre tingene på. Dette har givet en række værdifulde erfaringer og gode kontakter både til erhvervslivet og uddannelsesstederne.</p> <p>Hjørring Kommune afdeling for trafikplanlægning vil bidrage med en række medarbejder med erfaring inden for mobilitet og trafikplanlægning.</p> <p>Fra det tidligere Interreg projekt „Samskabende Grøn Omstilling“ har Hjørring Kommune opbygget en stor viden og erfaring i samskabelse som metode i forandrings processer. Hjørring kommune vil påtage sig rollen med at formidle denne viden til resten af partnerne, samt at spare og understøtte projektdeltagerne i deres arbejde med at samskabe løsninger med borger og lokale aktører.</p> <p>Hjørring Kommune bidrager også med erfaringer indenfor projektledelse, herunder erfaringer som Lead partner på Interreg projekter. Medarbejdernes erfaringer dækker udover alm. projektledelse, økonomistyring, kommunikation (internt og eksternt) samt procesdesign og procesledelse.</p>
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Martin Berg Nielsen
Telefon	+45 4122 6711
E-post	martin.berg.nielsen@hjoerring.dk
Projektledare	2
Namn	Thomas Jensen
Telefon	+45 7233 6720
E-post	thomas.jensen@hjoerring.dk
Ekonomi	3
Namn	Annette Holm
Telefon	+45 7233 6513
E-post	annette.holm@hjoerring.dk

Rad	6
Land	Danmark
Län/Region	Nordjylland

Kommun	Aalborgs
Organisationsnummer	29189420
Organisationsnamn	Aalborg Kommune
Arbetsställennummer	NNNN-NNNN
Arbetsställenamn	Aalborg Kommune
Firmatecknare	Anders Fokdal
Besöksadress	Boulevarden 13
Arbetsställets postadress	Boulevarden 13
Arbetsställets postnummer	900 0
Arbetsställets postort	Aalborg

Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?

Varför vill organisationen delta?

Trafikplanlægningen i Aalborg Kommune har de senere år ændret fokus til et mere holistisk blik på bæredygtig mobilitet. Bæredygtig Mobilitet er således det overordnede tema for Aalborg kommunes nye mobilitetshandlingsplan, der blev vedtaget af Aalborg Byråd i februar 2019. Bæredygtig mobilitet skal forstås bredt, og det omfatter således både sociale, miljømæssige og økonomiske hensyn.

Ydermere er der fokus på mobilitet som en af indsatserne i Aalborg Kommunes

Bæredygtighedsstrategi 2016-20 for at fremme en bæredygtig byudvikling i by og på land samt reducere transportens klimabelastning.

Og endelig arbejdes der med en særskilt indsats eller fokus på mobilitet i kommunens nye landdistriktspolitik, der er under udarbejdelse.

I mobilitetshandlingsplanen 'Mobilitet 2040' er den geografiske kontekst udgangspunkt for målsætninger og handlinger. Kommunens geografi er delt op i Aalborg by, Oplandsbyer samt Landsbyer og åbent land og endelig behandles også Aalborgs rolle i Norddanmark. Mobilitetsudfordringerne og -potentialerne vil være forskellige i de forskellige geografier.

Mobilitetshandlingsplanen indeholder en række overordnede mål og udvalgte mål er listet herunder:

Mere mobilitet på cykel og ved gang - 43 % af ture i 2025 samt 50 % af ture i 2040 foretages på cykel eller ved gang

Færre bilture alene i bil - Max 20 % af ture i 2025 og max 15 % af ture i 2040 foretages alene i bil

Mobilitet for alle - Alle kommunens borgere skal mene, at de er mobile og dermed har adgang til at deltage i jobs, aktiviteter, sociale relationer mv.

Aalborg Kommune vil ikke alene kunne løfte opgaven med at opfylde de mål og målsætninger, der opstilles i 'Mobilitet 2040'. Derfor lægges der også i høj grad op til et samarbejde, dels med andre nordjyske mobilitetsaktører som eksempelvis Nordjyllands Trafikselskab, Aalborg Havn, Vejdirektoratet og Region Nordjylland, men også med erhvervslivet og borgerne.

Med 'Mobilitet 2040' udvides værktøjskassen til i højere grad at indeholde indsatser, der kan sikre en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, ligesom indsatserne i den nye plan i højere grad skal forsøge at påvirke behovet for mobilitet og valget af transportmiddel. Netop

	<p>indsatser på de to nederste niveauer forventes ıMobiliteetsrejsheholdetı at kunne bidrage til.</p> <p>Vilken kompetens bidrar organisationen med?</p> <p>Også internt i Aalborg Kommune er der fokus på samskabelse på tværs af forvaltninger. Således er projektet forankret i både By- og Landskabsforvaltningen, Miljø- og Energiforvaltningen og Sundheds- og Kulturforvaltningen.</p> <p>I By- og Landskabsforvaltning (BLF) er der hovedsageligt deltagelse fra afdelingen for Trafikplanlægning, som har det overordnede ansvar for kommunens mobilitetsplanlægning. Afdelingen består af en blanding af trafik- og mobilitetsplanlæggere, geografer, tekniske tegnere og HK;er.</p> <p>I Miljø- og Energiforvaltningen (MEF) er der hovedsageligt deltagelse fra Center for Grøn Omstilling (CGO). I Center for Grøn Omstilling er hovedfokus på grøn omstilling via partnerskaber med borgerne, boligforeninger, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, detailhandel mv. Centeret er kommunens indgang for en grøn omstilling, hvor borgerne kan få sparring til udvikling af deres grønne ideer.</p> <p>I Sundheds- og Kulturforvaltningen (SUN) er det hovedsageligt Landdistriktsgruppen, der er en del af projektet. Landdistriktsgruppen er et team på 4 personer med profiler som planlægger, antropolog og politik og administration. Gruppens primære fokus er at skabe udvikling i kommunens landdistrikt i et tæt samarbejde med borgere, foreninger og kommunens øvrige forvaltninger.</p> <p>Ud over disse hovedaktører vil der være deltagelse af byplanlæggere fra plan og udvikling, netværk for bæredygtig erhvervsudvikling, kollektiv- trafikplanlæggere, naturplanlæggere osv. i det omfang det er relevant for projektet og de enkelte cases.</p>
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Steffen Lervad Thomsen
Telefon	0045 99319353
E-post	SLT-sbu@aalborg.dk

Projektledare	2
Namn	Maria Vestergaard
Telefon	0045 99312329
E-post	maria.vestergaard@aalborg.dk
Ekonomi	3
Namn	Louise Broberg
Telefon	99312148
E-post	louise.broberg@aalborg.dk

Rad	7
Land	Danmark
Län/Region	Nordjylland
Kommun	Aalborgs
Organisationsnummer	29190941
Organisationsnamn	Region Nordjylland
Arbetsställesnummer	NNNN-NNNN
Arbetsställesnamn	Region Nordjylland
Firmatecknare	Direktør Regional Udvikling Henning Christensen
Besöksadress	Niels Bohrs Vej 30
Arbetsställets postadress	Niels Bohrs Vej 30
Arbetsställets postnummer	922 0
Arbetsställets postort	Aalborg Ø

<p>Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?</p>	<p>Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?</p> <p>Varför vill organisationen delta? Region Nordjylland ønsker at deltage i projektet, da projektets mål om at understøtte en omstilling til mere bæredygtig mobilitet ved brug af samskabelse og adfærdsændringer, er i god samklang med Regionens klimastrategi og den masterplan for bæredygtig mobilitet, der er under udarbejdelse. Projektet vil give mulighed for at afprøve disse nye tilgange til bæredygtig mobilitet, som for første gang er integreret i Region Nordjyllands strategiske arbejde med infrastruktur og mobilitet.</p> <p>Det er samtidig en god mulighed for at arbejde sammen med Nordjyllands Trafikselskab og andre nordjyske partnere omkring et projekt med fokus på adfærdsændring indenfor bæredygtig mobilitet. Region Nordjylland er ansvarlig for at fordele elever til de forskellige ungdomsuddannelser i regionen samt varetager uddannelseskørsel til disse, herunder i de tyndere befolkede dele af regionen, hvor mobiliteten er udfordret. Regionen har som arbejdsplads med ca. 10.000 ansatte særligt på sygehusene et stort pendlingsbehov, men også en række tjenesterejser. Her er der et stort potentiale for at gøre en forskel ift. bæredygtig mobilitet. Dette gælder i særdeleshed i forhold til en planlagt flytning af store dele af sygehuset til en ny placering, hvor medarbejdernes indspil til mulige indsatser til adfærdsændring i bæredygtig retning vil have særlig stor værdi.</p> <p>Ved at indgå i et partnerskab med andre organisationer opnår vi merværdi af og større viden om adfærdsændrende indsatser end hvis vi gennemførte tilsvarende indsatser alene. Resultaterne vil skulle danne grundlag for at arbejde videre med disse blødere dele af mobilitetsplanlægningen samt virke som inspiration for borgere og erhvervsliv i Region Nordjylland.</p> <p>Vilken kompetens bidrar organisationen med? Region Nordjylland er vant til at arbejde tværgående og netværksbaseret, ligesom de har en række værdifulde kontakter til både erhvervsliv og organisationer, som vil blive brugt ved gennemførelse af projektet. De tilknyttede medarbejdere har stor erfaring med mobilitetsplanlægning på alle niveauer, ligesom de har erfaring med inddragelse af aktører i innovationsprocesser. Dette er erfaringer som vil blive brugt som ressource i projektet.</p>
---	--

	Region Nordjylland har den overordnede strategiske planlægning for både klima, energi og mobilitet, som giver en unik viden, der kan benyttes i projektet. Region Nordjylland har ydermere ansvaret for fordeling af de uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne, den regionale kollektive trafik og drift af sygehusene, hvilket giver nogle direkte indgange til nogle nøglepersoner, der skal bidrage til samskabelsen i projektet.
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Malene Kofod Nielsen
Telefon	+45 9243 2108
E-post	m.kofod@rn.dk
Projektledare	2
Namn	
Telefon	
E-post	
Ekonomi	3
Namn	Dorte Hørdum Madsen
Telefon	+45 9764 8271
E-post	dhm@rn.dk

Rad	8
Land	Danmark
Län/Region	Nordjylland
Kommun	Aalborgs
Organisationsnummer	29102384
Organisationsnamn	Aalborg Universitet
Arbetsställennummer	NNNN-NNNN
Arbetsställenamn	Institut for Byggeri og Anlæg
Firmatecknare	Nina Schjoldager
Besöksadress	Thomas Manns Vej 23
Arbetsställets postadress	Fredrik Bajers Vej 5
Arbetsställets postnummer	922 0
Arbetsställets postort	Aalborg

	<p>Varför vill organisationen delta? AAU, Sektionen for Veje, Trafik og Transport deltager pt. i 2 Interreg Nordsø projekter om transport, heraf et om grønnere transport på landet (G-PaTRA). Derudover har vi forsket i landdistriktstransport i de sidste 10 år, og opsamlet en stor viden omkring samkørsel, landsbybusser, lokal samskabelse ifm. landdistriktstransport og senest landdistrikt MaaS i alle tiltag, der søger at reducere brugen af privatbilen til transport. Det ligger derfor i naturlig forlængelse af dette forskningsarbejde at deltage i det nye projekt om bæredygtig mobilitet.</p> <p>Endvidere vil vi gerne have den viden, vi har opbygget, ud at virke i den virkelige verden. Her er vi stærke i det vestlige Skandinavien, men føler, at det er vigtigt at styrke vores faglige netværk i Sverige.</p> <p>I det nye projekt vil vi, via vores følgeforskning, anvende de erfaringer fra evalueringer af andre landdistriktstransportprojekter, som vi har opnået. Vi vil blandt andet benytte web-baserede spørgeskemaer, kørebøger og interviews med relevante personer/organisationer. Målet er at klarlægge, hvordan de afprøvede mobilitetsprojekter bidrager til ændringen i brugen af transportmidler, effekten på CO2 udledningen samt lige så vigtigt, deltageres tilfredshed med deres mobilitet samt hvilke erfaringer fra samskabelsesprocesserne man kan tage med og dele med andre.</p> <p>Undersøgelserne og vidensdelingen synkroniseres med Chalmers og Högskolan i Skövde, så vi tilgår samtlige mobilitetsprojekter parallelt, så vi supplerer hinanden og sikrer, at alle relevante erfaring fra såvel selve mobilitetsløsningerne som samskabelsesprocesserne indgår i vidensdelingsarbejdet.</p> <p>Vilken kompetens bidrar organisationen med? AAU bidrager med viden og værktøjer til indsamling af såvel kørselsdata (f.eks. GPS data eller data fra digitale kørebøger) såvel som professionelle digitale spørgeskemaer med tilhørende analyseværktøjer. Desuden bidrager vi med omfattende viden om hele landdistriktstransportområdet samt hvad vi skal rette vores forskning imod, så vi får mest mulig viden fra mobilitetsprojekterne. Forskningen koordineres med Chalmers og Högskolan i Skövde, så de førstnævnte arbejder med mere overordnede modelbetragtninger og de andre med adfærdsændringer, mens vi bidrager med vidensindsamling på løsningsniveau og den generelle vidensopbygning.</p>
<p>Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?</p>	

	Kompetencer indenfor transportområdet, hvor vores følgeforskning dels vil bidrage til en videnskabelig grundig afrapportering og dels vil give os værdifuld viden indenfor et af vores forskningsfelter, mobilitet udenfor de store byer.
Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Niels Agerholm
Telefon	+4599409814
E-post	na@civil.aau.dk
Projektledare	2
Namn	
Telefon	
E-post	
Ekonomi	3
Namn	Kristina Anholm
Telefon	+4599403179
E-post	kmfa@civil.aau.dk

Rad	9
Land	Danmark
Län/Region	Nordjylland
Kommun	Aalborgs
Organisationsnummer	30015940
Organisationsnamn	Nordjyllands Trafikselskab
Arbetsställesnummer	NNNN-NNNN
Arbetsställesnamn	Nordjyllands Trafikselskab
Firmatecknare	Thomas Øster, Direktør
Besöksadress	J. F. Kennedys Plads 1R
Arbetsställets postadress	J. F. Kennedys Plads 1R
Arbetsställets postnummer	900 0
Arbetsställets postort	Aalborg

	<p>Varför vill organisationen delta? Nordjyllands Trafikselskab (NT) ønsker at deltage i projektet, da projektets mål om at understøtte en omstilling til mere bæredygtig mobilitet ved brug af samskabelse og adfærdsændringer, er i god samklang med NT's kommende forretningsplan, der er under udarbejdelse og forventes klar inden udgangen af 2019. Projektet vil give mulighed for at afprøve nye tilgange til bæredygtig mobilitet, hvilket har været en del af NT's strategi siden 2017, hvor den nugældende forretningsplan 'Fremtidens NT' kom på gaden. NT ser samtidigt dette som en god mulighed for at arbejde sammen med Region Nordjylland og andre nordjyske partnere omkring et projekt med fokus på adfærdsændring indenfor bæredygtig mobilitet. NT er som trafikselskab og udbyder af kollektiv trafik i Nordjylland, ansvarlig for at skabe en sammenhængende Region på tværs af kommunegrænser og sikre et mobilitetstilbud for alle 600.000 borgere i Nordjylland, om det er daglige pendlere, uddannelsessøgende, skoleelever eller lejlighedsvis rejsende.</p> <p>Ved at indgå i et partnerskab med andre organisationer opnår vi merværdi af og større viden om adfærdsændrende indsatser end hvis vi gennemførte tilsvarende indsatser alene. Resultaterne vil skulle danne grundlag for at arbejde videre med disse blødere dele af mobilitetsplanlægningen samt virke som inspiration for borgere og erhvervsliv i Region Nordjylland.</p> <p>Vilken Kompetens bidrar organisationen med? NT er i dagligdagen afhængige af at arbejde tværgående og netværksbaseret og i tæt samarbejde med kommunerne og regionen i Nordjylland. Vi som trafikselskab har således en lang tradition for at samarbejde med Region Nordjylland og de øvrige deltagende kommuner, ligesom vi har en lang række værdifulde kontakter til både erhvervsliv og organisationer, som vil blive brugt ved gennemførelse af projektet. De tilknyttede medarbejdere har stor erfaring med mobilitetsplanlægning på alle niveauer, ligesom de har erfaring med inddragelse af aktører i innovationsprocesser. Dette er erfaringer som vil blive brugt som ressource i projektet.</p> <p>NT har ansvaret for udarbejdelse af den overordnede strategi for mobiliteten i Nordjylland, som giver en unik viden og stort kendskab til mobiliteten i Nordjylland, der kan benyttes i projektet.</p>
Varför vill organisationen delta? Vilken kompetens bidrar organisationen med?	

Är Stödmottagaren momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
Är organisationen offentlig?	Ja
Kontaktperson	5
Namn	Ole Schleemann, Underdirektør
Telefon	99341168
E-post	os@ntmail.dk
Projektledare	2
Namn	Gitte Christensen
Telefon	72489203
E-post	gc@ntmail.dk
Ekonomi	3
Namn	Lars Vitnes Thomsen, Økonomichef
Telefon	99341129
E-post	lvt@ntmail.dk

Norsk partner

Projektbeskrivning

Investeringsprioritering

Utveckla och förbättra miljövänliga, inbegripet tystare, och koldioxidsnåla transportsystem, däribland transporter på inre vattenvägar och havstransporter, hamnar, multimodala förbindelser och flygplatsinfrastruktur för att främja hållbar regional och lokal trafik

Kvantifiera projektets

bidrag till

aktivitetsindikatorn

Antal samarbeten, nätverk, avtal, planer, strategier

5 stycken

Kommentarer till

indikatorerna

Projektet ska verka ett långsiktigt samarbete genom att minst fem nya och formaliserade samarbeten startas, nya handlingsplaner skrivs eller avtal sluts under projektet.

Programspecifikt mål

Öka det miljövänliga transportarbetet i utvalda korridorer, inklusive i kärnnätverket TEN-T samt i och omkring tätorter

Specificera målgrupp

Allmänheten

Kommentar till målgrupp

Projektet ska ha ett speciellt fokus på åtgärder som stimulerar ett förändrat beteende hos allmänheten och får fler att välja hållbara transportalternativ. Allmänheten har därför valts som målgrupp och är de som projektet ska stimulera att välja mer hållbara transportalternativ. Inom målgruppen är det inom ramarna flera olika kategorier av allmänheten som ska vara i fokus. Projektet ska arbeta med arbetspendlares, skolungdomars och turisternas resvanor.

Den springande punkten i projektet är att den aktuella målgruppen ska involveras tidigt i processen genom Samskabelse. Samskabelse är en metod för gemensamt skapande av lösningar genom tidig dialog med målgruppen och ett gemensamt framtagande av lösningar. Olika partners ska jobba med olika målgrupper för att ta fram åtgärder som har störst möjligheter att medföra ett förändrat beteende mot mer hållbara resealternativ.

Eftersom många partners är landsbygdskommuner är projektet till stor del inriktat mot en målgrupp som reser på och till/från landsbygd.

En stor andel av målgruppen väljer idag i stor utsträckning egen bil och projektet kommer att arbeta med att ta fram verktyg som ska förmå dessa att istället välja hållbarare transportalternativ.

Enligt undersökning som genomförts i Västra Skaraborg hade till exempel 95% av turisterna anlänt med egen bil. Av de som anlänt med egen bil kunde så många som 45% mycket väl tänkt sig att de kunde rest med ett hållbarare alternativ om det hade funnits pålitliga och tillgängliga alternativ och de känt till dessa. Det är en ögonblicksbild men visar ändå att det finns en stor potential att förmå fler att resa mer hållbart, men då måste det finnas alternativ som målgruppen har en vetskap om.

Aktiviteter i projektet är riktade mot att förse offentliga aktörer med verktyg som de kan använda sig av för att förmå allmänheten att välja mer hållbara transportalternativ. En annan viktig målgrupp för projektet är därför offentliga aktörer och syftar i den delen till att påverka strategier och planer.

I målgruppen för projektet ligger även andra aktörer som arbetsgivare, skolor och företag inom besöksbranschen. Dessa kategorier är även problemägare, det vill säga att det är de som har ett ökat problem om resandet inte blir mer hållbart. Projektet ska för dessa aktörer skapa en sammanställning av hållbara transportalternativ och ett bättre beslutsunderlag så att de i sin tur kan stimulera allmänheten att välja från dessa alternativ.

För att åstadkomma en förändring av beteende hos målgruppen, att välja ett hållbarare resealternativ, har det i ett förprojekt konstaterats att det är ett antal faktorer som måste adresseras.

Projektets huvudsakliga mål

Syftet med projektet är att öka andelen hållbara transporter. Projektmålet är att utveckla, förbättra och skapa enklare tillgång till miljövänliga och koldioxidsnåla transportsystem för besökare, arbetande och boende, vilket främjar hållbar regional och lokal trafik. Projektet ska därför ha som mål att identifiera åtgärder som stimulerar ett förändrat resebeteende. Baserat på resultaten från projektet ska åtgärder genomföras som leder till ett ökat hållbart resande.

Även om projektets huvudfokus är kopplat till att stimulera miljövänligare transportsystem så kommer även andra aspekter som rymms under begreppet hållbar mobilitet att beröras. Faktorer som sociala och ekonomiska aspekter kopplat till mobilitet in

går även de som en del av projektet.

Under förprojektet identifierades olika faktorer som påverkar sannolikheten att målgruppen väljer ett mer hållbart resealternativ. Projektet har som mål att arbeta med alla dessa faktorer och identifiera lämpliga åtgärder som stimulerar ett hållbarare resval bland de olika kategorierna av resenärer i målgruppen.

De områden där projektet har som mål att identifiera lämpliga åtgärder:

; Tydliga alternativa möjligheter för hållbarare resande.

; Incitament att resa mer hållbart

; Medvetenhet om och enkel tillgång till hållbara resealternativ

; Hållbara affärsmodeller för resealternativ

; Tillit bland allmänheten till de tillgängliga hållbara resealternativen

För att mäta projektets möjligheter att uppnå det programspecifika målet ska målgruppens medvetenhet och attityder till hållbara resealternativ mätas i början och slutet av projektet. Målet är att medvetenheten om hållbara resealternativ ska ha ökat med 10% i respektive område och att 10% fler i målgruppen ska ha övervägt hållbarare resealternativ.

För att identifiera åtgärder som upplevs som relevanta för målgruppen och får fler att välja hållbara transportalternativ ska projektet använda metoden Samskabelse. Genom metoden Samskabelse engageras målgruppen i hela processen från problemanalys till utvärdering av genomförda åtgärder. En viktig funktion i projektet blir därför att sprida kunskapen om metoden över gränsen, lära sig hantera metoden och att utvärdera användningen under olika förhållanden. Hjörning kommune har i ett tidigare Interreg-projekt tagit fram en metod för Samskabelse och Hjörning kommer att guida övriga partners i processen.

Projektet ska med utgångspunkt i de åtgärder som visar bäst potential även göra prognoser på vilka CO₂-effekter respektive åtgärd skulle kunna medföra vid bred implementering. Tillsammans med en kostnadsfaktor ska projektet presentera en vägledning för vilka åtgärder som ger de största effekterna per investerad krona. Projektet ska även reflektera kring vilka effekter potentiella åtgärder kan ha på sundheds och sociala faktorer.

För att öka sannolikheten att resultaten från projekten används på bred front efter projektets avslut ska det i ett tidigt skede av projektets livstid påbörja implementeringsförberedande åtgärder. Målet med denna aktivitet är att skapa ett stort engagemang för projektets resultat bland intressenter, beslutsfattare och övriga aktörer. Som nämns vid projektets indikatorer har projektet som mål att stimulera ett antal nya samarbeten, nätverk, avtal och strategier för att ytterligare konkretisera en implementering på bred front.

Hållbar mobilitet är en komplex fråga som kräver en mängd kompetenser för att skapa lösningar som är praktiskt genomförbara. Det krävs kompetens inom infrastruktur, logistik, miljö, fordonsteknik, mobilitetsplanläggning, adfärdsändringar, samskabelse m.m. För att lyckas med projektet är det en förutsättning att projektet tar till sig ny kunskap samt att alla partners och deltagare delar med sig av sin kunskap till övriga i projektet.

Förväntat resultat

På kort sikt är de faktorer projektet arbetar med som ska ge ett konkret användbart resultat i slutet av projektet.

¿Tydliga alternativa möjligheter för hållbart resande.

Projektet ska inventera och analysera befintliga och möjliga framtida hållbara resealternativ. Tester och prov av dessa under projektet ska resultera i en sammanställning av de alternativ som har störst potential att användas, även i ett landsbygdssammanhang.

¿Incitament att resa mer hållbart

Genom dialog med målgruppen via Samskabelse och analys av befintliga initiativ ska projektet sammanställa ett antal åtgärder som kan öka målgruppens benägenhet att välja ett hållbarare resealternativ. Eftersom det kan skilja mycket vilket incitament som leder till förändrat beteende inom olika kategorier av målgruppen ska det kopplas en analys till varje åtgärd i sammanställningen.

¿Medvetenhet om och enkel tillgång till hållbara resealternativ

För att öka medvetenheten om att det aktuella området tillhandahåller hållbara resealternativ ska projektet ta fram riktlinjer för hur denna information bäst når ut till målgruppen. Samskabelse-metoden ska användas för att öka relevansen i dessa riktlinjer.

¿Hållbara affärsmodeller för resealternativ

För några av de hållbara resealternativ som kommer med i sammanställningen kommer det att krävas att privata aktörer finner det attraktivt att lansera och driva dessa. Projektet ska därför arbeta med metoder för att främja och stimulera att dessa initiativ når en ekonomisk hållbarhet över tid.

¿Tillit bland allmänheten till de tillgängliga hållbara resealternativen

För att åstadkomma ett varaktigt förändrat beteende krävs det att målgruppen känner tillit till att systemet med hållbara resealternativ fungerar. Projektet ska via Samskabelse identifiera och analysera vilka delar som är viktigast för målgruppen och hur detta kan uppnås på bästa sätt.

Eftersom projektet till stora delar går ut på att förändra ett beteende hos allmänheten ska projektet också arbeta mycket med kommunikation. Målet med kommunikationen är att under projektet höja medvetenheten hos målgruppen om möjligheten och nyttan med hållbart resande. Kommunikationen ska även rikta sig mot beslutsfattare och andra intressenter för att underlätta implementering av resultaten från projektet.

Pilotesterna/cases utgör en stor del av projektet och är kopplade till utmaningen att erbjuda alternativa möjligheter till hållbart resande. Aktiviteten är till för att analysera förutsättningar, testa olika hållbara resealternativ som då kan utvärderas i relevant miljö och efter utvärdering utgöra ett väl grundat beslutsunderlag inför framtida implementering.

Målet på lång sikt är ett förändrat resebeteende bland allmänheten som leder till en ökande val av miljövänligare transporter. I det sammanhanget är det även av betydande vikt för projektet att övriga delar i hållbarhetsbegreppet vägs in för framtidens mobilitet. För att ge tyngd åt argumenten att implementera de mest lyckade aktiviteterna i projektet på bred front efter avslutat projekt ska flera akademiska partners inkluderas i projektet. Både för att optimera planerade aktiviteter och höja kvaliteten på resultaten, men även för att skapa bättre grundade underlag för beslut om implementering. Chalmers besitter en specifik kunskap att via datormodeller beräkna förändringar av CO₂ utsläpp. Projektet har därför möjlighet att göra prognoser på framtida miljövinster för en implementering baserat på indikationer från projektets tester. Aalborgs universitet besitter stora kunskaper om alternativa hållbara transporter och ska stötta partners vid val av alternativ. Högskolan i Skövde är specialiserat på beteendevetenskap och ska stötta partners i att stimulera ett förändrat beteende hos respektive målgrupp. Dessa partners kommer att tillsammans med experter från övriga partners utgöra grunden för projektets peer review-grupp/rejsehåll.

Motivera projektet

Partners i projektet kommer från tre områden, norra Jylland, Halland och västra Skaraborg. Dessa områden har en gemensam utmaning i att öka andelen hållbara resor bland boende och besökare. För att möta denna utmaning måste ett förändrat beteende hos boende och besökare stimuleras. En hel del åtgärder har genomförts men för att möta framtidens klimatmål måste andelen hållbara resor öka ytterligare. Det räcker inte att detta görs i den egna kommunen eller ens det egna landet. Projektets viktigaste utmaning är att hitta nya lösningar som gör det möjligt och attraktivt för fler att välja hållbara resealternativ i framtiden. Det är också av vikt att resultatet får en stor gränsöverskridande spridning eftersom problemet och utmaningen är gemensam. Nya digitala verktyg och en snabb utveckling även inom fordonsteknik gör att det öppnas nya möjligheter till lösningar. Projektet vill skapa förutsättningar för att dessa nya lösningar ska kunna implementeras snabbare och mer effektivt i hela ÖKS-området. Samtidigt vill projektet lyfta vikten att framtida åtgärder görs med övriga faktorer av hållbarhetsbegreppet i åtanke, utvecklingen måste även ta hänsyn till och gynna sundhets och sociala aspekter.

Gemensamt för de deltagande områden är att de består till stora delar av landsbygd. För att förflytta sig på landsbygden används idag i alla områden i väldigt hög utsträckning bil. Låga volymer av resande medför att det kan vara svårt att skapa en heltäckande kollektivtrafik till och från arbete och skola. Besökare som kommer utifrån och som har sämre kunskap om kollektivtrafik vågar inte förlita sig på något annat än sin egen bil. Højkonjunktur og den generelle udvikling i samfundet betyder større bilejerskab, der gør at bilen ofte er det foretrukne transportform når det handler om pendling til arbejde og uddannelsesinstitution.

I alla de deltagande områdena finns det tätorter och även större städer. Andra lösningar kan vara möjliga i områden med högre trafikvolymer och kortare avstånd men samtidigt dyker det upp andra utmaningar. Till exempel medför en ökad arbetspendling med bil andra problem i form av trängsel och stora parkeringsbehov. Partnerskapet representerar en väldigt representativ bild av de utmaningar som finns kring framtidens mobilitet.

Gemensamt för alla områden är att det finns en potential att öka mängden besökare. En hög andel av besökare till områdena reser idag med egen bil och en ökning av antalet besökare skulle också öka mängden bilar. En sådan ökning riskerar de naturvärden som gör områdena attraktiva. För att kunna realisera sin potential och öka antalet besökare finns det då samtidigt ett stort behov att öka andelen hållbara transporter.

Projektet har vid sitt slut skapat mycket ny kunskap om hållbara resealternativ bland de deltagande organisationerna vilket i sig underlättar och stimulerar en fortsatt expansion. Projektet har också ökat medvetenheten hos allmänheten och därigenom även ökat efterfrågan på hållbara resealternativ. Med ökad efterfrågan kommer med stor sannolikhet även ett ökat utbud. Projektet har också via en stor mängd tester av olika reselösningar skapat ett bra underlag för beslutsfattare att välja rätt alternativ för framtida satsningar för hållbarare resor på landsbygden.

Gränsöverskridande mervärde

Det huvudsakliga målet med gränsöverskridande samarbete är att minska de fysiska, juridiska och administrativa barriärerna som gränser kan medföra. Det gränsöverskridande samarbetet i projektet ska åtgärda gemensamma utmaningar och ta tillvara orealiserad potential. Projektet ska gemensamt hitta lösningar så att besökare, beboere, pendlere, fragtmænd, og skoleelever enklare ska kunna hitta och använda hållbara resealternativ oavsett vilken sida av gränsen de befinner sig på.

En ökad kunskap hos allmänheten om att det finns hållbara resealternativ och vikten av att använda dessa ska i projektet uppnås genom gemensamma medvetandehöjande aktiviteter. Det är korta avstånd mellan de deltagande områdena och bra initiativ i ett område kan hjälpa till att bygga efterfrågan i ett annat.

Projektet ska arbeta med aktiv kunskapsöverföring genom tematiska workshops för partners, intressenter och experter. Projektet ska även arbeta med gemensamma gränsöverskridande peer review-grupper (rejsehold) som stöttar processer ibland partners. Det ska också i projektet diskuteras möjligheter för ett gränsöverskridande varumärke som signalerar att ett område garanterar en viss nivå av hållbara resealternativ finns tillgängliga. Som metod ska projektet gemensamt använda Samskabelse. Denna metod har tagits fram av bland andra Hjörning i ett tidigare Interreg-projekt och ska användas av samtliga partners för att skapa ett djupare engagemang och relevans hos målgruppen.

För att lyckas med projektet ska det genomföras en hel del övriga aktiviteter. En central del i samarbetet är kunskapsöverföring och att lära gemensamt. Det kommer att genomföras ett antal tematiska workshops där intressenter och experter från de deltagande områdena ska bjudas in, både för att genom diskussioner lära av varandra men också för att öka kunskapen genom gästföreläsare.

Partners i projektet kommer att vara kommuner, andra offentliga aktörer, akademi och privata företag från alla de deltagande områdena. Mixen mellan partners är viktig både för att ha kompletterande kompetens men även för att stimulera ökat kunskapsutbyte. Förutom partners kommer det att finnas grupper av intressenter från respektive område knutna till projektet, organiserade i lokala referensgrupper som ger input och feedback till projektet. Representanter från dessa referensgrupper ska också erbjudas möjlighet att delta i projektets tematiska workshops där projektet står för resa och uppehälle. Att ha en stor mängd aktörer som ger input till projektets arbete ökar relevansen för projektets resultat och ökar även engagemanget kring projektets syfte.

Samband med övriga insatser

Projektet bygger på ett tidigare Interreg-projekt, Grön Omstilling, som framgångsrikt använde metoden Samskabelse för att skapa ett större engagemang och mer relevant resultat för hållbar utveckling. Förprojektet SMaRT byggde på erfarenheter kring metoder och nyckelfaktorer som ska tillämpas i fullprojektet för att nå syftet att stimulera utvalda målgrupper att välja hållbarare resealternativ.

Alpine Pearl är ett område som erbjuder en hållbar resegaranti. De som kommer som besökare till området har en garanti att de ska kunna ta sig till sitt resmål med hållbara resealternativ. Det är ett tidigare Interreg-projekt där resultatet implementerats och medför både en marknadsföringsfördel men samtidigt en kraftig reduktion i antalet besökare med bil. För de partners som arbetar med målgruppen besökare är deras erfarenheter intressanta att bygga vidare på.

Projektet KOMiLAND är ett svenskt nationellt finansierat projekt som arbetar med mobilitet på landsbygden. Projektet är mestadels inriktat mot att skapa mer hållbar arbetspendling och har därför intresse att följa vad som görs på danska sidan i projektet samt att dela med sig av de erfarenheter de själva dragit.

Under inledningen av projektet är det mycket fokus på omvärldsanalys och inventering av befintliga initiativ. Alla partners har ett behov att genomföra omvärldsbevakningar för att hitta lösningar och få inspiration. Inte minst förväntas projektets akademiska partners kunna öka övrigas kunskaper om vad som är nytt och vad som är på gång.

Horisontella kriterier - Hållbar utveckling

Projektets huvudsyfte är hållbarhet och även om miljövänliga transporter ligger i fokus så kommer projektet även att arbeta med andra aspekter av hållbar mobilitet. Mobilitet handlar kort sagt om bevægelse. Det handlar om, at mennesker, varer og gods kan bevæge sig rundt - lokalt, regionalt og globalt. Mobilitet er det, der binder hverdagslivets aktiviteter sammen og som skaber tilgængelighed til de vigtige funktioner i vores hverdag. Mobilitet er forudsætningen for, at vores samfund kan fungere.

Det brede bæredygtighedsbegreb favner både miljømæssig, økonomisk og social bæredygtighed. Bæredygtig mobilitet handler derfor om at tænke alle tre faktorer ind og balancere disse i forhold til den geografiske kontekst. For at skabe en bæredygtig mobilitet er det vigtigt at tage stilling til det samlede bæredygtighedsbillede.

∫Social og trivsel: Mobilitet er en forudsætning for trivsel. Det er afgørende for at kunne deltage, opleve og bidrage. Hvordan vi bevæger os, har betydning for både den fysiske og mentale sundhed.

∫Klima og miljø: Vores transportvaner har en betydning for klimaet og miljøet. Transportsektoren er stadig en udfordring for at opfylde forpligtigelserne i forhold til klimadagsordenen. Helt lokalt spiller vores transportadfærd også ind på bymiljø og bykvalitet.

∫Økonomi og ressourcer: Mobilitet handler også om økonomisk ansvarlighed og at udnytte de knappe ressourcer på bedste vis. Infrastrukturinvesteringer er omkostningstunge. Derfor bør der være et øget fokus på at udnytte eksisterende infrastrukturer bedre og samtidigt påvirke transportadfærden i en økonomisk bæredygtig retning.

Bæredygtig mobilitet er et fælles ansvar. Et ansvar som kommuner og andre offentlige myndigheder deler med borgere, virksomheder, skoler og andre interesserede og sammen skal løsninger til fremtidens bæredygtige mobilitet udtænkes, udvælges og implementeres.

Bæredygtig mobilitet spiller ligeledes sammen med FN's verdensmål, blandt andet målet om at skabe bæredygtige byer og lokalsamfund. Verdensmålene siger bl.a., at vi skal sikre, ∫at der inden 2030 skabes adgang for alle til bæredygtige, sikre og tilgængelige transportsystemer til en overkommelig pris, trafikikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.∫

Projektet kommer även aktivt att arbeta på ett hållbart sätt inom andra områden än mobiliteter. Det innebär att projektet ska genomsyras av ett ekologiskt tänkande som återspeglas i hur resande, kommunikation, upphandlingar och andra aktiviteter genomförs. Projektet kan till exempel främja användandet av digital teknik för möten och annan kommunikation.

Horisontella kriterier - Jämställdhet mellan kvinnor och män

Skillnader i beteende och incitament mellan könen kommer att vara en viktig faktor för att uppnå projektets resultat. För att uppnå ett förändrat resebeteende måste projektet i alla delar vara uppmärksam på skillnader baserat på genus vad gäller resvanor och det incitament som krävs för en förändrat resebeteende. Inledande undersökningar pekar t.ex. på att män generellt har ett större motstånd mot att avstå den egna bilen.

Projektet ska i övrigt ta hänsyn till båda könen behov och förutsättningar. Analyser som genomförs i projektet ska i möjligaste mån genomlysas utifrån ett genusperspektiv. Projektet ska vidare vara observant på hur olika begrepp används, använda könsuppdelad statistik för att synliggöra skillnader och likheter mellan kvinnor och män samt se över representationen i olika sammanhang, såväl inom projektet som bland de målgrupper som projektet vänder sig till.

Projektet ska genomföra en jämställdhetsanalys som tar hänsyn till både kvalitativa och kvantitativa faktorer samt belysa detta både internt i projektorganisationen och externt. Genom kontinuerlig dialog i projektet ska konsekvenser, anledningar och motåtgärder diskuteras och lämpliga åtgärder vidtagas. Detta ska följas upp av projektorganisationen inom ramarna för projektets uppföljningsarbete men även beaktas i den externa utvärderingen.

Projektet ska dessutom säkerställa att ingen i projektet diskrimineras på grund av kön, könsidentitet eller könsuttryck. Det är hela projektorganisationens ansvar att hänsyn tas till detta i planering, beslut och processer. Projektledare, styrgrupp och utvärderare ska övervaka och kontrollera att projektet genomförs utan diskriminering och att det till alla delar uppnått likabehandling och bra tillgänglighet.

Horisontella kriterier - Lika möjligheter och icke-diskriminering

Projektet ska arbeta med att göra alla verksamheter i projektet tillgängliga genom att integrera funktionshinders-perspektivet i planering, beslut och processer. Detta inkluderar att göra informationen tillgänglig för personer med funktionsnedsättning via tryckta medier, telefon, webb, film och möten. Det inkluderar även att tillse att de lokaler som används i projektet i möjligaste mån är tillgängliga så att personer med funktionsnedsättning ska kunna besöka dessa och delta i verksamheten där. Projektets lokaler ska också kunna fungera som arbetsplats för personer med funktionsnedsättning.

Projektet ska även säkerställa att ingen i projektet diskrimineras på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det är hela projektorganisationens ansvar att hänsyn tas till detta i planering, beslut och processer. Projektledare, styrgrupp och utvärderare ska övervaka och kontrollera att projektet genomförs utan diskriminering och att det till alla delar uppnått likabehandling och bra tillgänglighet.

Projektet kommer att följa de riktlinjer och policys som gäller för projektpartners organisationer.

Sammanfattande projektbeskrivning

Syftet med projektet är att identifiera åtgärder som kan stimulera ett förändrat resebeteende och förmå fler att välja hållbara alternativ. Även om projektets huvudfokus är kopplat till att öka andelen miljövänligare transporter så kommer även andra aspekter som ryms under begreppet hållbar mobilitet att beröras. Sociala och ekonomiska aspekter kopplat till mobilitet kommer också att vara en del av projektet för att främja en sundare mobilitet i framtiden.

Hur ska projektet uppnå detta? För att hitta lösningar som är relevanta ska projektet använda sig av en samskabelse-metod där lösningar tas fram tillsammans med målgruppen. I denna metod är analys, utveckling, test och utvärdering en gemensam process där målgruppens medverkan ska garantera lösningarnas relevans och attraktivitet. I ett förprojekt har det identifierats ett antal faktorer som påverkar huruvida en målgrupp är beredd att förändra ett invariant resebeteende. Kan dessa faktorer definieras tydligare av de olika målgrupper som är i fokus för projektet så har projektet en tydligare specifikation på vilka förutsättningar som bör uppfyllas. I ett senare skede ska de gemensamt skapade lösningarna och specifikationerna på övriga faktorer testas för att se i vilken utsträckning de olika alternativen medför ett förändrat beteende.

Baserat på analyser av resultaten från testerna i projektet ska sammanställningar och rekommendationer göras som i förlängningen leder till ett ökat hållbart resande och hållbar mobilitet.

För att genomföra detta samarbetar ett antal kommuner och regioner i Sverige och Danmark tillsammans med Chalmers, Aalborgs universitet och Skövde högskola.

Abstract (på engelska)

The purpose of the project is to identify measures that can stimulate a changed travel behavior and induce more people to choose sustainable alternatives. Although the main focus of the project is linked to increase the proportion of more environmentally friendly transport, other aspects that fall under the concept of sustainable mobility will also be included. Social and economic aspects linked to mobility will also be part of the project to promote a healthier mobility in the future.

How will the project achieve this? To find solutions that are relevant, the project will use a co-creation method where solutions are developed together with the target group. In this method, analysis, development, testing and evaluation is a joint process where the target group's participation will guarantee the relevance and attractiveness of the solutions. In a pre-project, a number of factors have been identified that affect whether a target group is prepared to change travel behavior. If these factors can be more clearly defined by the various target groups that are the focus of the project, the project has a better specification regarding the conditions that should be fulfilled. At a later stage, the jointly created solutions and specifications of other factors will be tested to see to what extent the various alternatives lead to a change in behavior.

Based on analyzes of the results of the tests in the project, guidelines and recommendations will be made which, in use, will eventually lead to increased sustainable travel and sustainable mobility.

To achieve this, a number of municipalities and regions in Sweden and Denmark collaborate with Chalmers, Aalborg University and Skövde University.

Sammanfattande projektbeskrivning (Annat språk)

Formålet med projektet er at identificere foranstaltninger, der kan stimulere en ændret rejseopførsel og få flere mennesker til at vælge bæredygtige alternativer. Selvom projektets hovedfokus hænger sammen med at øge andelen mere miljøvenlig transport, vil andre aspekter, der falder ind under begrebet bæredygtig mobilitet, også blive påvirket. Sociale og økonomiske aspekter knyttet til mobilitet vil også være en del af projektet til fremme af sundere mobilitet i fremtiden.

Hvordan kan projektet opnå dette? For at finde løsninger, der er relevante, bruger projektet en co-creation metode, hvor løsninger udvikles sammen med målgruppen. I denne metode er analyse, udvikling, test og evaluering en fælles proces, hvor målgruppens deltagelse garanterer løsningenes relevans og tiltrækningskraft. I et foreløbigt projekt er der identificeret et antal faktorer, der påvirker, hvorvidt en målgruppe er parat til at ændre invasiv rejseadfærd. Hvis disse faktorer kan defineres mere tydeligt af de forskellige målgrupper, der er i fokus for projektet, har projektet en klarere beskrivelse af de betingelser, der skal være opfyldt. På et senere tidspunkt vil de fælles oprettede løsninger og specifikationer for andre faktorer blive testet for at se, i hvor høj grad de forskellige alternativer medfører en ændring i adfærd.

Baseret på analyser af resultaterne af testene i projektet, vil der blive udarbejdet sammenstillinger og anbefalinger, som til sidst vil føre til øget bæredygtig rejse og bæredygtig mobilitet.

For at opnå dette samarbejder en række kommuner og regioner i Sverige og Danmark med Chalmers, Aalborg Universitet og Skövde Universitet.

Tid- och aktivitetsplan

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Kommunikation	2020-01-01	2022-09-30	257 766	<p>För att uppnå projektmålet att skapa enklare tillgång till hållbara resealternativ är det viktigt att kommunikation är i fokus under hela projektet. Det krävs tydlig och effektiv kommunikation för att nå allmänheten på ett sätt som ökar deras medvetenheten och skapar en positiv attityd kring hållbara resealternativ. För att skapa förankring och implementering på bred front behöver även kommunikationen nå intressenter och beslutsfattare. För att projektarbetet ska löpa på smidigt och projektet uppnå sin potential krävs även bra intern kommunikation mellan partners så att alla mål kan uppnås.</p> <p>Kommunikationsplan Projektet ska i ett tidigt skede upprätta en kommunikationsplan. Denna plan ska tas fram gemensamt genom samarbete mellan kommunikatörerna i projektets tre områden. Att arbetet sker gemensamt medför att planen blir anpassad till de olika förutsättningar och målgrupper som partners i projektet arbetar med. Planen ska behandla både intern och extern kommunikation. Det är upp till kommunikatörerna och projektledaren att följa upp användningen och föreslå justeringar av planen efter behov.</p> <p>Intern kommunikation Den interna kommunikationen styr hur partners och projektdeltagare kommunicerar med varandra samt hur material och resultat ska lagras för att vara tillgängligt. Vilka kanaler och verktyg som ska användas ska definieras i kommunikationsplanen. När den interna kommunikationen hanteras i planen ska hänsyn tas till att digitala verktyg ska användas i hög utsträckning för att minska antalet fysiska möten/resor. En annan viktig aspekt är att resultat ska vara enkelt tillgängliga för alla deltagare för att öka kunskapsöverföringen. Sannolikt kommer planen att bygga på att olika maillistor skapas för kontakter och för att sprida relevant information. Projektet ska också etablera någon form av central lagring av dokument som görs tillgänglig för deltagarna.</p> <p>Extern kommunikation Hur den externa kommunikationen ska skötas är också en del som ska specificeras i kommunikationsplanen. Den externa kommunikationen är riktad mot två huvudkategorier, intressenter/beslutsfattare och allmänheten. För den först gruppen är syftet med kommunikationen att skapa nyfikenhet, förståelse och engagemang kring projektets arbete. Detta för att öka intresset för en bredare implementering av projektets resultat. Syftet med kommunikationen gentemot allmänheten är att höja medvetenheten om betydelsen av att välja hållbarare resealternativ men också att öka kunskapen om möjligheterna att välja hållbarare resealternativ.</p> <p>Kanaler och verktyg för att förmedla dessa budskap från projektet ska vara många. Det kan vara stor skillnad på lämpligaste verktyg beroende på budskap och målgrupp vilket gör att det behövs ett brett spektrum av alternativ. Hänsyn ska tas i planen till att det dock skiljer mycket på individnivå vilka källor fungerar för att få fram ett budskap. För den första gruppen kommer projektet att i första hand satsa på deltagande på workshops, intressentträffar, referensgrupper, fysisk uppsökande verksamhet och presentationer. För information till allmänheten ska projektet arbeta mer med elektronisk information via hemsida och sociala medier. Projektet har för avsikt att även skapa en app för att sammanställa hållbara resealternativ och genom en sådan så öppnas det upp ytterligare möjligheter att föra ut information.</p> <p>Arbetsfördelning kommunikation Projektledaren har ett övergripande ansvar att kommunikationen i projektet fungerar. Till sin hjälp har projektledaren ett antal kommunikatörer i de olika geografiska områdena. Dessa kommunikatörer har till ansvar att både tillse kommunikationen i respektive område men också att kommunikationen från hela projektet når utanför de deltagande områdena. Kommunikatörerna ska rapportera projektets kommunikationsstatus till projektledare och vid behov styrgruppen. Arbetet med kommunikation ska även vara ett ansvar för hela</p>

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Projektledning	2020-01-01	2022-12-31	489 553	<p>Projektet ska ha en projektledare och en projektekonom/administratör som är anställda av projektägaren. Projektet ska ha en dansk nationell ledare som stöttar projektledningen i kontakten med danska partners och i rapporteringen. Dessa personer har ett övergripande ansvar för projektets genomförande och ett huvudansvar för den formella rapporteringen av verksamheten och ekonomi till INTERREG. Projektledaren ska också i enlighet med de Horisontella kriterierna säkra att till exempel analyser, checklistor, mallar och instruktioner integrerar ett jämställdhets och icke-diskrimineringsperspektiv.</p> <p>Alla de tre områdena ska ha en koordinator som ansvarar för aktiviteterna i respektive område och i sin tur rapporterar till projektledaren. Till sin hjälp har koordinatorena en områdeskommunikatör som i samarbete med projektets kommunikator ansvarar för att intern och extern kommunikation följer projektets mål och den gemensamma kommunikationsplanen. Områdeskoordinatorena har i övrigt ett antal resurser i form av personal och extern kompetens för att genomföra projektets aktiviteter och uppfylla projektets mål. Varje område kommer dessutom att skapa en områdesgrupp som kommer att vara en icke formell referensgrupp med uppgift att ge feedback till projektet på genomförda och planerade aktiviteter. I områdesgruppen ska associerade partners, intressenter och övriga aktörer beredas möjlighet till representation. Det är viktigt att det finns representanter för projektets målgrupper i områdesgrupperna. För övergripande och strategisk styrning av projektet etableras en styrgrupp med representanter från projektets partners och med projektägaren som ordförande. I projektet ska det utses en representant från respektive partner. Styrgruppen träffas 1-2 gånger per halvår och ska ha en balanserad sammansättning avseende kön och kompetens. Styrgruppens ansvar och uppgifter handlar om att bana väg för projektet och se till att rätt resurser ställs till förfogande i respektive organisation. Styrgruppen är även mottagare av resultatet från den lärande externa utvärderingen samt ges information från uppföljningen av projektets verksamhet. Baserat på bland annat dessa källor kan styrgruppen fatta beslut om förändringar i projektet inom styrgruppens befogenhet. Projektledarens uppgift är att leda projektet utifrån de i ansökan planerade aktiviteterna samt följa upp och rapportera utfallet av dessa. Vidare är projektledaren också ansvarig för att uppdatera projektägare och styrgrupp rörande eventuella avvikelser, genom statusrapporter, riskanalyser och underlag inför beslut. Projektledaren ska ha ett uttalat uppdrag att följa upp och driva projektet mot de uppsatta jämställdhets- och tillgänglighetsmålen.</p> <p>Den ekonomiska uppföljningen och rapporteringen genomförs av projektekonomen. Denne sammanställer och levererar ekonomiska underlag för rapporter och ger information till projektledare, styrgrupp och ÖKS. Projektekonomen har ansvar att föreslå förändringar och förbättringar i ekonomiska rutiner för projektet samt ett ansvar för att skapa rutiner i projektet som gör att redovisning och revision fungerar på ett enkelt sätt och är anpassat både till projektägarens ekonomisystem och reglerna från ÖKS.</p> <p>Eftersom projektledningen ska delta på de flesta mötena i projektet har de en resebudget. Resebudgeten ska även täcka möjligheten att stötta partners på plats om behov uppstår. Resebudgeten är även dimensionerad för att täcka resor och deltagande på de utbildningar och träffar som anordnas av ÖKS.</p> <p>Avslutsarbete efter projektets slut inkluderar bara projektledaren och projektekonomen. Arbetet är endast administrativt arbete med att färdigställa rapporter från projektet. Avslutsarbetet pågår under tre månader. Under projektledning ligger även kostnaden för extern revision för danska partners.</p>

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
3. Gemensamt lärande	2020-01-01	2022-09-30	518 563	<p data-bbox="874 129 1552 875"> 3.1 Tematiska workshops En viktig del av de resultat som förväntas från projektet är en ökad gemensam kunskap om bästa förutsättningarna för ökad hållbar mobilitet för målgruppen. En delaktivitet inom gemensamt lärande ska vara inriktad på att skapa detta erfarenhetsutbyte mellan partners och över gränser. Arbetet ska vara inriktat på att sammanföra relevanta aktörer från bägge länderna och alla områden för att gemensamt diskutera erfarenheter från projektet inom specifika tematiska områden. I budgeten finns det resurser för varje område att även skicka externa deltagare till dessa träffar. Det medför en frihet för projektet att samla de mest relevanta aktörerna oavsett om de tillhör akademi, företag eller det offentliga. Under projektet ska det genomföras fem tematiska workshops. Tematiskt har det beslutats att den första workshoppen kommer att behandla målgrupp, målgruppsanalys och Samskabelse-metoden. Projektets andra workshop ska behandla alternativa och framtida hållbara reslösningar. Projektets tredje workshop ska fokusera på incitament för att stimulera förändrat resebeteende samt jämförelser av resultatet från Samskabelseprocessen så långt. Efter det är det upp till projektet och styrgruppen att definiera teman för kvarvarande workshops. Detta för att ska en flexibilitet och en relevans som ligger i fas med projektarbetets utveckling. Tematiska områden som nämnts som aktuella ligger i linje med viktiga delar av projektet som hållbara affärsmodeller, potentialen att minska CO₂-effekter, digitala verktyg, varumärke som kvalitetsgaranti m.m. </p> <p data-bbox="874 902 1552 1167"> Arrangörskapet kommer att alternera mellan de tre områdena. Utgångspunkten är att en workshop genomförs under en heldag. Vid varje workshop finns det dessutom möjlighet för kvällsaktiviteter innan heldag och förmiddagsaktiviteter dagen efter heldag. Innan varje workshop ska det i god tid ha skickats ut information till alla deltagare med bakgrundsinformation, regler för workshoppen och vad som ska åstadkommas. Arrangören har budget för möteslokal och mat/kaffe. Deltagarna får ersättning som ska täcka resa och boende. </p> <p data-bbox="874 1193 1270 1220"> 3.2 Tematiska Rejsehold/Peer review </p> <p data-bbox="874 1247 1552 1489"> I projektet udvikles et transnationalt rejsehold som på skift skal besøge de kommunale partnere. Det transnationale rejseholds opgave er, komme med input og bemærkninger til kommunernes arbejde med de kommunale cases. Det transnationale rejsehold skal bestå af personer, hver med faglig viden inden for sit felt. Det transnationale rejseholds samlede viden skal være bred og tværgående og samtidig være konkret inden for specifikke fagområder. Her tænkes på følgende faglige kompetencer: </p> <ul data-bbox="874 1491 1286 1648" style="list-style-type: none"> ∫ Bæredygtighed ∫ Grøn Omstilling ∫ Involvering og aktivt medborgerskab ∫ Trafikplanlægning ∫ Mobilitet ∫ M.m. <p data-bbox="874 1650 1552 1832"> Sættelsen af rejseholdets deltagere afhænger af hvilken case der skal kommenteres på. Det er op til de kommunale partnere selv at sammensætte holdet. Det transnationale rejsehold inviteres med til at besøge de kommunale partnere, og det er op til de kommunale partnere selv at planlægge hvornår i fasen dette skal ske, samt hvilke emner rejseholdet skal fokusere på. </p>

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
4. Hållbarare resande	2020-01-01	2022-09-30		<p data-bbox="850 129 1541 394">0 Inom ramarna för projektet ska det genomföras ett antal tester i de olika deltagande områdena. Projektet är kopplade till projektmålet genom att de ska undersöka hur ett område kan skapa bättre förutsättningar för miljövänligare och koldioxidsnålare transportsystem för allmänheten. Genomgående för alla alternativ i aktiviteten är att de baseras på en Samskabelse-process gemensamt med målgruppen. Projektet ska genomföra alla delaktiviteter/cases i fyra faser. Deltagande partners ska efter varje fas jämföra erfarenheter och resultat som en del av kunskapsutbytet.</p> <p data-bbox="874 421 1541 524">;Fas 1. Analyse af den nuværende mobilitetssituation (mobilitetsudfordringerne og potentialerne) ; for ud fra dette at finde ud af hvilke problemstillinger der er interessant at arbejde videre med i casene.</p> <p data-bbox="874 528 1541 577">;Fas 2. I samarbejde med casene undersøges løsningsmulighederne for at skabe mere bæredygtig mobilitet</p> <p data-bbox="874 582 1541 663">;Fas 3.: I samarbejde med casene at udvælges og testes de mest oplagte løsningsmuligheder til at ændre til en mere bæredygtig mobilitet.</p> <p data-bbox="874 667 1541 748">;Fas 4. Evaluere på de ændrede mobilitetsmønstre sam fokus på forankringen af ændringerne i casene og forankringen af viden i de deltagende organisationer.</p> <p data-bbox="874 775 1541 1008">Testerna är till för att projektet ska kunna utvärdera vad som kan utvecklas och förbättras för att skapa så hållbara resealternativ som möjligt. Testerna ska också utvärdera hur den aktuella målgruppen får tillgång till dessa resealternativ och hur besökare kan stimuleras att förändra ett beteende. Det ska även i projektet genomföras aktiviteter av demonstrationskaraktär som arbetar med påverkan och stimulans genom marknadsföring och digitala informationslösningar.</p> <p data-bbox="874 1034 1541 1272">De tre olika områdena ska genomföra olika aktiviteter/cases för att gemensamt skapa en så bred gränsöverskridande erfarenhet som möjligt under projektets gång. I slutet av projektet har genom utvärdering av aktiviteterna kunskapen ökat bland deltagarna om vad som ger mest effekt för att förbättra förutsättningarna för ett ökat hållbart resande bland besökare. Resultaten ska även ligga till grund för sammanställning av lämpliga åtgärder och riktlinjer för genomförande.</p>

Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
4.1 Halland Hållbarare resande	2020-01-01	2022-09-30	433 907	<p>Arbetspaket 4.1.1 ζ Förbättra förutsättningarna för utökat cykelresande genom Halland Identifiera behoven kring cykelresandet genom Halland. Hitta lämpliga platser för cyklisten med olika servicegrad som exempelvis ladd-stolpar, servicestationer med cykelpump och enklare verktyg samt säker förvaring.</p> <p>Detta görs i samverkan med besöksanläggningar på landsbygden, trafikplanerare inom respektive kommun (Varberg och Halmstad i huvudsak) och forskare på Högskolan i Halmstad.</p> <p>Målet är att öka servicegraden för den hållbara resenären och samtidigt generera trafik i högre utsträckning till entreprenörer/besöksnäringens företag på landsbygden. Vi ser också att näringen är med och administrerar och driver dessa servicepunkter fortsättningsvis.</p> <p>Kommunen vill även se över nya metoder för att stimulera privat cykelledsutveckling. Detta är avgörande för att tillgängliggöra landsbygden.</p> <p>Arbetspaket 4.1.2 ζ Mobilitetslösningar i kombination med kollektivtrafik Ambitionen är att förbättra förutsättningar för olika typer av mobilitet i kombination med befintlig kollektivtrafik. Här behöver vi identifiera viktiga nav som finns inom regionen samt stråk för arbetspendling och rörelsemönster kopplat till besöksmål utanför centrum men även se behoven av ungas mobilitet kopplat till fritidsintresse. Vi behöver sedan utvärdera vilka typer av mobilitetslösningar som är ändamålsenliga för respektive nav/plats. Exempel på mobilitetslösningar skulle kunna vara cykelpooler, elbilspool, voi, longboard, kommunens poolbilar, samåkning mm. I samverkan med Skaraborg kommer vi att undersöka potentiella affärsmodeller för de mobilitetstjänster som är bäst anpassade efter behoven kring haven.</p> <p>Vi har under två års tid testat att ha en hop-on hop-off buss som trafikerat ett besöksnäringstätt område på Varbergs landsbygd. Denna buss har delvis finansierats av Lokalt Ledd Utveckling Halland och har upplevts som positiv för besökare och lokalbefolkning utan bil. Vi ser dock ett behov av att kopplat till denna buss hitta lösningar för att ta sig mellan stoppen och även att ta sig runt i området till besöksmål som inte bussen direkt trafikerar. Ett alternativ skulle kunna vara möjligheterna för att ta med sig cykel på bussen vilket idag inte finns en lösning för.</p> <p>Arbetspaket 4.1.3 ζ Digitalisering av mobilitetstjänster och kundupplevelser Utveckla digitalisering för förbättrad kundupplevelsen före, under och efter besöket, skulle kunna vara gamification. I samverkan med de andra parterna i projektet inventera de tjänster och appar som finns. Eventuellt bygga på eller utveckla nya appar för att koppla på kringtjänster som kombinerar guider med reseinformation kartor och gps-koordinater. Precis som Skaraborg har vi flera besöksmål på landsbygden som arrangerar välbesökta evenemang där vi har möjlighet att testa olika hållbara mobilitetslösningar. Hitta nya sätt att marknadsföra befintligt utbud av hållbara resor till besökare.</p> <p>Föra en dialog med RISE institutet som under våren 2019 genomför en förstudie med finansiering av Vinnova kring en framtida testbädd för mobilitet i Varberg/Halland.</p> <p>Bidra till en konkretisering av Varbergs Kommuns hållbarhetsstrategi som tas fram för första gången 2019 Sprida kunskap och föra dialog med associerade partners i Halland och de andra regionerna i projektet kring hållbart resande.</p>
Delaktivitet 4.2 Hjörring ζ Hållbarare resande	2020-01-01	2022-09-30	0	<p>Baggrund og udfordring: I Hjörring kommune er der en række folkeskoler, hvor der i morgentimerne opstår uheldige og usikre situationer i forbindelse med at eleverne ankommer til skolen. Årsagerne</p>

til disse uheldige situationer, er flere, men én er at mange elever bliver kørt til skole af forældre. Dette giver trafikale problemer idet der ikke er plads til de mange biler, hvilket igen er med til at skabe usikkerhed og utryghed. Dette er en uheldig udvikling, og Hjørring kommune ønsker at sætte fokus på at alle børn i folkeskolen oplever en sund og sikker skolevej.

Hjørring kommune har et rigt udbud af højere læreinstanser, så som gymnasie, handelsskole, lærerseminarium m.m. og dette skaber et stort behov for at de studerende kan komme frem. Hjørring har et veludbygget offentlig transporttilbud, bestående af tog med halvtimesdrift mellem Hirtshals, Hjørring, Frederikshavn, Brønderslev og Aalborg samt en lang række af busløsninger. Bus og tog er i høj udstrækning den eneste transportmulighed for de unge, især for studerende som bor udenfor Hjørring by. Flere unge oplever at de offentlige transportmuligheder ikke er tilstrækkelige. De oplever en mobilitetsfattigdom, hvilket kan skabe social afkobling af unge fra landet og frafald på uddannelser. Hjørring oplever en stigning i antallet af unge som kører i egen bil. Dette skyldes at de unge oplever en mobilitetsfattigdom hvis de er afhængig af det offentlige tilbud. Dette ser Hjørring Kommune som en uheldig udvikling, idet det er med til at øge forbruget af fossile brændsler og fordi det øger trængslen omkring uddannelsesstederne, specielt på hovedfærdselsåren til uddannelsesstederne, herunder Skolevangen.

Hjørring by har et stort antal arbejdspladser, og bilen ofte det fortrukne valg i den daglige pendling for de erhvervsaktive. Dette giver problemer med trængsel på indfaldsvejene til Hjørring by, specielt på hovedfærdselsårene ind til byen, herunder Aalborgvej.

Hjørring ser problemet med trængsel som et stort problem, som bl.a. kan medføre tabt arbejdstid, manglende motion og forhøjet CO2 udledning fra biler i kø.

I Hjørring Kommune er der således to udfordringer som adresseret i dette projekt.

1. Sund og sikker skolevej - mobilitetsfattigdom

2. Trængsel i morgentrafikken

Hjørring kommunes ønsker at arbejde med de to udfordringer på forskellige lokationer. Udfordringen med Sund og sikker skolevej - mobilitetsfattigdom vil blive adresseret på udvalgte folkeskoler, samt på Skolevangen i Hjørring. Udfordringen med trængsel i morgentrafikken vil blive adresseret på hovedfærdselsårene ind til Hjørring, herunder Aalborgvej og Frederikshavnsvej.

Tilgang til projektet:

Hjørring Kommune har et ønske om at skabe de ideelle rammer for bæredygtig mobilitet i samarbejde med kommunens uddannelsessteder, virksomheder og offentlige administrationer.

Traditionelt set, ville en løsning på trængselsproblematikken være at udbygge infrastrukturen. Al erfaring viser, at større veje er en dyr løsning, og at den grundlæggende ikke løser problemet. I stedet bør der være et bæredygtigt fokus på mobilitetsløsninger. Et fokus som tager udgangspunkt i årsagen til trængselsproblemet, og motivationen for det transportvalg borgerne tager.

4.2.1 Delaktivitet: 2020-01-01 2022-09-30
Organisering af samskabelse
arbejdet i Hjørring Kommune

74 000 I denne delaktivitet vil Hjørring Kommune arbejde med at opbygge en model for en lokal organisering i forhold et at arbejde samskabende med mobilitets udfordringer i kommunen. Denne organisation skal i projektperioden arbejde med udfordringer på de to lokationer (case 1 og 2, se delaktivitet 4.2.2 og 4.2.3). Det er ambitionen at modellen for organiseringen af samskabelse-arbejdet, skal anvendes i Hjørring Kommune efter projektets afslutning. Samskabende Grøn Omstillingsmodellen anvendes som metode til at sikre involvering af aktørerne. Denne model indeholder 5 trin og Hjørring Kommune vil i de 5 trin arbejde med følgende:
;Trin 1 ; Afklar: Det primære i denne fase er at tage udgangspunkt i den beskrivelse af den lokale case som ligger til grund for ansøgningen. Hvorfra kommer problematikken. Hvilke mulige løsninger kan man forestille sig. Hvilke mål har vi for projektet. Hvad skal der samskabes om, og hvem skal involveres i projektet i første omgang. Denne fase forventer Hjørring Kommune at bruge 3 måneder på (januar 2020 ;

marts 2020).

Trin 2 Undersøg: I denne fase vil Hjørring gennemføre den første involvering, for at få afklaret om problemstillingen er rigtig, og om aktørerne kan engageres. I denne fase indsamles ny viden om problemstillingen, hvad har andre gjort, hvor stort er problemet m.m. Dette gøres vha. interview, etablering af fokusgrupper eller spørgeskema. I denne fase er det vigtigt hele tiden at have fokus på om der er andre aktører der skal involveres. Denne fase forventer Hjørring Kommune at bruge 8 måneder på (april 2020 til november 2020).

Trin 3 Planlæg: I denne fase er det vigtigt at have fokus på at samle den viden der er indsamlet, og at gøre den tilgængelig for aktørerne. Der afholdes møder og ud fra den indsamlede viden kan man nu begynde at tale om mål, og forsøge at formulere nogle fælles mål. I denne fase begynder vi også at planlægge hvilke indsatser og aktiviteter der skal gennemføres. Dette gøres i fællesskab. Det skal defineres hvem der gør hvad, og hvilken rolle de forskellige aktører har. Denne fase forventer Hjørring Kommune at bruge 8 måneder på (december 2020 til juli 2021).

Trin 4: Gennemfør: Så er vi ved at være klar til at gennemføre aktiviteterne. Medens dette gøres, er det vigtigt at man hele tiden sikre at kursen og målene er korrekte, og evt. revidere løbende. Det kan være relevant at involvere nye aktører, eller at gå tilbage i processen og tale om nye mål. Denne fase forventer Hjørring Kommune at bruge 8 måneder på (august 2021 til marts 2022).

Trin 5 Evaluer: Hjørring Kommune vil i denne fase evaluere om det fælles problem er afhjulpet. Dette gøres i fællesskab med de involverede aktører. I denne fase skal det også vurderes om processen har været hensigtsmæssig, og om der er viden som kan videreformidles. Denne fase forventer Hjørring Kommune at bruge 6 måneder på (april 2022 til september 2022).

For yderlige oplysninger om metoden se:
www.samskabende.com.

Tiltag i delaktiviteten:

Opbygge en tværfaglig arbejdsgruppe på tværs af organisationen i Hjørring Kommune, som bliver klædt på til at arbejde samskabende med bæredygtig mobilitet i de to cases (se 4.2.2 og 4.2.3).

Udarbejde en plan for den samskabende proces som er tilrette de to cases.

Identificer og gå i dialog med de aktører som skal inddrages i de to cases.

Effekter af delaktivitet:

Der vil efter projektet afslutning være en tværfaglig arbejdsgruppe som vil have erfaring med og være faglig rustet til at arbejde samskabende med problemstillinger indenfor bæredygtig mobilitet.

Delaktiviteten bidrager dermed til det program specifikke mål om at udvikle strategier og planer for at øge det miljøvenlige transportarbejdet.

4.2.2 Delaktivitet: Case 1
Sund og sikker skolevej til
mobilitetsfattigdom til
Skolevungen

2020-01-01 2022-09-30

81 000 Hjørring Kommune har gennemført skolevejsanalyser på alle kommunens skoler. Sammenfattende for stort set alle skoler gælder, at utrygheden for skolebørnene og deres forældre er størst på afsætningsarealet foran skolen. Lige før indringning om morgenen er trafikforholdene mange steder dårlige pga. kødannelse og dårlig trafikadfærd.

Der har gennem en lang årrække været stigende tendens til, at skolebørn bliver kørt i skole i bil. Samtidig fortæller kommunens sundhedsprofil, at vi har problemer med overvægtige børn, især i indskolingen. Der er altså god grund til at se på alternative og mere bæredygtige muligheder for transport til skole, hvor skolebørnene også kan motionere mere. Kommunen kan kun løse opgaven sammen med skolebørnene og deres forældre, hvis vi skal lykkes med en adfærdsændring hos dem.

Skolevungen rummer et stadion og skoler til unge i alle aldre. Skolevungen er præget af trafikalt kaos i myldretiden, hvilket også påvirker naboerhvervsområderne. Der etableres en ny togstation 500 til 1000 meter fra uddannelsesstederne, som forventes at kunne lette presset med biler på Skolevungen. Hvis der skal opnås succes, er det vigtigt i samarbejde med de

lokale interessenter at skabe gode mikropendlingsforhold i korridoren mellem stationen og uddannelsessteder. Uddannelsesstederne skal selv være med at skabe løsningerne, for at opnå størst ejerskab hertil. Blandt løsningerne kan være en videreudvikling af den traditionelle fortov/cykelsti med en pukkelfaltbane, som er sjov og sund på løbehjul og skateboard, eller det kan være offentlige nyttehaver langs fortovet, hvor det er muligt at snuppe en gulerod på farten.

Tiltag i delaktiviteten:

¿Inddrage relevante folkeskoler i en samskabende proces, for at sikre en bedre og mere sund skolevej for elever og lærere.
¿Inddrage alle skoler, uddannelsesinstitutioner og virksomheder på Skolevängen i en samskabende proces, med et formål at finde løsninger på de lokale mobilitetsudfordringer. Herunder skabe øget netværk og samarbejdet mellem de involverede aktører.

¿Udarbejde en plan for og gennemførelse af implementering af løsninger og indsatser.

¿Evaluere processer og løsninger, i forhold til deres evne til at skabe øget bæredygtig mobilitet.

Effekter af delaktivitet:

¿Øget andel af skolebørn og studerende, der vælger bæredygtige og miljørigtige transportmidler til og fra skole.

¿Mindre trængsler på Skolevängen og der øget trafiksikkerhed.

¿En øget forståelse i hvorfor børn og unge vælger de transportformer de som gør, hvilket kan hjælpe Hjørring med at gennemføre en tilsvarende indsats ved kommunens øvrige skole og uddannelsesinstitutioner.

Delaktiviteten bidrager dermed til det program specifikke mål om at udvikle strategier og planer for at øge det miljøvenlige transportarbejdet.

4.2.3 Delaktivitet: Case 2 2020-01-01 2022-09-30
Grønne pendler ¿ Aalborgvej og Frederikshavnvej

91 398 Hjørring by har en række indfaldsvej, hvor der specielt i morgentimerne, ofte opstår trængselsproblemer. Aalborgvej og Frederikshavnvej er de største indfaldsveje til Hjørring by. Disse er karakteriseret ved 1-spor i hver retning, uddannelsesinstitutioner og mange private og offentlige arbejdspladser. Bilkøerne er lange, og det går langsomt fremad til de enkelte sideveje, hvor arbejdspladserne og skolerne er lokaliseret. Hvis der skal opnås succes, er det vigtigt at få de lokale virksomheder og offentlige institutioner med, da det kan være retningslinjer hos dem, som er med til at forårsage problemet, og dermed også dem som har pendlerutilfredse medarbejdere. Blandt løsningerne kan være en styrkelse af korridorene mellem Hjørring Station og den nye Hjørring Øst station, med arbejdspladsfinansierede elcykler og el-løbehjul, eller at to nabovirksomheder definere mødetidspunkter en halv time forskudt fra hinanden.

Tiltag i delaktiviteten:

¿Inddrage alle virksomheder på hovedindfaldsvejene, herunder Aalborgvej i en samskabende proces, med et formål at finde løsninger på de lokale mobilitetsudfordringer. Herunder skabe øget netværk og samarbejdet mellem de involverede aktører.

¿Udarbejde en plan for og gennemførelse af implementering af løsninger og indsatser.

¿Evaluere processer og løsninger, i forhold til deres evne til at skabe øget bæredygtig mobilitet.

Effekter af delaktivitet:

¿Øget andel af medarbejder, der vælger bæredygtige og miljørigtige transportmidler til og fra arbejdet ¿ grønne pendlere.

¿Øge medarbejder og virksomheder bevidsthed om bæredygtig mobilitet og transport.

¿En øget forståelse i hvorfor pendler vælger de transportformer de som gør, hvilket kan hjælpe Hjørring med at gennemføre en tilsvarende indsats ved kommunens øvrige store virksomheder.

Delaktiviteten bidrager dermed til det program specifikke mål om at udvikle strategier og planer for at øge det miljøvenlige transportarbejdet.

Delaktivitet 4.3.1 och 4.3.2 - 2020-01-01 2022-09-30
Västra Skaraborg

176 050 Arbetsspaket 4.3.1 - Identifiera platser för geografiska nav Upprättande av geografiska nav i området V6 för sammanlänkning av befintliga hållbara resealternativ. Naven ska vara placerade för att på bästa sätt kunna nå besöksmål i området och vara:

¿Utgångspunkter för hållbart resande i området
¿Dit besökaren anländer med lokal och regional kollektivtrafik (tåg och buss)
¿Där det kommer finns infrastruktur för att hållbart ta sig vidare ut i området
¿Förslaget är 4 nav och eventuellt 4 ¿sub-nav¿ inom V6-området.
¿När projektet är genomfört kommer det finnas nav på strategiska ställen i V6 dit besökaren kan ta sig hållbart och därifrån nå de besöksmål som ligger på landsbygden genom hållbara lösningar.

Arbetspaket 4.3.2 Utforma mobilitetstjänster på de geografiska platserna

Identifiera lämpliga hållbara alternativ för att komplettera befintligt utbud med utgångspunkt i naven genom olika kombinationer av mobilitetslösningar för att skapa fler möjligheter till ett mer hållbart resande. Det skulle kunna vara: cykelpooler/hyrcykelsystem, Voi (eldriven sparkcykel), elmopedbil, flytande elbilspooler, elbilsuthyrning, pooler med exempelvis kommunbilar (tillgängliga när de inte används av kommunen), system för privatbilsägare att hyra ut sina bilar när de inte utnyttjas

Olika lösningar blir mer aktuella i olika områden och tester utförs av flera alternativ i de olika naven. I de mer flytande uppläggen behöver cyklarna sannolikt ha GPS och besökaren ska via en app se var de är. I andra mer fasta upplägg behövs endast ett bokningssystem.

Modul för att erbjuda mobilitetstjänster i samband med evenemang - Utveckla ¿app¿ för evenemangsmobilitet dvs där besökare kan boka samåkning med andra som ska tex till Lumber och Karles pubkväll eller en konsert på Vara konserthus. Denna kan sedan enkelt överföras till många olika evenemang, stora som små.

Modul för att komplettera befintliga guideappar med mobilitetstjänster - Projektet ska inventera vilka appar med besöksnäringens fokus som finns och hur/om besökare kan komplettera dessa med mobilitetstjänster. Ett exempel på detta skulle kunna vara Destination Läckö-Kinnekulles befintliga app.

När projektet är genomfört kommer det att ha testats olika multimodala lösningar (och några digitala lösningar som ska underlätta att resa hållbart) som är anpassade efter områdets olika behov på landsbygden. Området kommer ha utvecklade lösningar på de utsedda naven. Dessa kombinationslösningar kommer även att kunna spridas till andra områden som har samma problembild.

Arbetspaket 4.3.3 Arbetspaket 2020-01-01 2022-09-30
4.3.4 Arbetspaket 4.3.5 -
Västra Skaraborg

191 000 Arbetspaket 4.3.3 Utveckla affärsmodeller för mobilitetstjänster

Arbeta med att undersöka potentiella affärsmodeller för de mobilitetstjänster/modeller, som tagits fram för naven, tillsammans med näringslivsaktörer/entreprenörer. Det är framförallt besöksnäringen som efter projektets slut ska ansvara för att bära och erbjuda de framtagna mobilitetstjänsterna och modellerna.

Insatsen ska ske i samverkan mellan besöksnäringen och forskningen för att se på nya innovativa lösningar på hur skillnader i utbud och behov kan lösas och lönsamhet kan byggas kring dessa.

Exempel på potentiella affärsmodeller och frågeställningar kopplat till dessa som sannolikt kommer behöva adresseras i projektet:

Cykelpooler. Här krävs sannolikt mycket lokal mobilisering eftersom projektet vill att aktörerna är med och administrerar och delvis också kanske finansierar cyklar. Testa olika låna/hyra varianter på tillhandahållande av cykel.

Annonsering (fadderskap) på cyklarna, betalningsvilja hos kunden, svinnkostnad för försvunna cyklar mm.

Eftersom skillnaden mellan hyrbil och poolbil är oklar, och affärsmodellerna för dessa båda skiljer sig åt krävs här utveckling av affärsmodeller men också ¿driftsformer¿. Vem skall dammsuga bilen? Vem skall tanka den? Vem skall flytta den dit där den behövs?

Hur skall projektet paketera och sälja ¿hela resan¿ ¿ t ex tillsammans med Västrafik, SJ, MTR mf, som transporterar besökaren till områdena.

När projektet är genomfört kommer besöksnäringen kompetenshöjts samt att det skapats modeller för

flerpartssamverkan och affärsmässighet kring hållbart resande. Det kommer även ha utvecklats hållbara produkter/paket.

Arbetspaket 4.3.4 Att stärka incitament och tillit för hållbara beteenden.

Projektet vill stimulera besökare att välja hållbara resealternativ

Projektet kommer att jobba med metoden Samskapelse, och bilda testgrupper för hållbart resande. Detta blir ett viktigt led i att identifiera vilka incitament som är av betydelse för våra målgrupper och hur man måste kommunicera för att nå fram och locka dessa. Samarbete med Högskolan i Skövde, Högskolan i Halmstad samt Aalborgs Universitet som alla forskat på sk Nudging (att hitta sätt att påverka människor till ett visst beteende, putta dem i rätt riktning) kommer bli viktiga resultat i hur man jobbar för att ändra människors beteenden för att skapa tillit till alternativa hållbara reselösningar och dessutom resa hållbart i större utsträckning. Projektet kommer jobba med att implementera kunskapen hos företag och testgrupper bestående både av besöksnäringen och besökaren.

Som aktivitet ska pilottester genomföras med företagen Stena Line och Skara Sommarland. Testfamiljer ska ges möjlighet att resa hållbart mellan våra partnerområden, men också med företag lokalt. Upplevelsen följs upp och utvärderas.

När projektet är genomfört kommer fler besökare vara medvetna om möjligheten att hållbart i de deltagande områdena. Vi har goda exempel att visa på och även metoder för att stimulera besökare att välja hållbara alternativ på transportområdet.

Arbetspaket 4.3.5 i Studie av landsbygdsrutter med förarlösa elshuttlar

Göra en omvärldsanalys kring förarlösa mobilitetslösningar och utvärdera detta genom ett landsbygdsperspektiv.

Projektera för landsbygdsrutter med förarlösa bussar på landsbygden som förberedelse för när tekniken har utvecklats ytterligare.

Ambitionen är att utforma en simulerad sannolik lösning för förarlösa elbussar på landsbygden. Tekniken är inte färdigutvecklad än så detta handlar om att projektera och beräkna kostnader för dessa rutter som kan binda samman ett område som Västra Skaraborg.

När projektet är avslutat kommer det att finnas underlag att arbeta vidare för att få till landsbygdsrutter med förarlösa elshuttlar/bussar. Eller andra alternativa mobilitetslösningar.

Delaktivitet 4.4 Aalborg kommune i Hållbarare resande

2020-01-01 2022-09-30

0 I Aalborg Kommune etableres et lokalt rejsehold bestående af medarbejdere fra Trafik og Veje i By- og Landskabsforvaltningen (BLF), Center for Grøn Omstilling i Miljø- og Energiforvaltningen (MEF) og Landdistriktsgruppen i Sundheds- og Kulturforvaltningen (SUND). Dertil suppleres med andre fagfolk ex. byplanlæggere fra plan og udvikling, netværk for bæredygtig erhvervsudvikling, kollektiv-trafikplanlæggere, naturplanlæggere osv. i det omfang det er relevant for projektet og de enkelte cases. Projektet med etablering af et mobilitetsrejsehold skal bidrage til at skabe en bæredygtig mobilitet i gerne med cases fra forskellige dele af kommunens geografier. Hovedfokusset er på at påvirke transportmiddelvalget og behovet for mobilitet, og det skal ske i samskabelse med aktørerne fra de udvalgte cases. Omdrejningspunktet for både analyser og løsninger er at altså, at det skal ske som en samskabelse mellem Aalborg Kommunes Mobilitetsrejsehold og aktørerne i de deltagende cases, hvorfor projektet også har fokus i Samskabelsesgruppen i Aalborg Kommune. Dernæst vil det også være personer fra Aalborg Kommunes lokale rejsehold, der er hovedaktører i det transnationale rejsehold i projektet. Projektet med etablering af et mobilitetsrejsehold skal bidrage til at skabe en bæredygtig mobilitet i med cases fra forskellige dele af kommunens geografier. Hovedfokusset er på at påvirke transportmiddelvalget og behovet for mobilitet og det skal ske i samarbejde med andre aktører. Først er resultatet at få ændret mobilitetsvanerne i de udvalgte cases ved små greb. Dernæst skal resultatet for de deltagende kommuner være udvikling af koncept og metode for mobilitetsrejseholdene til brug ved efterfølgende cases samt

erfaringer om brugen af metoder og greb til værktøjskassen. Et output skal ligeledes være, hvorledes et mobilitetsrejsehold kan fortsætte i den eksisterende organisation, ex med en mobilitetsagent, der alt afhængig af kontekst og problemstillinger kan suppleres med andre fra organisationen. Der vil således efterfølgende være mulighed for at gentage hele setuppet i nye cases, eller der vil kunne plukkes i både analysemetoder, ideudvikling og metodeværktøjskassen til light versioner, ved andre fremtidige mobilitetsproblemstillinger efter projektets afslutning. Endelig sættes der fælles fokus en velkomstpakke til nytilkomne (tilflyttere, nye medarbejdere, nye elever, nye patienter etc.) for at udnytte moment of power, som er det øjeblik, hvor der sker forandring i ens liv, der gør at man er mere åben for en adfærdsændring (Münster, Morten 2017).

4.4.1 Stigsborg Brygge 5

2020-01-01 2022-09-30

150 932

Stigsborg Brygge 5 er arbejdsplads for størstedelen af By- og Landskabsforvaltningen, Miljø og Energiforvaltningen samt Aalborg Forsyning. 548 medarbejdere har deres daglige gang på adressen, dertil kommer en række daglige besøgende af borgere, konsulenter og samarbejdspartnere. Hovedrationalet i denne case er selv at gå forrest i den bæredygtige omstilling af mobiliteten. I februar 2019 vedtog Aalborg Byråd en ny mobilitetsbehandlingsplan, der sætter en ny retning og tilgang til arbejdet med mobilitet i Aalborg Kommune. Formålet med denne case er således at arbejde med omstillingen af mobilitet omkring den daglige medarbejderpendling, mobiliteten som en del af løsning af arbejdsopgaverne samt de besøgendes mobilitet så mobiliteten bliver mere bæredygtig. Samtidig fungerer det også som en eksempelcase, hvor erfaringerne senere vil kunne overføres til andre forvaltninger eller andre virksomheder. Dernæst er timingen også gunstig, da der skal ske strukturelle forandringer for parkeringsforholdene på adressen. Som en del af den omkringliggende byudvikling flyttes bygningens p-plads i en byggeperiode og omlægges dernæst til betalingsparkering i p-hus.

Aktiviteter i denne case

Phase 0: Organisering og konceptudvikling for casen - herunder bl.a. nedsættelse af arbejdsgruppe som forventes at bestå af repræsentanter for BLF og MEF, medarbejdere, ledelsesrepræsentant samt gæster på adressen, udvikling af metodedesign og sparring med det transnationale rejsehold

Phase 1: Analyse af den nuværende mobilitetssituation (mobilitetsudfordringerne og potentialerne) og det endelige metodedesign afklares i fase 0 med kan bl.a. indeholde trafiktællinger, spørgeskemaundersøgelse med alle ansatte på adressen, stopinterviews på parkeringspladsen, fokusgruppeinterviews med udvalgte deltagere, der kan komme mere i dybden med udfordringerne og potentialerne og observationer af mobiliteten. Resultatet her at få kortlagt mobilitetsvanerne og rejsemønstrene fra deltagerne, identificeret konkrete mobilitetsudfordringer i casen samt udpeget de først potentialer for handlinger og det hele i samarbejde med arbejdsgruppen.

Phase 2: I samarbejde med arbejdsgruppen og andre relevante personer undersøges løsningsmulighederne og der indhentes viden fra andre eksempelprojekter ex Formel M og Smart Mobilitet i Århus, der afholdes en ideworkshop, der bygger på resultaterne fra Fase 1. Resultatet fra fase 2 er et idekatalog med potentielle løsningsmuligheder.

Phase 3: I samarbejde med arbejdsgruppen og ledelsen udvælges og testes de mest oplagte løsningsmuligheder og det kunne f.eks. være forsøgsordning med el-cykler / løbehjul, anlæggelse af cykelparkering, ændring af mødetidspunkter mv. De endelige løsningsgreb findes først som en del af fase 3. Resultatet af Fase 3 er igangsættelse af en række konkrete projekter.

Phase 4: I samarbejde med arbejdsgruppen evalueres dels løsningsmulighederne og dels hele projektet. Der laves en efter-evaluering på mobilitetssituationen samt en proces evaluering. Resultatet herfra er en erfaringsrapport, der kan bruges ved efterfølgende cases. Resultatet af denne er en rapport med anbefalinger til næste skridt i casen samt anbefalinger til hvorledes erfaringerne fra casen kan overføres til andre cases til brug for mobilitetsrejseholdet.

Forventet effekt

bidrar till att minska utsläppen från transportsektorn
utvecklar metoder för en mer hållbar och användarvänlig

stads- och regionaltrafik, inklusive utveckling av åtgärder för minskat transportbehov och optimerade transportflöden,
∫bidrar till en integrerad markanvändning och transportplanering,
∫utvecklar åtgärder för att öka gång- och cykeltrafik som kan bidra till gemensamma lösningar i området,
∫Bidrage til bedre folkesundhed igennem mere aktiv mobilitet
∫Bidrage til at sænke brugen af bilkørsel ved brug af kombinationsrejser, cykel og gang eller ved samkørsel

4.4.2 ∫ Kongerslev

2020-01-01 2022-09-30

126 000

I Aalborg Kommunes nye mobilitetshandlingsplan er der adskilte målsætninger for kommunens forskellige geografier, og det er ud fra disse, at der igangsættes løsninger. Hvor udfordringerne i byen ofte handler om fremkommelighed og kamp om pladsen, er det nogle helt andre udfordringer der er på spil i landsbyer og det åbne land. Her kan der være lange afstande mellem skole, arbejde, indkøb mv., få busafgange og generelt et lavt mobilitetsudbud. Dette gør at bilen ofte bliver det fortrukne mobilitetsvalg, men det gør også at de personer, der ikke har adgang til bil, er ekstra udfordret. Kongerslev er en god case, da de ligger i kanten af kommunen med et større opland omkring sig og mod øst har store naturområder som nabo. Byen ligger 15 min kørsel i bil fra kanten af Aalborg og har busafgang 1 gang i timen. Kongerslev er den største af landsbyerne i kommunens sydøstlige landområde, der er 1.296 indbyggere i Kongerslev samt et større opland. Byen har et aktivt foreningsliv, ligesom der er en god dagligvarebutik samt flere detailhandelsvirksomheder. Kongerslev Skole har 250 elever op til 9. klassetrin.

Aktiviteter i denne case

∫Fase 0: Organisering og konceptudvikling for casen - herunder bl.a. nedsættelse af arbejdsgruppe som forventes at bestå af medlemmer af samrådet, andre interesserede beboere, repræsentanter for (BLF, MEF og SUN) og udvikling af metodedesign

∫Fase 1: Analyse af den nuværende mobilitetssituation (mobilitetsudfordringerne og potentialerne) ∫ det endelige metodedesign afklares i fase 0 med kan bl.a. indeholde trafiktællinger, lokal mobilitetsindeksanalyse, stopinterviews i byen, fokusgruppeinterviews med udvalgte deltagere. Resultatet her at få kortlagt mobilitetsvanerne og rejsemønstrene fra deltagerne, identificeret konkrete mobilitetsudfordringer i casen samt udpeget de først potentialer for handlinger ∫ det hele i samarbejde med arbejdsgruppen.

∫Fase 2: I samarbejde med arbejdsgruppen og andre relevante personer undersøges løsningsmulighederne ∫ der indhentes viden fra andre eksempelprojekter ex Smart Mobilitet i Århus og Havbakken i Mariagerfjord Kommune, der afholdes en ideworkshop, der bygger på resultaterne fra Fase 1. Resultatet fra fase 2 er et idekatalog med potentielle løsningsmuligheder.

∫Fase 3: I samarbejde med arbejdsgruppen og ledelsen udvælges og testes de mest oplagte løsningsmuligheder ∫ det kunne f.eks. være forsøgsordning med el-cykler / løbehjul, samkørselsinitiativer mv. De endelige løsningsgreb findes først som en del af fase 3. Resultatet af Fase 3 er igangsættelse af en række konkrete projekter.

∫Fase 4: I samarbejde med arbejdsgruppen evalueres dels løsningsmulighederne og dels hele projektet. Der laves en efter-evaluering på mobilitetssituationen samt en proces evaluering. Resultatet herfra er en erfaringsrapport, der kan bruges ved efterfølgende cases. Resultatet af denne er en rapport med anbefalinger til næste skridt i casen samt anbefalinger til hvorledes erfaringerne fra casen kan overføres til andre cases til brug for mobilitetsrejseholdet. Samtidig skabes der i samarbejde med arbejdsgruppen en forankring i lokalområdet, så der efterfølgende følges op på de gode nye vaner, og hilser nye beboere i området velkomment med velkomstpakken.

Forventet effekt

∫udvikler skræddersyede tiltag for tilgængelighed landdistrikterne / landdistrikterne

∫bidrar till att minska utsläppen från transportsektorn

∫utvecklar metoder för en mer hållbar och användarvänlig stads- och regionaltrafik, inklusive utveckling av åtgärder för minskat transportbehov och optimerade transportflöden,
∫bidrar till en integrerad markanvändning och transportplanering,

4.4.3 ζ Aalborg Havn	2020-01-01 2022-09-30	132 000	<p>ζ utvecklar åtgärder för att öka gång- och cykeltrafik som kan bidra till gemensamma lösningar i området, ζ Bidrage til bedre folkesundhed igennem mere aktiv mobilitet ζ Bidrage til at sænke brugen af bilkørsel ved brug af kombinationsrejser, cykel og gang eller ved samkørsel</p>
			<p>Aalborg Havn ejer mere end 5 mio. m² havnearealer, hvoraf det største område, Østhavnen, er tæt på både motorvej, jernbane, lufthavn og selvfølgelig vandvejen. Alle arealerne er godkendt til havne- og transportaktiviteter. Aalborg Havn har cirka 80 medarbejdere fordelt på ni forskellige afdelinger med hovedsæde i Østhavnen. En lang række virksomheder har desuden etableret sig på Aalborg Havns område bl.a. Arctic Group, Carlsberg Danmark, Royal Greenland og Danske Fragtmænd. Aalborg Havns arealer og specielt området i Østhavnen er arealer, hvortil der findes relativ meget transport for både medarbejdere og gods. Der kommer ca. 2000 køretøjer i døgnet til området, heraf ca. 25 % lastbiler. Østhavnen ligger i det store østlige erhvervsområde i Aalborg og er en del af Erhvervsnetværk 9220. Aalborg Havns spredte lokaliteter og placeringen af Østhavnen i den østlige udkant af Aalborg udfordrer en bæredygtig medarbejdermobilitet både til og fra området og rundt imellem havnens arealer. Herudover er godstransporten til og fra havnen til tider udfordret af de fremkommelighedsudfordringer der findes på de overordnede veje i Aalborg.</p>
			<p>Aktiviteter i denne case ζ Fase 0: Organisering og konceptudvikling for casen - herunder bl.a. nedsættelse af arbejdsgruppe som forventes at bestå af medlemmer af ansatte og ledelse hos Aalborg Havn, repræsentanter fra udvalgte virksomheder på havnens arealer, repræsentanter for BLF og MEF) og udvikling af metodedesign ζ Fase 1: Analyse af den nuværende mobilitetssituation (mobilitetsudfordringerne og potentialerne) ζ det endelige metodedesign afklares i fase 0 med kan bl.a. indeholde trafiktællinger, dataanalyse på rejsetidsdata, fokusgruppeinterviews med udvalgte deltagere. Resultatet her at få kortlagt mobilitetsvanerne og rejsemønstrene fra medarbejdermobiliteten samt godsmobiliteten ind- og ud af området, identificeret konkrete mobilitetsudfordringer i casen samt udpeget de først potentialer for handlinger ζ det hele i samarbejde med arbejdsgruppen. ζ Fase 2: I samarbejde med arbejdsgruppen og andre relevante personer undersøger løsningsmulighederne ζ der indhentes viden fra andre eksempelprojekter ex Formel M projektet, der afholdes en ideworkshop, der bygger på resultaterne fra Fase 1. Resultatet fra fase 2 er et idekatalog med potentielle løsningsmuligheder. ζ Fase 3: I samarbejde med arbejdsgruppen og ledelsen udvælges og testes de mest oplagte løsningsmuligheder ζ det kunne f.eks. være forsøgsordning med el-cykler / løbehjul, samkørselsinitiativer, ændrede mødetidspunkter mv. De endelig løsningsgreb findes først som en del af fase 3. Resultatet af Fase 3 er igangsættelse af en række konkrete projekter. ζ Fase 4: I samarbejde med arbejdsgruppen evalueres dels løsningsmulighederne og dels hele projektet. Der laves en efter-evaluering på mobilitetssituationen samt en proces evaluering. Resultatet herfra er en erfaringsrapport, der kan bruges ved efterfølgende cases. Resultatet af denne er en rapport med anbefalinger til næste skridt i casen samt anbefalinger til hvorledes erfaringerne fra casen kan overføres til andre cases til brug for mobilitetsrejseholdet. Forventet effekt ζ bidrar till att minska utsläppen från transportsektorn ζ utvecklar metoder för en mer hållbar och användarvänlig stads- och regionaltrafik, inklusive utveckling av åtgärder för minskat transportbehov och optimerade transportflöden, ζ bidrar till en integrerad markanvändning och transportplanering, ζ utvecklar åtgärder för att öka gång- och cykeltrafik som kan bidra till gemensamma lösningar i området, ζ Bidrage til bedre folkesundhed igennem mere aktiv mobilitet ζ Bidrage til at sænke brugen af bilkørsel ved brug af kombinationsrejser, cykel og gang eller ved samkørsel ζ undersöker och testar intelligenta transportsystem (ITS) som</p>

Delaktivitet 4.5 Region Nordjylland/Nordjyllands Trafikselskaeb / 4.5.1 Unge	2020-01-01 2022-09-30	25 626	<p>främjar godstransporter med flera lika ζtransportmedel inom samma transportbeställning, så kallade multimodala resor,</p> <p>Delaktivitet 4.5 Region Nordjylland/Nordjyllands Trafikselskaeb Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab vil i tæt partnerskab deltage i projektet med et forløb, hvor der arbejdes med to parallelle cases: A)God og bæredygtig mobilitet for unge i hele regionen B)God og bæredygtig mobilitet for ansatte ifm. flytning af arbejdssted Region Nordjylland vil udnytte den direkte indgang de har til dels unge, der går på en ungdomsuddannelse og egne ansatte på sygehusene og koble det med den viden og handlemuligheder, der på Regionens mobilitetskontor. Nordjyllands Trafikselskab har i deres transformation fra trafikelskab til mobilitetselskab opnået en masse viden om alternative måder at rejse sammen på, herunder hvordan man sammen med borgerne skaber de gode løsninger. Det er samtidig Nordjyllands Trafikselskab, der ansvaret for indkøb af kollektiv trafik samt udvikling af platforme, der understøtter denne. Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab vil derfor stå sammen som et stærkt og effektivt hold omkring de to cases.</p>
4.5.2 Ansatte på sygehus	2020-01-01 2022-09-30	19 500	<p>4.5.1 Unge</p> <p>Der er en særlig problemstilling omkring at sikre god mobilitet for de unge, som går på ungdomsuddannelserne i regionens mere tyndbefolkede områder. Alle unge i regionen skal have god mulighed for at tage den uddannelse, som de ønsker. Samtidig ønsker vi med bæredygtige mobilitetsbriller at være med til at understøtte, at det er muligt at sikre en mobilitet, som ikke er afhængig af, at den unge har egen bil ζ også i disse områder.</p> <p>Gennem dette projekt ønsker vi at gå i dialog med en uddannelsesinstitution og de unge her for i fællesskab at finde gode bæredygtige mobilitetsløsninger. Allerede i dag er Regionen i tæt dialog med flere ungdomsuddannelser angående uddannelsesruter, som skal sikre gode muligheder for transport af eleverne til uddannelsen. Her er der imidlertid altid den usikkerhed, at vi ikke ved om de unge alligevel vælger at køre i egen bil. Ved at få de unge med til at definere og arbejde med løsninger, forventer vi at der opnås et medejerskab og at løsningerne vil have en effekt. Paletten af løsninger er bred, men hovedfokus vil være på løsninger som kan løses uden fysiske ændringer og hvor paletten af tiltag, som indgår i Nordjyllands Trafikselskabs platform minRejseplan udnyttes.</p> <p>Målet med denne case er at udvikle og afprøve idéer til bæredygtig transport både til/fra uddannelsen, men også til hverdagslivet i øvrigt, da det er erfaringen, at det hænger sammen og kan være afgørende for valg af ungdomsuddannelse.</p> <p>4.5.2 Ansatte på sygehus</p> <p>På sygehusene som arbejdsplads er det vigtigt med god mobilitet med henblik på at sikre tilstrækkelig godt grundlag for at fastholde og rekruttere medarbejdere. Samtidig er der et stort potentiale for at en del af pendlingen kan ske mere bæredygtigt ζ særligt når mange arbejder samme sted. Der skal de kommende år tilrettelægges for flytning til nyt supersygehus. I den forbindelse vil alle medarbejdere skulle ændre transportadfærd. Gennem dette projekt ønsker vi at gå i dialog med ledelse og medarbejdere omkring hvordan denne nødvendige ændring i transportadfærd kan vendes til en mulighed for at pendlingen kan ske mere bæredygtigt. Målet med denne case er at identificere barrierer og muligheder samt udvikle idéer til et idékatalog sammen med repræsentanter fra sygehusledelse og ζmedarbejdere. Ved at tage dialogen nu vil det også være muligt på forhånd at gå i dialog med NT og Regionen om særlige ønsker til fx buskørsel, at få udarbejdet materiale, identificere behov for information m.m. Idékataloget kan dermed benyttes aktivt være med til at imødekomme frustration over ændringerne. Projektet foreslås opdelt i følgende delprojekter: 1)Observation og analyse af mobilitetsudfordringer og potentialer i cases</p>

Dialog med ledelse og bruger på uddannelsessted og sygehus. Indsamling af erfaringer fra ungdomsuddannelser og sygehuse andre steder ; både blandt projektpartnere og relevante projekter i ind- og udland.
Dialog med uddannelsessted ang. form og proces.

2)Undersøge løsningsmuligheder og samle i idékatalog
Gennemføre workshops på ungdomsuddannelse og sygehus
På ungdomsuddannelse kan workshoppen og et efterfølgende arbejde med test af løsninger indgå som en del af et undervisningsforløb/projektarbejde i fx faget Samfundsfag. Idékatalog udarbejdes med udgangspunkt i handlingsdel af Masterplan for bæredygtig mobilitet og input fra de to cases.

3)Udvælge og teste løsning på ungdomsuddannelse
Ungdomsuddannelsen vil have en høj grad af medejerskab til form og indhold til dette punkt.
Udveksling af idéer og erfaringer med andre tilsvarende cases i projektet.

4)Evaluering af løsninger, mobilitetssituationen og proces
De afprøvede projekter på ungdomsuddannelsen evalueres
Dialog med sygehus ang. proces for arbejdet med mobilitet ifm. flytning, herunder evt. etablering en mobilitetsgruppe. Idéer, resultater m.m. evalueres i sammenhæng med de øvrige cases i projektet.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Aktivitet 5. Implementationsförberedande åtgärder / 5.1 Relevanta lösningar / 5.2 Potentiella CO2-minskningar	2020-01-01	2022-09-30	271 708	<p>5.1 Relevanta lösningar En viktig del för att uppfylla målet att identifiera åtgärder som stimulerar ett förändrat resebeteende är att analysera och sammanställa resultaten från de processer och tester som genomförs av partners i projektet. Denna sammanställning ska göras kring de lösningar som har potential att fungera bäst. Kopplat till sammanställningen ska det även finnas en analys kring i vilken miljö och under vilka förutsättningar som lösningen antas fungera bra. Efter projektet ska denna sammanställning utgöra en guide för alla som vill öka hållbart resande och vill ha vägledning kring åtgärder som har stor sannolikhet att ge resultat. Ansvar för sammanställningen kommer att i första hand ligga på projektets akademiska partners där Aalborg Universitet och Högskolan i Skövde tar en ledande roll. Arbetet sker naturligtvis i samarbete med de partners som genomfört testerna. Resultat: En sammanställning och analys av de bästa lösningarna som framkommit/identifierats under projektet</p> <p>5.2 Potentiella CO2-minskningar Ett viktigt mål för projektet är att stimulera hållbara resealternativ för att minska belastningen på miljön. För att säkerställa att de lösningar som projektet rekommenderar verkligen ger positiva effekter för miljön kommer projektet att arbeta med att göra prognoser för vilka CO2-effekter de olika åtgärderna i projektet kan förväntas ha vid en bredare implementering. Det går inte att exakt förutse vilka effekterna skulle bli eftersom det finns många variabler men syftet är att förse beslutsfattare med ett tydligare underlag. Tillsammans med uppskattade kostnader för de olika åtgärderna ger det en uppfattning om möjligheter till minskning av CO2-utsläpp per investerad krona. Som input för hela denna bedömning kommer resultaten från de tester som genomförs under aktivitet 4 användas. Ansvar för denna del av projektet ligger på Chalmers tekniska högskola vars specifika kompetens ligger i att med hjälp av datormodeller förutse CO2-effekter för olika åtgärder. Resultat: En rapport med prognos över vilka CO2-effekter det går att förvänta sig av projektets rekommenderade åtgärder</p>

Delaktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
5.3 Dialog intressenter / 5.4 Fortsatt samarbete kring hållbart resande	2020-01-01	2022-09-30	187 000	<p>5.3 Dialog intressenter</p> <p>Det spelar ingen roll hur bra och attraktiva beslutsunderlag som projektet presterar om inte detta uppmärksammas av intressenter och beslutsfattare. För att projektet ska nå sin vision att öka andelen hållbara resor på bred front så måste de åtgärder som är framgångsrika i projektet implementeras i ett större sammanhang efter projektet. För att uppnå detta ska projektet skapa nyfikenhet, förståelse och engagemang kring projektets arbete hos intressenter och beslutsfattare. För att nå denna målgrupp kommer projektet att satsa på riktade inbjudningar för deltagande på workshops, intressentträffar, referensgrupper samt uppsökande verksamhet och presentationer. Det är individer som typiskt sett är väldigt upptagna och behöver engageras personligen för att budskapet ska gå fram. Ett stort ansvar ligger för denna uppgift på kommunikatörer men även områdeskoordinatorer behöver använda sin lokalkännedom för att identifiera rätt individer.</p> <p>Resultat: Ett antal träffar och möten med intressenter och beslutsfattare för att skapa intresse kring implementering efter projektet</p> <p>5.4 Fortsatt samarbete kring hållbart resande</p> <p>För att skapa en bärare av projektresultaten och som en symbol för ett område som arbetar aktivt med att stimulera hållbart resande finns det planer på att formalisera begreppet SMaRT-område. För att detta ska vara en konstruktion som har möjlighet att överleva ska projektet utreda behov, intresse, formell form, skötsel och möjliga finansieringsmodeller. Det krävs att den lösning som väljs är realistisk och i nivå med deltagande områdets ambitioner för att modellen ska ha förutsättningar för genomslag och spridning. En viktig del av arbetet med att skapa ett SMaRT-område är att sätta en lämplig nivå för de kriterier som ska uppnås för att få använda begreppet.</p> <p>Varje område ska i slutet av projektet ha upprättat eller inventerat befintlig strategi för hur de under de kommande åren kan arbeta för att öka andelen hållbara transporter. Strategin ska ta hänsyn till de resultat som framkommit i projektet men vara anpassad till de förutsättningar som är unika för de olika områdena.</p> <p>På motsvarande sätt ska varje område i slutet av projektet tagit fram eller inventerat befintlig en handlingsplan som berör hur de under de närmsta tre åren avser arbeta med att förbättra förutsättningarna för att öka andelen hållbara transporter för målgruppen. Handlingsplanen och de förutsättningar som prioriteras på kort sikt ska ta hänsyn till de resultat som tagits fram i projektet.</p> <p>Som avslutning på projektet ska det arrangeras en slutkonferens där resultaten från projektet presenteras tillsammans med planerna för fortsatt arbete på området. Målgrupp för slutkonferensen är inte bara de deltagande områdena och deras intressenter och andra aktörer utan även motsvarande aktörer från andra regioner/områden. Slutkonferensen ska fungera som ett viktigt steg i att sprida kunskapen och sättet att närma sig frågan som framkommit i projektet. Konferensen ska också öka intresset både inom deltagande områden men även externa områden att fördjupa och utvidga samarbetet kring SMaRT-konceptet.</p> <p>Resultat: Riktlinjer, avtal och strategier kring ett fortsatt samarbete kring hållbart resande.</p>

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Lärande utvärdering	2020-01-01	2022-09-30	45 000	<p data-bbox="874 129 1541 504">En extern utvärderare kommer att anlitas i projektet. Utvärderaren kommer att utveckla en utvärderingsplan i samarbete med projektledaren. Utvärderingsmetoden som ska användas är lärande utvärdering och avsikten är att starta upp detta arbete tidigt under projektet. Utvärderarens uppgift är utifrån ett konstruktivt men granskade förhållningssätt skapa förutsättningar för att projektet ska nå de fastställda resultat och effekter som satts. Under processen ska utvärderaren, baserat på en detaljerad utvärderingsplan, genomföra ett antal schemalagda utvärderingar av projektets verksamhet. Utvärderarens roll är att kontrollera hur väl projektets aktiviteter medverkar till att uppnå uppsatta mål och effekter. Detta omfattar även de horisontella målen för projektet kring hållbar miljö, jämställdhet, tillgänglighet och likabehandling.</p> <p data-bbox="874 526 1541 795">Återföring av utvärderingsrapporter kommer att ha flera mottagare i projektet men den centrala rapporteringen sker gentemot styrgruppen. Utvärderingen kommer att ge ett underlag för projektstyrningen och särskilt då kring hur arbetet med projektet mot dess uppsatta mål fortlöper. Det innebär också att det för projektledaren kommer kunna fungera som ett underlag i rapportering till ÖKS samt att bidra till underlag för den externa kommunikationen. Utvärderingsarbetet ska även utgöra underlag för bedömning av nytta vid implementering i ordinarie verksamhet.</p> <p data-bbox="874 817 1541 974">Projektet ska arbeta med Resultatbaserat arbetsätt. Projektet utgår från de önskade långsiktiga effekterna när mål, resultat och aktiviteter planeras. Det resultatbaserade arbetsättet innebär att för att uppnå förväntade effekter finns det ett behov att projektet kan uppvisa konkreta resultat och en positiv trend.</p> <p data-bbox="874 996 1541 1332">Projektet ska även arbeta med Lärande utvärdering. Projektet ska engagera en extern utvärderare som ska genomföra löpande utvärderingar. Styrgruppen har genom detta arbetsätt en ökad möjlighet att styra och justera projektet mot uppsatta mål. Genom löpande utvärdering kan projektet påverka aktiviteter tidigt för att öka sannolikheten att målen nås. Utvärderaren ska även besitta en kompetens att utvärdera även de horisontella kriterierna och ha ett tydligt uppdrag avseende projektets prestation inom området. Genom detta kan projektet få stöd i de här frågeställningarna och bli uppmärksamma på mönster eller strukturer i projektets aktiviteter som kan vara begränsande för måluppfyllelsen.</p> <p data-bbox="874 1355 1541 1601">Projektet kommer att arbeta med kontinuerlig uppföljning. Det är av stor vikt att det sker en kontinuerlig och detaljerad uppföljning av projektets aktiviteter. Om projektets metod ska kunna ligga till grund för en fortsatt satsning på utveckling i andra områden måste det utrönas vilka delar som bidrar med positiva effekter och vilka som inte gör det. Det räcker inte med att enbart utvärdera hur väl projektet uppfyllt målsättningarna utan alla aktiviteter måste kontinuerligt följas upp i detalj för att lämpliga justeringar ska kunna göras.</p> <p data-bbox="874 1624 1541 1758">Ansvar för uppföljning av projektet ska spridas bland projektpersonalen men huvudansvaret ligger dock på projektledare. Projektet ska organisera rutiner, checklistor för uppföljning och tillse att det finns en rapporteringsplan för resultaten.</p> <p data-bbox="874 1780 1541 1832">Resultat: två utvärderings rapporter samt en slututvärderingsrapport</p>

Kostnadstyp	Destination Läckö- Kinne- ulle AB	1. Götene kommun	2. Högskolan i Skövde	3. Varbergs kommun	4. Chalmers tekniska högskolan	5. Hjörri- ng Kommune	6. Aalborg Kommune	7. Region Nordjylland	8. Aalborg Universitet	9. Nordjyllands Trafikskole	Totaler
Personaler	217 370	72 036	109 098	208 626	215 326	405 509	322 075	28 694	240 278	28 694	1 847 706
	- 217 370	72 036	109 098	208 626	215 326	405 509	322 075	28 694	240 278	28 694	
Kontor och administration	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	- 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Externa tjänster	230 896	0	0	187 080	0	58 500	238 399	8 880	120 000	8 880	852 635
	- 230 896	0	0	187 080	0	58 500	238 399	8 880	120 000	8 880	
Resor och logi	17 523	3 000	12 000	36 031	14 000	26 213	25 500	5 183	17 070	5 183	161 703
	- 17 523	3 000	12 000	36 031	14 000	26 213	25 500	5 183	17 070	5 183	
Utrustning	115 667	0	0	122 936	0	0	1 200	0	0	0	239 803
	- 115 667	0	0	122 936	0	0	1 200	0	0	0	
Schablonkostnader	32 606	10 805	16 365	31 294	32 299	60 826	48 311	4 304	36 042	4 304	277 156
	- 32 606	10 805	16 365	31 294	32 299	60 826	48 311	4 304	36 042	4 304	
Klumpsumma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Projektintäkter (negativ kostnad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summa, faktiska kostnader	614 062	85 841	137 463	585 967	261 625	551 048	635 485	47 061	413 390	47 061	3 379 003
Summa, bidrag i annat än pengar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summa, kostnader	614 062	85 841	137 463	585 967	261 625	551 048	635 485	47 061	413 390	47 061	3 379 003

Finans iär	Beskri vning	Destin ation	1. Göten	2. Högsk olan i	3. Varbe rgs	4. Chalm ers	5. Hjørri ng	6. Aalbor g	7. Region Nordj	8. Aalbor g	9. Nordj ylland	Totale r
		Läckö- Kinne kulle AB	komm un	Skövd e	komm un	teknis ka högsko la	Komm une	Komm une	ylland	Univer sitet	Trafik selska b	
Offentl ig kontant finansi ering		307 03 1	42 921	68 732	292 98 4	130 81 3	275 52 4	317 74 3	23 531	152 69 5	23 531	1 635 5 05
- 1 635 505		307 03 1	42 921	68 732	292 98 4	130 81 3	275 52 4	317 74 3	23 531	152 69 5	23 531	
Privat kontant finansi ering		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summ a, kontant medfin ansieri ng		307 03 1	42 921	68 732	292 98 4	130 81 3	275 52 4	317 74 3	23 531	152 69 5	23 531	1 635 5 05
Summ a, bidrag i annat än pengar		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summ a, medfin ansieri ng		307 03 1	42 921	68 732	292 98 4	130 81 3	275 52 4	317 74 3	23 531	152 69 5	23 531	1 635 5 05
Europe iska regiona la utveckl ingsfon den	307 031	42 920	68 731	292 983	130 812	275 524	317 742	23 530	260 695	23 530	1 743 4 98	
Stödan del (EU- medel) av faktisk a kostna der	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	63,06 %	50 %	51,6 %
Stödan del (EU- medel) av stödgru ndande finansi ering	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	63,06 %	50 %	51,6 %
Stödan del (EU- medel) av total finansi ering	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	63,06 %	50 %	51,6 %

Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	36,94 %	50 %	48,4 %
Andel privat finansiering	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total finansiering	614 062	85 841	137 463	585 967	261 625	551 048	635 485	47 061	413 390	47 061	3 379 003	
Sökt belopp	1 743 498											

Förväntas intäkter efter projektets slut?

Nej

Om osäker, kommentera

Genomförs aktiviteter i projektet utanför det programområde som denna ansökan gäller, men ska finansieras genom denna ansökan?

Ja

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Det finns planer på att genomföra en workshop med Alpine Pearl för att diskutera erfarenheterna från deras Interreg-projekt och hur de lyckades få sådant genomslag efter projektet. Området Alpine Pearl tog i projektet fram en hållbar mobilitetsgaranti för alla besökare till deras område som fallit väl ut. Det är framförallt de partners som arbetar med besökare som målgrupp som ska delta. Deras initiativ är framförallt drivet av det lokala näringslivet som ser flera vinster.

Om ja, ange budgeterad kostnad

6 000

Norsk budget

Kostnadstyp	Norsk projektbudget	
Personal	0	
Kontor och administration	0	
Externa tjänster	0	
Resor och logi	0	
Utrustning	0	
Schablonkostnader	0	
Klumpsumma	0	
Projektintäkter (negativ kostnad)	0	
Summa, faktiska kostnader	0	
Summa, bidrag i annat än pengar	0	
Summa, kostnader	0	
Finansiär	Beskrivning	Norsk projektbudget
Offentlig kontantfinansiering		0

Privat kontantfinansiering	0
Summa, kontant medfinansiering	0
Summa, bidrag i annat än pengar	0
Summa, medfinansiering	0
IR Midler	0
Stödandel (IR Midler) av faktiska kostnader	0 %
Stödandel (EU-medel) av stödgrundande finansiering	0 %
Stödandel (EU-medel) av total finansiering	0 %
Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)	0 %
Andel privat finansiering	0 %
Total finansiering	0
Sökt belopp	0

Bilagor

Rad	Bilagans namn	Beskrivning/Kommentar
1	Budgetbilaga_SMaRT 190913 final.xlsx	SMaRT budgetbilaga
2	turist@lackokinnekulle.se_20190913_073240.pdf	Behörig firmatecknare stödsökande
3	Chalmers Medfinansieringsintyg underskrivet.pdf	
4	SMaRT medfinansieringsserklæring Nordjyllands Trafikselskab.pdf	
5	SMaRT medfinansieringsserklæring Region Nordjylland.pdf	
6	VGR MN 2019-00014-2 SMaRT - Sustainable Mobility and Rural Tourism 2021998_10_1.PDF	
7	Sparbank Lidköpings kommun SMaRT brev 2019-03-05 beviljat Sparbanksstiftelsen Lidköping.pdf	
8	Sparbank Skaraborg.pdf	
9	Grästorps Medfinansieringsintyg.pdf	VGR medfinans
10	Vara medfinans.pdf	
11	Skara Medfinansieringsintyg m underskrifter.pdf	
12	Medfinansieringsintyg Lidköpings kommun påskrivet.pdf	
13	Medfinansieringsintyg Götene kommun 20190912 - 16833 Euro.pdf	
14	Varberg medfinans.pdf	
15	Gantt SMaRT 190912.pptx	
16	SMaRT medfinansieringsserklæring Aalborg Kommune.pdf	
17	SMaRT medfinansieringsserklæring AAU.pdf	
18	SMaRT medfinansieringsserklæring Hjørring Kommune.pdf	Gantt-schema SMaRT

Signatur

Saknas