

Lägesrapport – Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak

Instruktioner

Lägesrapport ska tas fram i samband med varje ansökan om utbetalning. Den ska beskriva och analysera den gångna 6-månadersperioden med fokus på hur genomförda aktiviteter har bidragit till projektets utveckling och till att nå målsättningar och resultat. Lägesrapporten ligger till grund för en bedömning av projektets framdrift och är ett verktyg för att samla upp projektets resultat. Lägesrapporten används också för att samla upp resultat för Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak i sin helhet. Därför är det viktigt att lägesrapporten skrivs på ett sätt som lätt kan förstås och kommuniceras.

Projektledaren ansvarar för att ta fram en gemensam/fælles lägesrapport för hela projektet. Projektledaren ska sammanfatta och analysera projektets utveckling mot satta mål baserat på information från hela projektpartnerskapet. Fokusera på att analysera projektets utveckling snarare än på att få med alla detaljer.

Lägesrapporten ska mailas till projektets rådgivare som begär in eventuella kompletteringar och meddelar när lägesrapporten är godkänd. Granskning av kostnader och utbetalning av medel kan påbörjas först när lägesrapporten är godkänd av projektets rådgivare. Den godkända lägesrapporten bifogas/vedlägges sedan som fil (pdf) i Min Ansökan under rubriken/överskriften "Lägesrapport". Dokumentet ska namnges utifrån modellen Lagesrapport_nummer.pdf

1. Allmän information

Projektnamn		Ärende-ID
SMaRT - Sustainable Mobility Rural and Urban Transport		NYPS 20203416
Redovisningsperiods start	Redovisningsperiods slut	Lägesrapport nummer
2021-09-01	2022-03-31	4

2. Periodens resultat och utfall

- Analysera de milstolpar, delresultat och mål som har uppnåtts under perioden i förhållande till valt programspecifikt mål samt förväntat resultat i projektets beslut/tilsagn. Redogör för hur periodens resultat leder i riktning mot projektets slutmål.
- Redogör för och analysera eventuella oväntade resultat.
- Analysera hur projektets arbete med horisontella kriterier (hållbar utveckling, jämställdhet/ligestilling mellan kvinnor och män samt lika

möjligheter och icke-diskriminering) leder till bättre resultat. Ge konkreta exempel.

Analys av periodens resultat och utfall:

Analys av enkätsvar inom SMArTs attitydundersökningar av incitament för personliga val av transportsätt visar att flexibilitet, tillgänglighet och kostnad styr även val av hållbara alternativ. Upplevelse av begränsningar av den personliga rörligheten påverkar både benägenheten att ändra invanda beteenden och tilliten till de alternativ som erbjuds.

Cykling som alternativt transportmedel har visat sig vinna mer gehör än kollektivt resande eller renare bilar när resans inte är för lång. Många pekar också på folkhälsofördelar när man värderar fysisk aktivitet i förhållande till andra alternativ. Effekter av pandemin kan eventuellt spåras från myndigheters avrådan från att använda kollektivtrafik under smittspridning i samhället och elbilar måste, precis som fossildrivna, ha parkeringsmöjligheter i närheten av resmålet. Här finns en överlappning mellan arbetspendling och andra transportbehov, som transporter till och från förskolor och veckoinköp av livsmedel och andra tyngre varor. Lösningen är förmodligen inte att alla hushåll löser sina transportbehov utan bil men att man kan avstå från att ha mer än ett fordon i familjen eller lösa sina transportbehov med bil utan eget ägarskap.

Cykling som hållbar transportform har under perioden utvecklats i flera case i SMArT. Förenkling av åtkomst, en träffsäker information och hög servicenivå är framgångsfaktorer. I de fall casen resulterat i intäkter kan man notera större intäkter än förväntat, vilket i användbarare termer är ett sätt att mäta mängden uthyrningar. Man ser också utväxlingsmöjligheter i ”prova-på”-verksamheter med hyrcyklar eller förmånscyklar som arbetsgivare eller cykelentreprenörer kan tillhandahålla, så att man kan gå från att vara hyrkund till att själv äga en elcykel på ett snabbt och enkelt sätt.

Samverkan mellan företag i besöksbranschen och transportsektorn har visat sig vara en nyckel i utvecklingen av gemensamma tankar kring besökares resande för att nå besöksmål utanför tätorter. Varje aktör för sig kan inte bära varken verksamhetsmässig utveckling eller ekonomiska investeringar men tillsammans hittar man tänkbare effektiviseringsvinster. Givet att man kan utvidga lösningarna till att gälla andra grupper än just besökare för att få större volym på resandet finns här en potential för hållbar utveckling där det förut varit svårt att hitta hållbara lösningar. Den nya vinkeln har potential att påverka långtidsplanering för en levande landsbygd och större utbyte mellan stad och land. Konkreta exempel från perioden på utveckling i samverkan är involveringen av cykelentreprenörer i Halland och Aalborg, som underlättar övergången mellan uthyrning och köp, och den gemensamma app som tas fram i Västra Skaraborg på basis av en redan existerande, mer traditionell lösning för statiska erbjudanden, där alla typer av transportmöjligheter nu kan skräddarsys efter kunders önskemål och näringars möjligheter.

Effektivaste sättet att bädda för fortsatt utvecklingsarbete av SMArTa insatser för hållbara persontransporter är att plantera in intresse och uppdrag på

många ställen i de kommunala förvaltningarna, vilket skett under perioden. Många fler kompetenser är nu överlag indragna i de lokala projektgrupperna och diverse lokala arbetsgrupper för specifika insatser. Det påverkar också kommunernas fysiska planering i termer av fysisk långtidsplanering, plats- och stadsutveckling, vilket är styrdokument som sträcker sig över flera decennier. I Halland och i Västra Skaraborg finns tvärfackliga grupper som inbegriper ansvariga tjänstepersoner för samhällsbyggnad och fysisk planering. I Danmark finns representanter för skolväsendet med.

Utveckling av samskabelse och andra tillfällen för medborgardialog sker när man identifierar grupper som inte fångas så lätt av traditionell kommunikationsstrategier. Viktiga målgrupper är här barn och unga. Goda exempel från perioden är Nordjyllands Trafikselskabs intressanta case med input från gymnasieelever i en utvecklad samskabelseprocess integrerad i skolans arbete och ledd av professionell pedagog, Aalborgs kommuns arbete med workshops för barn och sättet att involvera en stor publik via digitala kanaler på deltagarens villkor och Västra Skaraborgs sätt att involvera småföretagare genom ett mycket personligt tilltal.

Oväntat resultat

Olika former av dialog och samverkan där företag finns med som aktiva medlemmar har varit enklare att etablera och vidmakthålla via digitala mötesplattformar än fysiska möten. Det gäller inte minst små och medelstora företag. Framgångsfaktorn har varit en stark utveckling av kompetens i att hantera digitala mötesplattformar.

En oväntad erfarenhet är att omvärldsbevakning visar att även om det finns många platser som arbetar för hållbar turism så är det i princip inga där man arbetar för att underlätta hållbara transporter till och inom geografiska områden utifrån utveckling av besöksmål och -näring.

Horisontella kriterier

Samskabelse och metodisk medborgardialog är en grundläggande arena för delaktighet och inflytande för brukare och invånare.

Kommunikationsinsatserna som stödjer dessa viktiga mötesplatser, vare sig de är fysiska eller digitala, har under perioden medvetet utformats så att inga grupper eller individer ska känna sig exkluderade.

Barns perspektiv är en viktig vinkel eftersom barn inte låter sig fångas in av en inbjudan till allmänna workshops.

Teknikstöd har under perioden testats i form av drönburen belysning i områden utan traditionellt gatljus, pågående utveckling av digitala cykelrundor med stöd av AI och inslag av gamification och användning av instagraburen nudging. Här kommer projektet inte att hinna utforska initiativ som skulle kunna göra tillgänglighet, kostnad och flexibilitet påtagligt positiva för målgrupperna, men uppmärksamheten på möjligheterna är väckt.

I takt med att projektet ser sambanden mellan val av transportmedel och sociala faktorer, ser man också mer medvetet bakomliggande strukturer i människors olika förutsättningar som avgörande för hur beteenden för ökad hållbarhet kan förändras. Exempel på erfarenheter från perioden är betydelsen av utformningen av inbjudningar, instruktioner, hänvisningar och vägledningar utifrån perspektiv på kön, språktillhörighet och förmågor. Att ta hänsyn till förmåga till fysisk rörlighet påverkar utformningen av hållbara resealternativ t ex vid angöring för kollektivtrafik, val av erbjudna cykelmodeller och gestaltning av fysiska miljöer.

3. Aktivitetsindikatorer

- Ange och kommentera periodens utfall för alla projektets aktivitetsindikatorer i tabell och fält nedan.
- Fyll även i dem direkt i Min ansökan under rubriken "Lägesrapport" när rapporteringen skickas in. Kommentera periodens utfall i kommentarsfältet.
- Följ "Vägledning kring aktivitetsindikatorer ÖKS" vid redovisningen av utfall.

Projekt med aktivitetsindikatorer som rör/omhandler företag/virksomheter eller organisationer ska fylla i dessa i Min Ansökan under Hantera indikatororganisationer. Observera att enskilda näringsidkare/enkeltmandsvirksomheter i Sverige och Danmark som använder person-/CPR-nummer inte ska registreras med sina nummer i Min ansökan. Ange istället företagets namn, land och adress samt vilken aktivitetsindikator det gäller i fältet nedan.

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

Periodens utfall för aktivitetsindikatorer:

Aktivitetsindikator	Målvärde	Periodens utfall	Kommentar till periodens utfall	Totalt utfall hittills, inklusive aktuell period
	5	4	Företagsnätverk med syfte att stärka samskabelsearbetet mellan besöksnäring och transportföretag. Internt formellt mobilitetsnätverk med representanter från kommunens	5+4+7+4

			olika förvaltningar och bolag för att kunna arbeta mer konkret med mobilitetsfrågan. Muntligt Aftale med DSB om at bibeholde folie. Projektets resultater indgår i Brønderslev Kommunes strategi for sti- og stationsområdet.	
Enskilda näringsidkare/enkeltmandsvirksomheder (företagets namn, land, adress, aktivitetsindikator) tillkomna sedan Lägesrapport 3:				
Företagets namn	Företagets adress	Aktivitetsindikator		

4. Uppföljning, utvärdering/evaluering och lärande

- Beskriv hur projektet har arbetat med uppföljning och utvärdering/evaluering under perioden. Vad har projektet lärt sig och hur har det påverkat genomförandet?
- Har projektet anlitat/indköpt extern utvärdering/evaluering? Ange i så fall utvärderare/evaluator. Analysera vad utvärderingen/evalueringen har kommit fram till, vilka rekommendationer projektet har fått från utvärderaren/evaluator och vilka insatser som gjorts som svar på rekommendationerna.

Projektets har anlitat extern utvärderare, Potential 12.

Utvärdering 2 är presenterad för styrgruppen den 4 maj 2022.

Rekommendationer från utvärderaren redovisas nedan. Insatser kommer att vidtas under period 5.

- Utvärdering 2 - har fokus på långsiktiga effekter, användning av resultat efter projektet, justeringar för att optimera utfallet

Slutsatsen är att projektet fortsatt är på god väg att uppfylla uppsatta mål. Alla aktiviteter och tester har inte, av olika anledningar, kunnat genomföras enligt plan. De aktiviteter som genomförts och som planeras att genomföras verkar dock ut att vara fullt tillräckliga för att uppfylla projektets mål. Alla åtgärder som

testats har inte förutsättningar att implementeras direkt efter avslutat projekt, men stora delar av projektets resultat har goda förutsättningar att komma till användning i ordinarie verksamhet.

Rekommendationer	Insatser
Användbarhet resultat – vad bör projektet fokusera på för att skapa genomslag - Fokus på sammanställning och analys av resultat från cases - Analys av gemensamt lärande mellan områdena - Erfarenheter från verktygen Samskapelse och Rejsehold - Bjud in till dialog kring implementering - Förbered för intensiv slutfas	En sammanställning med resultat från cases, analyser och erfarenheter från verktygen Samskapelse och Rejsehold är under arbete.
Måluppfyllelse projektet – vad är viktigt för att uppnå projektets mål - Uppföljning av ”medvetenhet” gentemot respektive målgrupp - Formaliserade samarbeten – enligt komplettering ansökan - CO2 – prognos för åtgärder - Input horisontella mål – jämlikhet, likabehandling	

Lärprocesser internt i delområden, internt i projektet, externt med allmänhet och/eller företag.

Interna lärprocesser i delområden inklusive till exempel kompetensutveckling	Externa lärprocesser med allmänhet och företag (inklusive samskabelse)	Interna lärprocesser i projektet (inklusive Rejsehold):
Arbetsgrupper har bildats för de olika arbetspaketen, vilket ökat det kommunöverskridande arbetet bland tjänstepersoner och därmed hållbarheten i den framtida kommunala planeringen. En presentation föredragen av	En samskabelseworkshop har genomförts tillsammans med företagare. Seminarium i samverkan med Västra Götalandsregionens Klimat 2030 Hållbara transporter har genomförts för besöksnäringen med fokus på erbjudande av	Workshop 4 – Tema: Gemensamt lärande och erfarenhetsutbyte. Workshop 5 - Tema: Kunskapsdelning mellan partners. Dialog- och sparringmöten kring konkreta frågeställningar, en person från varje partner möts en gång i månaden. Olika grupper för olika frågor.

företrädare för Koucky Partners om cykelturism cykeldestinationer genomfördes för kommunkoordinatorer. Workshop förarlös mobilitet genomfördes av RISE för kommunernas tjänstepersoner.	laddning till besökande elbilar. Två möten med extern referensgrupp bestående av branschföreträdare.	Online-aktiviteter (mini-temaworkshops) 7 september: Henrik Svensson (Högskolan i Skövde) Resultat av baselineundersökning. 5 oktober: Erik Ahlgren, (Chalmers) EnergiSystemTeknik i ett SMaRT(-)perspektiv. 7 december: Max Wehlin (Varbergs Kommun) Självkörande buss. 1 marts: Marianne Weinreich (Rambøll) og Line Røjkjær Rasmussen (AAU) Køn og Mobilitet. Fyra rejsehold: Halland Tema: Undersökning av olika mobilitetslösningar för ett hållbarare resande. Västra Skaraborg Tema: Hållbara sätt för besökare att resa runt i hela området utan egen bil. Aalborg Tema: Förankring av processer efter projekttidens slut. Hjørring Tema: Beteenden, vanor, spridning och kommunikation. Kommunikationsmöten var 3:e vecka. Koordineringsgruppsmöten var 3:e vecka. Partnarmöten i Danmark.	
---	--	--	--

Analys av periodens arbete med uppföljning, utvärdering/evaluering och lärande:

Uppföljning

Aalborgs Universitet håller regelbundna uppföljningsmöten med danska partners och hjälper till med analysen av insamlad information. Effekten under perioden är ökad kunskapsbildning hos danska partners och deras nätverk och att relevant informationen kan användas som argument när resultat överlämnas i form av underlag för beslutsfattare. Därmed hålls kedjan från målgruppernas samskabelseaktiviteter intakt ända in i genomförandefasen.

Danska partners håller regelbundna partnern möten för generell uppföljning av de danska casen. Pandemin har gjort att många av lösningarna implementerats först under period 4 eller kommer att genomföras under sista perioden. Det har därför ännu inte varit möjligt att göra en mer specifik uppföljning.

Det gemensamma lärandet mellan de geografiska delområdena inom delprojekt genom de återkommande digitala uppföljningarna som tagits fram gemensamt i projektet.

Uppföljning av samskabelse som metod visar att deltagarna i processerna måste vara klara över vad syftet med respektive process är och i vilken riktning den drivs. Då blir samarbetet i processen överskådligt och konkret för de deltagare som ingår i respektive process och motivationen ökar för insatser i form av tid och engagemang.

Uppföljning av rejsehold som metod har gjorts under perioden och visar att metoden kan utvecklas ytterligare. Förutsättningarna för god effekt av rejseholdens närvaro i respektive case är att case-ägaren noga har formulerat och avgränsat det problem man vill ha hjälp med och att rejseholdet sker tidigt i processen.

Utvärdering:

Extern utvärdering 2 har gjorts av Potential 12 under perioden.

Högskolan i Skövde och Aalborgs universitet är engagerad i utvärderingsfasen av de lokala testerna som redovisas under period 4.

Lärande:

De aktiviteter som stärker det gränsöverskridande lärandet har även under denna perioden varit digitala på grund av rådande restriktioner. Redan införda regelbundna dialog- och sparringmöten har kompletterats av miniworkshops som både är fackmässigt kompetensstärkande men också stärker relationer mellan kollegor, personer och partners. Ett resultat under perioden är att informella kontakter tas oftare mellan mötena, vilket effektiviserar projektarbetet påtagligt. En ny form av informella möten har vuxit fram under perioden i form av digitala kaffepauser.

On-lineaktiviteter

Syfte: Att tillföra partnerskapet ny kunskap och öka kännedomen om varandra.

Miniworkshops

- 7 september 2021, Henrik Svensson (Högskolan i Skövde): Resultat av baselineundersökning.
- 5 oktober 2021: Erik Ahlgren, (Chalmers): EnergiSystemTeknik i ett SMArT perspektiv.
- 7 december 2021: Max Wehlin (Varbergs kommun): Självkörande buss.
- 1 mars 2022: Marianne Weinreich (Rambøll) og Line Røjkjær Rasmussen (AAU): Køn og Mobilitet.

Workshops

- Workshop 4, Västra Skaraborg, två halvdagar 23–24 september. Tema: Gemensamt lärande och erfarenhetsutbyte.
- Workshop 5, Aalborg, två halvdagar 2–3 februari. Tema: Kunskapsdelning mellan partners.

Rejsehold

- Halland: 14 oktober 2021. Tema: Undersökning av olika mobilitetslösningar för ett hållbarare resande.
- Västra Skaraborg: 26 oktober 2021. Tema: Hållbara sätt för besökare att resa runt i hela området utan egen bil.
- Aalborg: 19 november 2021. Tema: Förankring av processer efter projekttidens slut.
- Hjørring: 2 december 2021. Tema: Beteenden, vanor, spridning och kommunikation.

5. Långsiktiga effekter

- Hur har projektet under perioden arbetat för att resultaten ska användas långsiktigt?
- Hur ska projektets resultat implementeras?
- Vad kommer att leva vidare efter projektets slut? Hur kommer det att leva vidare?

Förankring och kunskapsintegrering mellan kompetenser inom de olika organisationerna är viktigt för att kunskap och nätverk ska leva vidare efter projekts slut. Aktiviteter som genomförs tillsammans med samarbetspartners skapar band mellan individer på samma gång som de tillför kunskap om metoder för att nå önskade lägen och ger effekter som flera intressenter har nytta av, vilket också stärker band i ingångna nätverk.

Handplockade individer med rätt kompetens och intresse för de resultat som genereras engageras i fokusgrupper och som ambassadörer i sina respektive verksamheter och organisationer.

Förankring i förvaltningen har identifierats som verktyg för långsiktighet utöver projekttiden. Under perioden har man dessutom arbetat tillsammans med föreningar och enskilda för att få samma uthållighet i civilsamhället.

Flera långsiktiga aktiviteter har identifierats av kommunkoordinatorerna i Västra Skaraborg och beslut i gruppen har tagits kring:

- Gemensam plan och strategi för utveckling av de geografiska naven utgör underlag för politiska beslut i respektive kommun.
- Gemensam delaktighet i utvecklingen av den befintliga Destination Läckö-Kinne-kulle-appen.
- Gemensamt bokningssystem där hållbara transporter finns tydligt urskiljbara och lätt tillgängliga.
- En gemensam och tydlig målbild att kommunicera till näringen som visar hur hållbara mobila tjänster är en del av besöksnäringen 2023.

Långsiktiga effekter har skapats i Region Nordjylland där resultat från projektet nu ingår i Brønderslevs kommuns strategi för stig- och stationsområdet.

Analys av periodens bidrag till projektets långsiktiga effekter:

Det case som Region Nordjylland/Nordjyllands Trafikselskab under perioden har drivit tillsammans med Brønderslevs skola och deras gymnasieelever är exempel på metodutveckling för att ge unga personer möjlighet att engagera sig i frågor som intresserar dem. Skolans sätt att använda samskabelsarbete som ett verktyg i undervisningen är också exempel på praktisk metodutveckling för samarbete mellan skola och samhälle. Resultatet av samskabelsen är sedan förmedlat till aktörer med mandat att genomföra förändringarna, dvs i det konkreta exemplet Brønderslevs kommun och DSB, där underlagen också har en livslängd utöver projektperspektivet. Metodutveckling lever längre än koncentrerade kortsiktiga insatser, både hos samskabelsedeltagarna och hos mottagare av resultat, givet att metoderna sprids i organisationen och till andra, till exempel via projektpartnerskap, som har samma målgrupp och samma behov av att hitta strukturerade sätt att arbeta för mesta möjliga delaktighet från målgrupp/allmänhet.

Barnperspektiv och barns perspektiv riktar in sig på samskabelse med målgrupper som ska leva med fysiska miljöer och transportlösningar långt efter det att SMaRT är avslutat. Analysen av deras input har bäring på lång sikt och kan ligga till grund för regelbunden uppdatering. Metoderna för att nå grupperna och dokumentationen av resultatet går att dela mellan alla partners.

I Västra Skaraborg har samverkan mellan kommunerna ökat markant under perioden liksom förståelse för att fler förvaltningar behöver delta i det strategiska arbetet med besökare och hållbarhet, en erfarenhet man även har i Halland. Resultatet är ett effektivt kommunöverskridande arbete mellan kommunala förvaltningar men också lett till ett ökat intresse från aktörer inom både besöksnäring och transportsektor. Slutmål är att samarbete och samverkan ska ge utdelning för besökarna och, när de blir fler i det gemensamma geografiska området, för näringarna i form av stabilare affärslösningar och för kommunerna i starkare platsutveckling. I kommunikation med näringen överförs också en förståelse för ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommuner och näring när näringen ska kunna erbjuda besökare hållbara lösningar.

Att olika verksamheter och kompetenser i en kommun arbetar tillsammans med hållbarhet och mobilitet generellt ger samsyn om behov och lösningar och en mycket starkare utgångspunkt för planering och ekonomi. Detsamma gäller när näringar upptäcker vinsterna i att samverka snarare än konkurrera och när man lägger tillsammans kompetenser från olika håll.

6. Gränsregionalt mervärde

- Vad har arbetet över gränsen betytt för projektets genomförande och resultat under perioden? Ange konkreta exempel.
- Utgå ifrån de olika nivåer för gränsregionalt mervärde som finns beskrivna på www.interreg-oks.eu och nedan. Redogör för vilken nivå projektet i sin helhet har befunnit sig på under perioden. (Nivån kan variera i olika aktiviteter och i projektets olika faser.)

Under perioden har fungerande digitala mötesplatser gått från att vara inledande försök till att bli fungerande arbetsinstrument för olika gränsöverskridande erfarenhetsutbyten där lärandet blir naturligt, till exempel workshops och webinarier med olika teman och inte minst sparringmöten med fokus på erfarenheter i delområdenas lokala arbete. Att rejseholden blev digitala underlättade rekryteringen av personer med hög kompetens eftersom online-närvaro betydligt kortade den tid som experterna i rejseholdet behövde avsätta. Därför är det sannolikt att arbetsformen behållits även om restriktionerna hade lättat. Alla rejsehold bestod av experter från båda länderna vilket stärkte det gränsregionala samarbetet.

Projektet har under perioden arbetat med att öka det gränsregionala mervärdet vid Workshop 5, som var planerad som en fysisk träff i Aalborg men som på grund av nya restriktioner fick läggas om till en digital workshop.



Analys av projektets gränsregionala mervärde:

Partnerskapet står på nivå 3: vi har gemensamma aktiviteter. Perioden har inte möjliggjort några fysiska möten men väl utvecklade digitala motsvarigheter på olika nivåer som gett stort mervärde och inspiration till de

olika casen. Projektpartners arbetar nu konkret i sparringgrupper och ser dessa som mycket viktiga för konkreta input och reflektion i de olika casen.

7. Näringslivets/erhvervslivets medverkan

- Analysera näringslivets/erhvervslivets medverkan under perioden och vilken nytta företagen/virksomhederne har haft av att medverka i projektet, exempelvis genom samverkan/samarbejde, som projektpartner eller som målgrupp.
- Använd gärna följande stödfrågor/spørgsmål för att följa upp företagens/virksomhedernes upplevda nytta och redogör för slutsatserna ihop med projektets egna observationer. Svar på frågorna/spørgsmålene nedan ska inte skickas in.

Stödfrågor/spørgsmål som kan ställas till företag/virksomheder som deltar i aktiviteter

1. Vilket är ert företags/virksomheds främsta motiv för att delta i projektet? Vilken nytta av projektet hoppas ni på?
2. Vilken nytta har ni hittills upplevt av att delta i projektet?
3. Till vilken grad anser ni att deltagandet i projektet har bidragit till förbättringar för er inom följande områden?

Nya nätverk

Omvärldsbevakning

Ökad kännedom om en viss bransch

Ökat samarbete/samverkan med andra företag

Ökat samarbete/samverkan med utbildnings- och forskningsaktörer

Ökad konkurrenskraft

Ökade satsningar på FoU

Nya produkter och tjänster

Kontakt med nya underleverantörer

Ökad försäljning/salg

Internationalisering

Kostnadsfördelar/omkostningsfordele

Ökat antal anställda/ansatte

Förbättrad rekrytering

Kompetensutveckling av medarbetare

Tillgång till riskkapital

Gradera utifrån följande skala:

Ingen förändring alls

Till låg grad

Till viss grad

Till hög grad

Till väldigt hög grad

Vet ej

Utveckla gärna svaret i ett öppet svarsfält.

4. Hur kan projektet vidareutvecklas för att medföra ökad nytta för er?

Analys av näringslivets/erhvervslivets medverkan under perioden:

Lokal samverkan mellan kommuner och näringsliv och mellan företag och mellan näringslivsaktörer från olika branscher har ökat märkbart under perioden. Det beror på att företrädare har lärt känna varandra bättre men också på att projektet förmedlat vägar till högre utväxling för näringarna – tydligare närvaro för kunden, bredare utbud av alternativ för resenären och stabilare förutsättningar för entreprenörer och branschorganisationer. De stärkta banden under perioden har ibland fått konkreta effekter i realtid medan det i andra fall rör sig om långsiktigare samverkansprojekt eller gemensam kompetensutveckling.

8. Periodens genomförda aktiviteter

- Redogör kortfattat för periodens aktiviteter utifrån godkänd tids- och aktivitetsplan. Nämn eventuella avvikelser från godkänd tids- och aktivitetsplan (ex. försening/forsinkelse, byte av personal, ändringar i arbetspaketet). Tänk på att redogöra för aktiviteter som innebär statligt stöd (framgår av projektbeslut/tilsagn) samt eventuella aktiviteter som genomförts utanför programområdet.
- Redogör för näringslivets/erhvervslivets deltagande i periodens aktiviteter.
- Redogör för arbetet med horisontella kriterier i periodens aktiviteter. Utgå ifrån ansökan och vägledning på www.interreg-oks.eu. Ge konkreta exempel.
- Analysera hur periodens genomförda aktiviteter bidrar till projektets framdrift och förmåga/evne att nå resultat.

Aktivitet 1: Kommunikation (både internt i projektet och externt för att sprida resultat)

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Organisation

Perioden inleddes med en nystart i kommunikationsgruppen vilket innebar en intern revidering av arbetssätt och arbetsordning i gruppen, baserat på nya medlemmars kompetensområden och den externa utvärderarens reflektioner.

Kommunikationens insatser för att bredda deltagandet i samskabelseprocesser och andra medborgardialogforum har koncentrerats till de olika delprojekten, där den också integrerats i grundarbetet.

Under perioden har delprojekten etablerat samverkan med lokala partners för gemensam information genom exponering på andra hemsidor än SMaRT-projektets egen. Exempelvis har information spridits på hemsidor för verktyg använda i processerna och på samverkande kommuners hemsidor. Grafisk

profil och hänvisning till stöd från Interreg har då följt med över i den nya miljön.

Diskussioner har under perioden också förts kring hur incitamenten för hållbart resande ska formuleras i kvarstående test, för att dra nytta av lärdomar gjorda vid föregående test och nå bästa måluppfyllelse. Det kommer att påverka hur man sedan lokalt utformar information kring tillgängliga hållbara alternativ.

Under perioden har traditionella tryckta informationskanaler också använts liksom närvaro på lokala events där hållbara persontransporter haft en naturlig plats. När projektet under perioden synts lokalt har intresset från allmänheten vuxit. I takt med att pandemin avklingar kommer därför målgrupperna att ha en bättre bild av hur man kan värdera sina egna val i förhållande till graden av hållbarhet.

Utvärdering och uppföljning

Den externa utvärderingen visade på utvecklingsmöjligheter vad gäller målgruppsanpassad kommunikation och bredd på informationsinsatser. Under perioden har omorganisationen av kommunikationsgruppens bemanning och omvärdering av metoder lett fram till ett nytt läge för kommunikationsinsatsernas möjlighet att bidra till måluppfyllelse.

Aktiviteter och kanaler

Exempel på större målgruppsanpassning genomförd under perioden är byte av extern kanal för projektinformation från Facebook till LinkedIn, då innehållet appellerade i högre grad till professionella kontakter och beslutsfattare än till allmänheten. Spridningen blir därmed mer avhängig av delningar av inlägg än direkta diskussionstrådar med allmänheten i förhållande till kommunikationsgruppens koppling till den centrala projektledningen. För lokal extern kommunikation med syfte att involvera allmänheten har valt andra, öppnare sociala mediaplattformar.

Varannan månad skickas ett nyhetsbrev ut där ett urval av genomförda aktiviteter och insatser i projektet presenteras. Under perioden har nyhetsbrevet ökat antalet unika prenumerationer med 45%. Nyhetsbreven sprids också via sociala kanaler och publiceras på projektets officiella hemsida.

En visuell översikt i form av ett årshjul har tagits fram. Årshjulet täcker alla projektpartners planerade aktiviteter och kommunikationsinsatser. Detta hjälpmedel ger en överblick över vad som sker i projektet, visar på när fler insatser behöver göras och är en bra dokumentation över vad som gjorts.

Ett arbete med att ta fram en visuell och lättförståelig sammanställning av tester och resultat från de processer som genomförts i projektet har påbörjats under perioden. Syftet är att underlätta spridning till externa intressenter men också till projektägare och kollegor, där den kan användas som en "snabbguide" till SMaRTa resultat för hållbart resande. Sammanställningen ska presenteras vid slutkonferensen i september 2022.

Utöver lokalt producerad kommunikation via digitala kanaler har samma kanaler också använts för central projektinformation anpassat efter kanalens målgrupp. Filmmediet har under perioden tagits i anspråk för att ta fram korta filmsnuttar från varje delprojekt som en form av statusrapport inför Workshop 5 och i Varberg har en inspirationsfilm baserad på upplevelse av cykelturism tagits fram och spridits externt i lokala kanaler.

Profilprodukter har tagits fram.

Flera partners rapporterar ökat intresse för projektet och dess resultat. Det bedöms vara en samlad effekt av att projektet nu kommunicerar aktiviteter både i form av samskabelseprocesser och tester samtidigt som projektets kommunikationsinsatser börjar bli märkbara.

Analys periodens aktivitet

Efter den inledande nystarten i början av projektperioden kan konstateras att kommunikationsgruppens kontinuerliga möten har en hög närvaro, vilket är tecken på engagemang och att arbetet upplevs som meningsfullt. Analysen som gjordes vid uppstartsmötet har varit till stor nytta för arbetet och fick alla kommunikatörer i gruppen att känna delaktighet.

Genom att tydligt avgränsa och definiera målgruppen för respektive kommunikationskanal har det blivit lättare att sprida rätt budskap till rätt målgrupp. I sociala medier och i nyhetsbrevet blandas text på danska och svenska. Det blir tydligt och förstärker att projektet är ett samarbete över landsgränser.

Erfarenheterna från analysen av målgruppsanpassad kommunikation via medvetna val av kanaler, visar också att en medveten mix av olika metoder ger bred träffyta på både målgrupper och den breda allmänheten. I den mixen ingår närvaro i den fysiska miljön och personlig närhet. Det är viktigt att ta in olika tillgänglighetsaspekter när kommunikationen ska nå många. Bakomliggande strukturella mönster som präglar skillnader i hur män och kvinnor tar emot information beroende på medietyp, kanal, språkbruk och budskap behöver vävas in i valen av kanaler och metoder för kommunikation med målgrupper och allmänhet ska utformas. Inte minst gäller det barnperspektiv och barns perspektiv, där målgruppen består av personer för vilka hållbar mobilitet kommer att vara en mycket påtaglig del i vardagen.

Lokala inslag – miljöer och personer – som under perioden använts i högre grad, uppfattas generellt stärka spridningen av den hållbara mobilitetens agenda. Film inspelad i lokal miljö och "porträtt" av eldsjälarna höjer uppmärksamhetsvärdet. Intervjuer och enkäter som projektet genomfört visar att innehållet i SMaRT initialt har en stor acceptans.

Trots att antalet prenumeranter på projektets nyhetsbrev har ökat stort är det fortsatt ett ganska lågt antal prenumeranter. Genom att nyhetsbrevet också

delas på sociala medier har det dock en större spridning än vad antalet prenumeranter visar. Fortsatt analys kan ge vid handen på vilket sätt resultatet ska värderas.

Årshjulet har nyligen tagits i bruk och effekterna har inte hunnit följas upp, men metoden bedöms initialt vara överförbar till lokala partners som ett verktyg för planering av aktiviteter och kommunikationsinsatser.

Det finns en ganska stor beredskap hos målgrupper och allmänhet att se positivt på de hållbara transportvalen och att engagera sig i hållbara initiativ lokalt. Förslagslådor som sätts upp både fysiskt och digitalt visar att man gärna delar med sig av egna erfarenheter. Utmaningar inför framtiden är att hålla kvar den lokala aktivitet som projektet väckt till liv för att den hållbara utvecklingen ska bära som utveckling av både stad och land, stadsplanering och platsutveckling. Här har kommunikationsinsatser en stor roll att fylla.

Intern Kommunikation

En slutsats projektledningen drar är att utvecklingen av de elektroniska mötesformaten har gjort att fler möten av olika karaktär har genomförts under perioden än om man mötesstrukturen från början varit enbart analog. Användningen av sk breakout rooms är en sådan mötesform som för de flesta varit ny, vunnit allmänt gillande och nu använts relativt flitig. Där uppnås en informell kollegial dialog som skapar medvetenhet kring varandras arbete och kunskap kring projektets kärnfrågor: attityder och andra faktors inverkan på beteendeförändringar till förmån för hållbara val av persontransporter.

Aktivitet 2: Projektledning

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Inga förändringar har skett inom den övergripande projektledningen under perioden och i projektets delområden har det varit få personalförändringar. Ordinarie projektledare för Västra Skaraborg har delvis återkommit i tjänst, vilket innebär funktionellt uppdelad projektledning mellan delområde Västra Skaraborg och central projektledning.

Styrgruppen har under perioden lagt fast en rutin för budgetuppföljning där projektledare och projektkonom träffar varje projektpartner. Uppdrag har getts till den akademiska gruppen att ta fram en tidsplan för arbetet med uppföljning av projektets måluppfyllelse.

Analys periodens aktiviteter

Den ekonomiska uppföljningen har blivit bättre.

Aktivitet 3: Gemensamt lärande

Aktivitet 3.1: Tematiska workshops

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Workshop 4 genomfördes digitalt under två halvdagar 23–24 september.

Tema: Gemensamt lärande och erfarenhetsutbyte.

Ansvarig projektpartner: Västra Skaraborg.

Workshop 5 genomfördes digitalt under två halvdagar 2–3 februari.

Tema: Kunskapsdelning mellan partners.

Ansvarig projektpartner: Aalborg kommun.

Fokus vid båda tillfällena var att öka kännedom om varandras case genom inblick och inspiration knutet till konkreta initiativ, reflektion till de egna casen, ökad förståelsen för hur de olika delarna och helheten i projektet hänger samman och diskussioner kring långsiktighet och implementering av resultat.

Workshop 5 innehöll också videopresentationer från partners och reflektion kring rejsehold gjordes av en av experterna, Sandra Burri Gram-Hansen, Aalborgs Universitet, Institut för kommunikation och psykologi. Workshopen gav stort gränsöverskridande mervärde och har lett till "kaffemöten" på tvärs mellan partners.

Aalborgs arbete med kommunikation ledde till att Västra Skaraborg ordnade ett digitalt möte med Aalborg för att lära mer om hur man kan kommunicera det lokala projektet.

Det gemensamma lärandet utvecklas mest när man upptäcker fler gemensamma nämnare och när skillnaderna vidgar begreppsvärlden snarare än bekräftar olikheter.

Aktivitet 3.2: Tematiska Rejsehold/peer review

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

De två "reseledarna" för periodens fyra digitala rejsehold, en från Danmark och en från Sverige, har under perioden lett arbetet tillsammans med respektive projektpartner.

En uppföljning av rejsehold som metod har gjorts tillsammans med experterna.

Periodens rejsehold

Samtliga rejsehold har spelats in så att case-ägarna kan ta del av diskussionerna även i efterhand.

Halland: Hur kan fler välja hållbara resor på mindre orter och på landsbygden?

Synpunkter och råd för fortsatt arbete i Halland

- Formulera ett tydligt mål
- Analysera mera och vässa problemanalysen.
- Rikta in arbetet på en åtgärd och avgränsa mot en smalare målgrupp
- Ta reda på vem/vilka samarbeten som krävs för att lyckas med arbetet.

Västra Skaraborg: Hur kan vi långsiktigt skapa en gemensam destination för besökare där hållbart resande inklusive The Last Mile är en reell möjlighet?

Synpunkter och råd för fortsatt arbete i Västra Skaraborg

- Plocka med näringen i lösningarna,
- Utnyttja/utveckla befintliga lösningar snarare än uppfinn nya innan behoven är väl kända.
- Kommunicera med medborgarna om det är svårt att hitta en process med besökare.
- Fortsätt arbeta med appar och lätt tillgängliga bokningsmöjligheter.
- Se exempelvis lokala invånare som del av den volym som behövs för att kunna erbjuda hållbar mobilitetsservice i framtiden.

Aalborg: Hvordan sikres opbakning og forankring af initiativet omkring leasing af cykler og hvordan sikres at initiativet fastholdes efter SMaRT er slut?

Synpunkter och råd för fortsatt arbete i Aalborg kommun:

- Involver flere eksterne partnere, som cykelsælgere. Både for at have muligheden for hurtig service hvis cyklen er i stykker, men også for at kunne tilbyde køb efter testperioden.
- Undgå ”gap” mellem prøveperiode og når medarbejderen viser interesse for at købe egen elcykel. Fokuser på at have forslag klar til eget køb fra dag 1.
- Husk forskellen på medarbejderes behov – en elcykel er ikke bare en elcykel. Nogle har behov for at transportere børn i den, andre vægter udstyr, udseende eller lethed højt. Imødekom de behov.
- Visuelt fokus er vigtigt – cyklerne, parkeringen og andre faciliteter vedr. cyklister skal ses af alle.
- Fokus på hvad succesen er – både på kort sigt i casen og på lang sigt når resultatet skal skaleres.

Hjørring: Hvordan fås brugerne til at tage godt imod at vejen lukkes for gennemkørsel og at der skal sættes af på afstand? Hvordan fastholdes ”sæt af på afstand”-adfærden, når vejen ikke er spærret for gennemkørsel? Hvordan kan uddannelsesinstitutionerne tage ejerskab og engagere sig i det fælles rum der skabes når vejen lukkes?

Synpunkter och råd för fortsatt arbete i Hjørrings kommun:

- Det er vigtigt at tænke hvordan man gør noget sammen med andre. Der skal være tid til at andre kan finde deres rolle i det.
- Målgruppen er vigtig at have med sig. Vi er imod forandring, men det er egentlig tit godt. Det bliver tit bedre på den anden side.
- For at skabe en holdbar hverdag må man tage udgangspunkt i målgruppens behov, så det även finns en framtid för det.

- Arbejde på at få samspil med forskellige aktører på Skolevangen. Om 1-2-3 år kan I så lukke vejen. Alle vil elske en bilfri Skolevangen.
- Definere målgruppen mere specifikt. Er der grundlag for at etablerer et fællesråd med både medarbejdere og forældre? Det er en måde til at mærke hvad der rør sig.
- Undersøge hvilke partnere der er i området. Er der det lokale pizzeria, kan man tjene point til kaffe eller lignende.
- Tale jer ikke ud af det grønne for det fylder nu og har værdi i det lange løb.
- Det grønne må gerne være en synlig del af den måde I arbejder på.

Analys periodens aktiviteter

Periodens uppföljning av rejseholdens funktion visar att experterna i gruppen uppskattar att gruppen hölls intakt under perioden och i princip var densamma vid varje rejsehold. Det innebar att man då hann lära känna varandra och varandras kompetenser. Kvalitén på rejseholdet har stärkts av att denna "teambuilding" och har kunnat knyta ihop råd och rekommendationer från de olika discipliner och kunskapsområden som företräds i gruppen. Rejseholden har därmed inte inneburit en lika hög grad av facklig specialisering som om det specialkomponerats i förhållande till respektive case.

Medlemmarna i gruppen kände att hänvisningen till att hålla sig till de två projektspråken ibland hämmade möjligheten att föra fördjupade resonemang i case som hörde till "fel" språk, dvs för danska experter blev det svårare med svenska case och vice versa. I den akademiska världen och andra specialområden hänvisas man ofta till engelska som ett gemensamt språk, men i projekt och med specifika case måste ju också projektägarna i så fall vara lika förtroga med engelska som experterna för att utbytet ska fungera.

Även språkfrågan blir enklare över tid, när man lär känna varandra och kan hjälpas åt att formulera råd och synpunkter på ett för alla begripligt sätt.

Aktivitet 4: Hållbarare resande

Aktivitet 4.1: Halland Hållbarare resande

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Under perioden har ett första internt möte genomförts med fokus på privat cykelledsutveckling och även hur man kan jobba med cykelfarbara vägar. Frågan är komplex då kommunen äger väldigt lite mark på landsbygden och inte heller råder över vägarna. Samma problemställning råder för frågan om hur man kan tillgängliggöra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykelturism. Där har dialog inletts med Hallandstrafiken, som är huvudman för kollektivtrafiken i Halland.

Digitalisering av mobiltjänster och kundupplevelser har genom cykelrundor i det digitala verktyget On spot story under perioden gått in i produktionsfas och beräknas kunna lanseras under våren.

Den lokala projektledningen har studerat multimodala reselösningar vid en studieresa till Östersund/Åre.

Analys periodens aktiviteter

Tidsplanen för lansering av On spot story ger utrymme för en positiv besöksutveckling och vidare möjligheter för besöksnäringen med start i säsongen 2022. Det kan också ge incitament för näringen att arbeta vidare med eget hållbarhetsarbete.

Eftersom Covid-19 har satt stopp för fysiska sammankomster har befintlig snarare än nyfångad kunskap om målgrupper på landsbygden analyserats utifrån behov och önskemål som kommit fram vid framtagandet av Varbergs kommuns ortsutvecklingsstrategier.

Syftet med resan till Östersund/Åre var att studera det arbete som där bedrivs med olika samåkningstjänster och höra om hur dessa kan kopplas ihop med kollektivtrafiken för ett mer hållbart resande på landsbygden. I Åre kommun implementeras ett nytt lokaltransportsystem för boende och besökare som bygger på anropsstyrda kollektivtransporter, samåkning samt en bilpool för tillfälliga behov med syfte att minska bilberoendet och ge fler klimatsmarta och samordnade transporter. I Östersund vill man synka ihop kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst.

Aktivitet 4.2: Hjørring Hållbarare resande

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Samskabelse är en processmetod för medborgardialog som används i olika varianter i hela SMaRT-projektet med Hjørrings erfarenheter som utgångspunkt. Under perioden har lyckade digitala processer genomförts på flera håll i projektet, vilket också gett erfarenheter som kommer att fungera stödjande långt efter att projektperioden är slut. Pandemin har här hjälpt till att fokusera den digitala kommunikationen och utveckla arbetsformer och höjt kompetensnivån hos partners för hur arbetssättet kan leverera även när pandemiläget inte längre hämmar. Allmänhetens allmänna IT-kompetens har fått en boost under pandemin vilket återspeglas i periodens utvecklingsarbete av de digitala formerna.

I Hjørring har viss planläggning för kommande samskabelseaktiviteter skett under pandemin, då sådana fysiska sammankomster fått avlysas. Även fysiska aktiviteter riktade till den breda allmänheten har planerats för att sättas igång så snart pandemiläget tillåter. Ett intressant initiativ har tagits för att under ett bredare event helt stänga av Skolevängen så att ett i vardagen ur flera hållbarhetsaspekter problematiskt trafikområde blir ett uterum för helt andra aktiviteter. Det ger möjligheter för allmänheten att se hur ett helt konkret alternativ för stadsplanering utan fossildriven trafik kan se ut, förutom att det i stunden kan användas för gemensam profilering för verksamheterna utmed gatan.

Fokus ligger också på att visa elever, studenter och anställda i området på de alternativa vägar som finns in på området från t ex pendlingsknutpunkter för att stärka det hållbara alternativ som kollektivtransport och samåkning är.

Under perioden har genomförts en del trafiksäkerhetshöjande insatser, t ex att göra angöringsfickor för bussar med mer hänsyn till säkerhet för av- och påstigande passagerare. Vid cykelparkeringar har laddningsmöjligheter för elcyklar anordnats. För att med hjälp av nudging för beteendeförändringar har Hjørring under perioden planerat en vägvisningslinje som ska målas på trottoarerna på Skolevängen för trafiksäker guidning på området. Linjen hänvisar bland annat pendlingsknutpunkter. Gående på Skolevängen får en säker miljö och en möjlighet att stärka synen på området som en gemensam tillgång i det sociala sammanhanget.

En samåkningskampanj har under perioden genomförts genom att sätta upp skyltar vid parkeringsplatser med uppmaningen att köra tillsammans för att spara pengar och koldioxidutsläpp.

Förmedling av innehåll i SMaRTa rapporter har visat sig skapa kreativa förhållningssätt till SMaRTa mål och metoder från flera verksamheter i området. Förutom de samarbetsavtal som tidigare slutits har därför Hjørring under perioden öppnat för utökat samarbete även med andra i området, som i sitt arbete för hållbara, sunda och säkra transporter kan använda SMaRT-projektets resultat i form av kampanjmaterial och kunskap. Kontakter med företrädare för samåkningsappen Nabogo har också förmedlats.

Aktivitet 4.3: Västra Skaraborg

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Projektet har under perioden startat samskabelseprocesser med näringar och kommunala tjänstepersoner som deltagare. Ett resultat är de företagsnätverk som nu aktivt deltar i projektet. En workshop för besöksnäring och transportföretag genomfördes i januari och har följts upp under våren med ett antal digitala och fysiska träffar och en inbjudan till studieresa.

När entreprenörer från besöksnäring och transportsektor träffats i nätverk under perioden har helt nya konstellationer uppstått och möjligheter till gemensam paketering av erbjudanden möjliggjorts. För den digitala tillgängligheten till de nya produkterna är uppbyggnaden av ett bokningssystem som utgår från näringarnas erbjudanden och besökarnas önskemål väsentlig. Systemet, som kravspecificerats under perioden, ska visualisera alla tillgängliga transportlösningar, för att besökare enkelt ska kunna planera och boka sin hållbara resa. Även reseförslag för egen cykel eller bil ingår och läggs i Destination Läckö-Kinne kullens redan existerande självguidande app för att enkelt kunna följas av besökare.

Västra Skaraborgs rejsehold rekommenderade generellt utveckling av befintliga lösningar snarare än nyproduktion. Anropsstyrd trafik - närtrafik eller podtaxi - där man kan beställa transporter inom begränsade områden

och utan att få en exakt tid för hämtning är en sådan. Närtrafik drivs av Region Västra Götaland/Västtrafik och används i utgångsläget framför allt av äldre invånare i kommunerna. Eftersom besökare inte alltid har tider att passa vill projektet undersöka möjligheten att använda närtrafik för besökare sommaren 2022. På Västtrafiks initiativ har ett möte med taxibolag, SMaRT och Västtrafik hållits, där svårigheter i befintlig modell identifierades och lösningar skissades och test ska genomföras under sommaren.

Under periodens regelbundna möten med kommunkoordinatorerna har kunskaperna ökat kring förutsättningarna för hur olika mobilitetstjänster kan fungera vid olika geografiskt nav. En för naven gemensam strategi inklusive tidsaxel har tagits fram under perioden. Den beskriver behov och förutsättningar för olika de mobilitetslösningar som kan komma att erbjudas vid respektive nav.

Förutsättningarna för utveckling av de geografiska naven skiljer sig åt mellan kommunerna. För att få enhetlighet i grundläggande information och utrustning är arbetet med en handlingsplan påbörjat under perioden. Det är ett långsiktigt arbete som förutsätter bred förankring i alla kommuner för god måluppfyllelse.

Handlingsplanen för affärsutvecklingsarbetet har under perioden följts upp med arbetsplaner för respektive mobilitetstjänst. Arbetsgrupper med deltagare från kommuner och destinationsbolag samverkar för att styra arbetet mot färdiga affärsmodeller där aktörer ska kunna erbjuda attraktiva och för näringen ekonomisk försvarbara mobilitetslösningar.

En upphandling har genomförts under perioden och har lett till ett avtal om samarbete med RISE kring persontransporter med förarlösa elskyttlar. En arbetsgrupp bestående av kommunala tjänstepersoner har bildats för samverkan med RISE kring en studie av förutsättningarna för introduktion av förarlösa elskyttlar. Två planeringsmöten och en workshop med inriktning landsbygdsrutter har genomförts under perioden. Sex potentiella rutter har identifierats i området. Arbetet är teoretiskt och en lärandeprocess för kommunernas framtida arbete med förarlösa elskyttlar.

Under perioden har Skara genomfört ett test av cykling i mörker i områden utan gatubelysning med hjälp av drönarburen belysning. Att cykla i mörker är otryggt även på lågtrafikerade vägar och testet gick ut på att undersöka om drönare kan hjälpa till att öka tryggheten. Testet genomfördes i mars efter mörkrets inbrott och av cyklister, drönarpiloter och forskare från Högskolorna i Skövde och Jönköping.

Under perioden har två digitala möten genomförts med Alpine Pearls, ett kooperativ baserat på Soft Mobility och miljövänliga besöksmål och består av 23 alpina turistkommuner i fem länder. för att få en förståelse för deras struktur På grund av periodens osäkerhet vad gällt resor i Europa planeras ett gemensamt digitalt möte en av kommunerna eller en aktör vars verksamhet liknar Västra Skaraborgs projekt.

Analys periodens aktivitet:

Det finns många platser som arbetar för hållbar turism men väldigt få där man arbetar för att underlätta hållbara transporter till och inom geografiska områden utifrån utveckling av besöksmål och -näring. Det gör det svårt att hitta goda exempel i omvärlden och även de exempel som finns skiljer sig från svenska förutsättningar på avgörande punkter.

Näringsidkare vill se konkreta erbjudanden, syften och vinstmöjligheter för att själv engagera sig tidigt i processer. När informationen är konkret kring vad som ska testas, varför och vilka resultat som förväntas blir det intressant för näringen, som redan har uppfattat önskemål från kunder/avnämare men inte sett hur man själv skulle kunna möta ett växande behov. Samverkan i transportledet med självständiga och profilerade besöksmål höjer medvetenheten om områdets möjligheter och platserna i Västra Skaraborg blir attraktiva tillsammans. Därför har metoden för samskabelse under perioden kommit att användas för processer med exempelvis besöksföretagare, transportörer och tjänstepersoner i kommunerna.

Trots regelbunden information och erbjudande till näringen är erfarenheten att fysiska möten inte prioriteras, men att individuell kontakt med konkret information och tillhörande erbjudande leder framåt. Den kursändringen för kommunikationen till näringarna i Västra Skaraborg har gjort att intresset för såväl projektet som att vara en del av det med egna tjänster under perioden har vuxit och nu är stort.

Det är svårt att påverka personer till hållbara transportalternativ om de inte har någon miljömässig förförståelse alls. Genom att bli attraktiv för dem som redan är miljöengagerad (exempelvis pendlar kollektivt, sopsorterar eller värnar om naturen) kan projektet lättare nå fram med incitamenten för och egennyttan i att välja hållbart resande till exempel på sin semester. Erfarenheterna kommer till nytta i senare genomförandefaser och i likartade processer.

Att utforma en gemensam utgångspunkt vid de fem geografiska naven kommer kräva förvaltningsöverskridande och kommunöverskridande samarbete under lång tid. Under perioden har de största utmaningarna för att få projektet att gå i takt med önskemålen om förändringar identifierats, för att undvika att kommunerna omintetgör idén om gemensamma kommunikativa uttryck på grund av interna kommunikationsmissar.

Under perioden har ett stort positivt intresse visats för projektet från näringarna, men också en medvetenhet om den stora utmaningen som finns för näringarna att få lönsamhet på de framtida lösningarna. Det är för kort tid kvar av projektet för att kunna arbeta fram modeller för långsiktig ekonomisk hållbarhet.

Under periodens arbete med tester har det blivit uppenbart att målgruppen besökare är en för liten volym för kort tid på året för att utgöra grunden i en

ekonomiskt hållbar situation i driften av de olika mobilitetslösningarna. För att kunna erbjuda besökarna hållbara mobilitetslösningar behöver också invånarna i området nyttja tjänsterna. Utmaningar i förhållande till klimatförändringar och annan oro i samhället sammanfaller med projektets behovsanalys. Det skulle kunna vara en framgångsfaktor inte bara för besöksnäringen utan för samhället i stort, för platsutveckling och utveckling av hållbara transporter för pendling till arbete/skola och fritidsaktiviteter som inte kan utövas i det omedelbara närområdet.

Aktivitet 4.4 Aalborg Hållbarare resande

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Casen Aalborg Havn och Stigsborg Brygge 5, som koncentrerar sig på pendling till och från arbete och transporter på arbetstid, bygger på en gedigen samskabelseprocess, där de anställda på de två arbetsplatserna arbetade fram vilka insatser och erbjudanden som man ansåg viktigast att prioritera. Resultatet under perioden är lanseringen av ett halvårslångt erbjudanden under rubriken God energi på arbejde om exempelvis samåkning och leasing av elcyklar med olika funktioner. Perioden kommer också att pröva mervärden som konsultationstillfällen med cykelreparatör, tävlingar mellan medarbetare och andra event. Med kampanjen följer att information om tillgången på de hållbara alternativen kopplas till tillgång till möjligheterna att använda sig av dem.

Online samskabelse för invånarna i Kongerslev åstadkoms via inbjudningar via brev, hemsida och ett social media, Facebook, att delta i en process för att bidra med åsikter och insikter om mobilitet i Kongerslev, om synen på hållbara persontransporter i framtiden och hur man ansåg att de anslagna 100 000 kr skulle användas bäst för att åstadkomma hållbara persontransporter i Kongerslev. Anmällda deltagare fick en länk till ett online rum där de var anonyma. De deltog hemifrån och flera uttryckte att metoden var ett bra sätt att delta i processen på. Deltagarna fick ett antal påståenden att reagera på och bidra med idéer utifrån som deltagarna sedan kunde värdera. Det blev tydligt vilka idéer som många anslöt sig till. Resultatet av processen blev en mängd värdefull vetskaper om invånarnas syn på hållbara persontransporter och kommer att användas för att definiera vilka framtida insatser som ska göras för hållbar mobilitet i Kongerslev.

En workshop med skolbarn i femte klass prövade olika kreativa metoder och syftade till att samla in kunskap om vad barnen visste och tyckte om sin väg till skolan, trafiken på orten och sin upplevda trygghet. De fick också utveckla idéer till lösningar. Eleverna bidrog med andra perspektiv än dem projektgruppen tidigare hade fått in från vuxna invånare och barnens bidrag användes i planeringen av insatser och lösningar i Kongerslev.

Barns perspektiv togs också tillvara vid en workshop för utveckling av en cykelstig/upplevelsestig till och från skolan i Kongerslev. Syftet med samskabelseprocessen var att ge barnen en känsla av ägarskap till stigen och

trygghet när de använder den. Processen resulterade i planer på att involvera skolan och barnen i gestaltningen/utsmyckningen av stigen.

Under perioden har frekventa projektgruppsmöten följt processerna under genomförandefasen. På mötena har aktiviteterna planlagts och samskabelseaktiviteterna har utvärderats kontinuerligt så att erfarenheterna dokumenterats i anslutning till att de gjorts. De olika sätten att driva samskabelseprocesser under perioden har drivit fram en god kunskap om nya former för involvering i processer så att samskabelse ska kunna anpassas olika förutsättningar.

Andra aktiviteter som genomförts under perioden är trygghets- och säkerhetsskapande åtgärder i trafikmiljön, dialog med civilsamhället och näringslivet, tillvaratagning av erfarenheter från institutioner och föreningar i lösningar som passar i deras kontext (exempelvis lärare som deltog i Alla Barn Cyklar, en cykelkurs för barn arrangerad av Aalborg Cykelby) och implementering av appen Nabogo för samåkning.

Analys av periodens aktivitet

Periodens aktiviteter har gett arbetsmetoder för att säkerställa att de insatser och aktiviteter som blir följden av processer och delaktighet verkligen återspeglar målgruppens prioriteringar och behov så som de själva har definierat dem. Projektgruppen har värderat resultaten som attraktiva och beteendeförändrande. Samskabelseaktiviteter fortsätter under implementeringsfasen genom uppföljning av deltagares upplevelse av de insatser som görs för att kunna korrigera genomförandet allt eftersom om det behövs.

Trots att också denna period varit präglad av stor osäkerhet om hur samskabelse kan genomföras under pandemirestriktioner, så har det varit möjligt att få en samlad och mycket rik bild, speciellt i Kongerslev, av deltagarnas syn på hållbarhet. Erfarenheterna kommer att komma till nytta även när restriktionerna lättar.

Horisontella kriterier

Fokus vid lanseringen av erbjudanden är gemenskap, friskvård och en positiv inkluderande attityd. På hemsidan www.sb5.godenergi.info är hänsyn tagen till språk och tillgänglighet. All text kan läsas högt, färger är medvetet kontrasterande och helheten är skriven med medvetet språkbruk och kan läsas som en ljudfil.

Aktivitet 4.5 Region Nordjylland/Nordjylland Trafikselskab

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Periodens arbete har koncentrerats samskabelse med målgruppen Unga, representerade av elever vid Brønderslevs Gymnasium. En utvecklingsperiod under hösten inleddes med en workshop i september (informationsinsamling och idégenerering), en uppföljning i oktober då fackkunskaper från Nordjylland Trafikselskab tillfördes och en avslutande i december (värdering

av bärförmåga genom metod lånad från TV-programmen Løvens Hule/Draknästet). Tiden emellan träffarna användes till grupparbeten kring de idéer som den första workshopen tagit fram.

Kommunikationen med eleverna kring hållbar mobilitet via sociala medier och projektets hemsida. Internt i organisationen Region Nordjylland har arbetet kommunicerats via affischer i Regionhuset och genomförts en föredragning hos Nordjyllands Trafikselskab. Information har också getts till en grupp där Region Midtjylland, Aalborgs kommun, Viborgs kommun och andra aktörer deltar, vilket gett upphov till en idé för ett nytt Interreg-projekt kring framtidens mobilitet.

Speciellt för detta delprojekt är att man samarbetat med pedagogisk personal och därmed integrering i ämnesområden på skolan under en längre tid, vilket visat sig vara mycket framgångsrikt. Processen växer från någon enstaka workshop till en samskabelseprocess som ägs av eleverna genom att de varit med hela vägen och tagit fram de idéer som skulle testas tillsammans med projektägaren.

De två testade idéerna var förbättring av väntsalen på den lokala stationen och förbättring av gångstigen därifrån till/från skolan, dvs en målgruppsanpassning på en pendlingsknutpunkt och en fysisk aktivitet för avståndet till och ifrån pendlingsknutpunkten och skolan. Båda idéerna har testats och en enkät har skickats ut och besvarats. Resultatet redovisas under nästa projektperiod.

Analys av periodens aktivitet

Aktiviteter har ägt rum under hela perioden och resultaten har ännu inte hunnit utvärderas och analyseras.

Aktivitet 5: Implementationsförberedelseåtgärd

Aktivitet 5.1: Relevanta lösningar

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Flera intressanta infallsvinklar på förberedelse för implementering i skarpt läge finns av planerade och/eller genomförda aktiviteter under perioden.

Den under perioden planerade aktiviteten på Skolevängen i Hjörning inbegriper avstängning av Skolevängen för trafik under aktiviteten. Då måste resande hitta nya vägar in till Skolevängen från de angöringsplatser som finns för bussar och tåg. Hela Skolevängen blir en trafikbefriad, nytt, gemensamt och offentligt rum, frigjort för sociala funktioner snarare än platser för riskmiljöer med tanke på trafiksäkerhet och CO₂-utsläpp. Upplevelsen för allmänhet och målgrupper kan visa sig intressant att dokumentera för vidare arbete med måluppfyllelse vad gäller incitament för val av hållbara resealternativ i kombination med fysisk planering av stadsmiljöer.

Nya metoder eller gamla metoder i nya sammanhang kommer fram under arbetets gång och kan ses som möjligheter att befästa arbetet med SMaRT för en tillvaro utanför projektiden. Dit hör bruket av årshjul för att visualisera

planeringen av aktiviteter och sammanhängande kommunikativa insatser, liksom bruket av breakout rooms eller motsvarande på digitala mötesplattformar, för snabba, kreativa möten på tvären över kompetensområden och/eller geografiska avstånd.

Sammanlänkningsen av behov för de olika målgrupper som SMaRT-projektet omfattar uppstår som svar på projekt på ömse sidor om Kattegatt. I de besöksinriktade projekten i Sverige uppstår ett behov av multimodala lösningar och ekonomiskt hållbara affärsmodeller för hållbara persontransporter som kräver större volym än enbart besökarantal. I Danmark finner sig behov av individanpassade lösningar för anställda och studenter för att möjliggöra val av hållbara transporter för pendling, fritidssysslor och tjänsteresor. Hållbara resmönster bildar underlag för plats- och ortsutveckling och hållbara alternativ för persontransporter är grundkonstruktion som kan användas vid långtidsplanering av samhället.

Sociala effekter och effekter på folkhälsa är inte bara en fråga om utsläpp och fysisk aktivitet som alternativ till konventionell biltrafik. Samåkning och kollektivt resande bidrar till social sammanhållning och gemensamma berättelser och därmed till en högre social hållbarhet och upplevelse av livskvalitet.

Aktivitet 5.2: Potentiella CO₂-minskningar

Redogörelse och analys av periodens aktivitet:

Chalmers har under perioden slutfört utvecklingen av en enkel statisk fall-baserad metod för hur CO₂-emissionsminskningar från projektets olika aktiviteter ska beräknas. Modellen har utvecklats baserat på input från case-ägare och Aalborgs universitet. Denna statistiska modell fångar dock varken de dynamiska eller systemövergripande CO₂-emissionsändringarna av de olika casen. Därför behövs annan typ av mer avancerad metodik och utveckling av denna avancerade metodik har initierats under perioden, men är ännu inte färdig.

Aktivitet 5.3: Dialog intressenter

Erfarenhetsutbyten, olika mötesformer och gemensam kompetensutbildning har under perioden gett näringslivet möjligheter att lära känna SMaRT och ge input för vidare utveckling inom och efter projektiden. Pandemins effekter har gjort att case släpar efter i tiden men intressenternas engagemang är i många fall en drivande faktor för att de ändå ska slutföras och vidareutvecklas efter projektets slut.

Helt digitaliserade samskabelseprocesser genomförts med mycket stor publik som inbjudits in till anonyma rum för att bidra med kunskap och idéer. Metoden passar näringsföreträdarna väl eftersom de ofta redovisar svårigheter med att närvara fysiskt pga arbetsbelastning.

I utvecklade samarbeten inom förvaltningarna ser man under perioden växande verksamhetsövergripande kollegiala samarbeten, t ex i sektorer som

fysisk planering, sociala frågor, näringslivsutveckling, skola och kultur och fritid, och därifrån kopplingar till den politiska organisationen.

På initiativ från Västtrafik har diskussion förts om utveckling av Västtrafiks Närtrafik, som är en beställningstrafik för områden som saknar linjetrafik. Ett sådant utvecklingsarbete kommer att sträcka sig utanför projekttiden om det kommer igång fullt ut.

Aktivitet 5.4: Fortsatt arbete kring hållbart resande

Exempel på aktiviteter som sträcker sig utöver SMaRTs projekttid:
Västra Skaraborgs handlingsplan t o m 2023 för gemensam utveckling av de geografiska naven, gemensamt upptagningsområde för service till besökare och erbjudanden om hållbara persontransportsalternativ.

Under perioden har en dialog initierats av Västtrafik för att tydligare kunna marknadsföra närtrafik till besökare i området. Närtrafik används primärt av invånare, men kan vara en lösning för att nå de besöksmål som ligger utanför tätorterna. Tjänsten behöver då utvecklas och anpassas utifrån besökarnas behov och näringarnas önskemål. Inför sommaren planeras därför ett test i samverkan med de av Västtrafik upphandlade taxibolagen som idag trafikerar närtrafiken med förhoppning om att efter SMaRT-projektets slut kunna leverera ett resultat och förslag till möjlig lösning till kommunerna, kommunalförbundet Skaraborg och Västtrafik.

Hjörings avtal kring samverkan med verksamheter utmed Skolevängen.

Region Nordjylland/Nordjyllands Trafikselskabs resultat ingår nu i Brønderslevs kommuns strategi för stig- och stationsområdet mellan Brønderslevs gymnasium och järnvägsstationen. Tillkomsten av ett nytt Interregprojekt tillsammans med bl a DSB i direkt följd av SMaRT för att arbeta med upplevelsen kring hållbara trafikalternativ.

Ett nytt Interreg-projekt baserat på samarbete kring hållbara transporter diskuteras i samtliga delområden. En gemensam workshop om fortsatt samverkan kommer att ske vid projektmöte i början av maj.

9. Förändringar och avvikelser under perioden

- Analysera konsekvenserna av periodens större avvikelser i förhållande till godkänd tids- och aktivitetsplan.
- Kommentera hur eventuella avvikelser påverkar resultaten.

Analys av förändringar och avvikelser under perioden:

Under perioden har det blivit tydligt att en del beteendeförändringar har utvecklats under pandemitiden och att de ofta inte stämmer med SMaRTa mål. I stället för att åka kollektivt och samåka åker man bil eller stannar hemma. Försäljningen av elbilar har gått upp och naggar intresset för hållbar kollektivtrafik i kanten. Smittrisker vägs mot risker i den globala

uppvärmningen. Eftersom undersökningar av transportbeteenden ligger till grund för såväl casen som för följeforskningen inom projekten, som i sin tur är baserade på casen, har detta påverkat följeforskningen avsevärt. Dels har projektets fallstudier fördröjts, vilket gör att en stor del av följeforskningen, som just följer och analyserar de fallstudier som genomförs i projektet, har förskjutits kraftigt till den allra sista delen av projektet, som nu kommer att bli mycket intensiv; dels har transportbeteenden påverkats så kraftigt att det blir svårare att urskilja projektets effekter på transportbeteenden från pandemin. Resultat från genomförda test behöver sättas i ett sammanhang där studerade attityder till hållbarhet och det egna ansvaret redan är i förändringsfasen.

Samtidigt finns incitament för förändring i t ex stigande bränslepriser och motivering till inköp av elcyklar när det är vår och människor längtar ut.

Den långa hänvisningen till digitala mötesformer har gjort att den digitala kompetensen vuxit betydligt och projektets metoder fungerar bättre och bättre. Även språksvårigheterna blir lättare att bemästra när man lär känna varandra bättre och det kollegiala nätverken blir därmed kompetensmässigt vassare och ger mer innehåll åt SMaRT.

Samskabelse med fysisk närvaro bedöms fortsatt vara grundläggande men under perioden har de digitala mötena och kompetensen att ha dem utvecklats. Digitala mötesformer med målgrupperna är fortfarande under utveckling och det tar längre tid än med anställd personal. Under perioden har metoder börjat utvecklas och visar sig ha flera fördelar framför fysiska, till exempel att de kan arrangeras som rum att besöka när man har tid och att man kan vara helt anonym. Digital samskabelse kan engagera en stor publik. Samskabelse riktad till speciella målgrupper, till exempel företagare, har också inbyggda fördelar i form av effektiv tid och resor som inte behöver företas, ibland ganska långa.

När tester och aktiviteter inte kunnat genomföras fysiskt har mycket få ställas på vänt tills restriktionerna nu har lättat. Det betyder att aktiviteterna får kortas, analysen ta mindre tid och överföringen till beslutsfattande enhet drar ut på tiden så att permanentad verksamhet äventyras.

10. Ekonomiskt utfall

- Analysera och kommentera större avvikelser mellan budgeterade och redovisade kostnader.
- För rapporteringsperiod 3-6: Analysera och kommentera projektets ackumulerade spenderingstakt (*Obs utgå från projektstart fram till nuvarande rapporteringsperiod*)

Analys av avvikelser och spenderingstakt:

Spenderingstakten var låg under period 1 och 2 av projektet på grund av Corona-pandemin. COVID-19 restriktioner har påverkat projektet på det vis att arbetade timmar i projektet var lägre än det budgeterade, aktiviteter har varit försenade och flera planerade workshop och resor har genomförts digitalt.

Period 3 visade ökning av förbrukningstakt då flera aktiviteter och cases har genomförts och kommit igång trots rådande pandemi.

Spenderingstakten för period 4 har ökat markant jämfört med tidigare perioder. Samtliga partners har kunnat genomföra några resor och aktiviteter som har varit försenade på grund av pandemin. Period 1 till 4 visar en förbrukning med ca. 75% av periodiserade budgeten exklusive intäkter. Svenska partners har en förbrukning med ca. 78% och danska partners har något lägre förbrukning med ca. 73%.

När det gäller personalkostnader ser vi en förbrukning med ca. 90% av budgeten. Personalkostnader löper på och det kommer att ske en ökning i denna posten då akademikergruppen kommer att göra ett stort arbete under kommande period. Kostnader för externa tjänster och utrustning ligger på en förbrukning på ca. 50% till och med period 4. Kostnader för resor och logi kommer inte att förbrukas helt.

Uppföljningsmöte gällande ekonomi med varje partner har genomförts och en prognos har gjorts. Prognosen för förbrukning av budgeten ligger på 90% exklusive intäkter och en intensiv sista period pågår där flera aktiviteter kommer att genomföras under en mer komprimerad tid än planerad. Det är främst budgetposten för resor och logi som inte kommer att förbrukas helt, men även några mindre poster för utrustningar.

Projektet har inga intäkter budgeterade och Varbergs kommun har kommit igång med uthyrning av sina cyklar och fått intäkter på ca. 35 000 Euro som nedjusterar budgeten med motsvarande storlek. Dessa intäkter hade inte helårseffekt och prognosen är att partnern kommer att ha ännu högre intäkter under sista perioden (vår och sommar 2022).

Kostnader för vissa aktiviteter såsom affärsmodellen och kommunikation om projektets resultat kommer att överskrida budgeten med mindre än 20%. Detta kommer att kompenseras av den låga förbrukningen av budgeten för resor och logi.

Aalborg kommun vill använda de utestående medlen från "resor och logi", för att stärka och optimera de konkreta insatserna för att främja hållbar rörlighet i kommunen. Analyser har visat att Stigsborg Brygge 5 och Aalborg Hamn som företag och case visar stor potential för att sprida speciell samåkning och cykling inom medarbetarnas rörlighet, vilket kan ha en avgörande effekt för att främja den övergripande hållbara rörligheten. Med en vilja att sprida den generella hållbara rörligheten och möta potentialen i större skala än Aalborg kommuns tre case vill Aalborgs kommun uppgradera insatsen genom att skapa en inspirationsvideo för andra kommuner och företag.

Omdisponering av posten för "Open Access paper" inom Aalborg universitets budget värd 3 000 euro önskas till kostnader för inspirationsfilmen. Det är inte möjligt att publicera en artikel innan projektets slut, eftersom en granskningsprocess tar flera månader, och eventuellt flera revideringar, innan

det kan ske. Det gör att förbrukningen av denna post kommer inte att ske och därför önskas denna post användas till filminspelningen.

11. Programmets sammanställning av resultat

Interreg ÖKS har valt att arbeta med teman för att kunna samla upp och aggregera projektresultat för att kunna visa resultat för hela programmet. Teman ska fungera som ett komplement till aktivitetsindikatorerna och användas i programmets resultatsammanställning. Teman har valts utifrån målsättningar i programmets projekt och för att de ska vara lätta att kommunicera.

Redogör för era viktigaste konkreta resultat som kan bidra till något eller några av nedan teman. Kommentera och tydliggör kortfattat utfallen/resultaten. Ange konkreta case och exempel. Berätta hur det gränsregionala arbetet har haft betydelse för resultatet.

Fossilfrihet/Grön omställning/Grøn omstilling

Trafik

Byggande/Byggeri

Nya metoder

Attitydförändring

Annat

Projektets bidrag till Fossilfrihet/Grön omställning/Grøn omstilling:
Genom att erbjuda rutter och paketlösningar samt göra det enklare för besökare att boka ett hållbart resealternativ bidrar Västra Skaraborg till grön omställning genom mindre beroende av fossil energi när det finns förutsättningar för fler besökare att välja hållbara resealternativ.

Casen Aalborg Havn och Stigsborg Brygge 5, som koncentrerar sig på pendling till och från arbete och transporter på arbetstid, har ett pågående test där personalen får möjlighet att under ett halvår hyra en elcykel för privat bruk samt att det finns elcyklar och elsparkcyklar att använda i tjänsten.

Ett exempel är kommunala inspektörer som kör mycket bil varje år. Två medarbetare har under perioden provat att använda elsparkcykel som komplement till den fossildrivna bilen. Testpersonerna har uppfattat att det optimerat deras arbete i form av tid, enkelhet och hållbarhet. Testpersonerna uppskattar att elsparkcykeln skulle kunna ersätta mellan 500-1000 km bilåkning årligen.

Nya jobb

Studenter i jobb

Fler jobb

Större arbetsmarknad

Nyanlända i jobb

Annat

Projektets bidrag till Nya jobb:

Fler arbeten kan på sikt genereras när nya affärer för transportnäringen såsom cykeluthyrning, elbilsuthyrning, taxi- och bussbolag möjliggörs.

Konkurrenskraftiga företag/virksomheder

Internationalisering/nya marknader

Bättre avsättning Investeringar Annat
Projektets bidrag till Konkurrenskraftiga företag/virksomheder: Nätverk där besöksnäringen möter transportnäringen skapar möjligheter till samverkan som gynnar näringarna, besökarna och landsbygden.
Bättre hälso- och sjukvård/helse- og sygehusvæsen Bättre behandlingar E-hälsa Annat
Projektets bidrag till Bättre hälso- och sjukvård/helse- og sygehusvæsen:
Hållbara transportsystem
Projektets bidrag till Hållbara transportsystem: Attraktiva miljöer i hållbara transportsystem spelar roll för människors beredskap att välja hållbara transporter. Utifrån projektets utveckling av ett gemensamt bokningssystem finns möjlighet att på ett nytt sätt boka hållbar mobilitet samtidigt som leverantörer av transporter har en ny arena att synas på som skapar nya affärsmöjligheter.
Projektets resultat faller utanför ovanstående teman ☐