

- Instruktioner

- Börja med att fylla i punkt 8 Periodens genomförda aktiviteter. Använd materialet där som bakgrund för övriga frågor.
- Lägg vid behov till fler rutor i tabellerna.
- Fokusera på analysen av projektets utveckling snarare än detaljer.
- Tänk på att notera i rutorna också om ingen aktivitet är knuten till den redovisade perioden eller om inga slutsatser dragits. Skriv "noll" eller "ingen aktivitet" eller "inga resultat framme ännu" eller liknande.

Lägesrapport 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. Den här blanketten beskriver delområde Hallands utveckling. Ifylld bidrar den till att samla upp lokala resultat, som är viktiga inte bara lokalt utan också för Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak i sin helhet. Därför är det viktigt att lägesrapporten skrivs på ett sätt som lätt kan förstås och kommuniceras.

Projektet bedöms:

- Vara starkt additionellt
- Ha mycket god genomförandekapacitet och ett mycket starkt partnerskap
- Bidra starkt till genomförandet av EU:s strategi för Östersjöområdet

Lägesrapport – Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak Svensk mall

1. Allmän information

Projektnamn		Ärende-ID
SMaRT – Sustainable Mobility Rural and Urban Transport		
Redovisningsperiodens start 2022-04-01	Redovisningsperiodens slut 2022-09-30	Lägesrapport nummer 5

2. Periodens resultat och utfall

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.

- **Programmål:** Öka andelen miljövänliga transporter
- **Projekt mål:** Utveckla, förbättra och skapa enklare tillgång till miljövänliga transporter för besökare, arbetande och boende.
- **Horisontella kriterier:** Hållbar utveckling, jämställdhet, lika möjligheter och icke-diskriminering.
- **Sociala och ekonomiska aspekter**

Områden där projektet har som mål att identifiera lämpliga åtgärder:

- Tydliga alternativa möjligheter för hållbart resande
- Incitament för att resa hållbart
- Medvetenhet om och enkel tillgång till hållbara resealternativ
- Hållbara affärsmodeller för resealternativ
- Allmänhetens tillit till hållbara resealternativ

Projektet har som mål att arbeta med alla dessa faktorer och identifiera lämpliga åtgärder som stimulerar ett hållbarare res val bland de olika kategorierna av resenärer i målgruppen.

Redogörelse

- hur periodens resultat leder i riktning mot projektets slutmål
- eventuella oväntade resultat
- hur arbetet med horisontella kriterier (hållbar utveckling, jämställdhet, likvärdiga möjligheter och icke-diskriminering) leder till bättre resultat

Resultat mot slutmål	Oväntade resultat	Horisontella kriterier

Analys

Analysen baseras på erfarenheter och utfall utifrån periodens aktiviteter, se punkt 8.

Analysera och ge gärna konkreta exempel från redogörelsen

- periodens resultat och uppnådda mål i förhållande till program- och projekt mål
- oväntade resultat

- hur arbete med horisontella kriterier (hållbar utveckling, jämställdhet, lika möjligheter och icke-diskriminering) leder till bättre resultat.

Aktivitet	Processer som startats, avslutats eller pågår	Periodens resultat	Uppnådda mål
4.3.1	En kommunikationskampanj kring de olika mobilitetstjänsterna vid naven och i sociala medier.	Ett förslag för fortsatt utveckling av naven.	Utveckling av de identifierade platserna för geografiska nav. Ökad medvetenhet om och enkel tillgång till hållbara resealternativ
4.3.2	Tester av olika mobilitetslösningar: elcykel, elbil, evenemangsresor och sista milen-bilen. Uppföljning av kvalitet och upplevelse hos resenärer och näring. Utveckling av det befintliga bokningssystemet.	Undersökningar med tillhörande analyser för de olika mobilitetslösningarna. Dialog med regionala kollektivtrafikbolaget Västtrafik kring sommarens test av befintlig Närtrafik. Mobilitetslösningarna och besöksmålen/besöksnäringens aktiviteter har anslutits till i det uppgraderade bokningssystemet så att resa och aktivitet går att hitta för besökare/kunder. Ökad förståelse för hållbar mobilitet hos näringar och besöksmål.	Utformning av mobilitetstjänster på de geografiska platserna. Tydliggjorda alternativa möjligheter för hållbart resande.
4.3.3	Förutsättningarna för fortsatt utveckling av hållbara affärsmodeller har stärkts genom en workshop för inbjudna gäster i företagsnätverket.	En strategi för fortsatt gemensamt arbete i det företagsnätverk som bildats under projektiden.	Utveckling av hållbara affärsmodeller.

	Aktivare kommunikation med och mellan aktörer har skapat förutsättningar för mer samverkan.		
4.3.4	En kommunikationskampanj med mål att stärka incitament och tillit för hållbara beteenden i sociala medier. En workshop kring nudging som verktyg för att ändra beteenden för de fem kommunerna. Resrutter med elcykel och bil.	Ökad kunskap och förståelse för hur man på ett positivt sätt åstadkommer beteendeförändring genom att arbeta med incitament i stället för förbud. Positiva erfarenheter av framtagna lokala resrutter.	Stärkta incitament och tillit till hållbara beteenden.
4.3.5	En rundresa till platser för potentiella rutter med förarlösa skyttlar i samverkan mellan kommunerna och med medverkan av representant för RISE.	En studie från RISE, förordar förarlösa skyttlar där man vill skapa förutsättningar för ett paradigmskifte i en lokala trafikplaneringen med mål att erbjuda hållbara alternativ till dagens trafik. Ökad kunskapen om vilka hållbara lösningar som är tekniskt möjliga idag eller i nära framtid.	Studie av landsbygdsrutter för förarlösa elskyttlar.

3. Aktivitetsindikatorer

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.

Aktivitetsindikatorer: Verka för ett långsiktigt samarbete genom att minst fem nya och formaliserade samarbeten startas, nya handlingsplaner skrivs eller avtal sluts under projektet.

Ange och kommentera periodens utfall för alla projektets aktivitetsindikatorer.

Endast gemensam rapport

	Indikator: Formali- serade samarbeten	Indikator: Etablerade nätverk	Indikator: Ingångna avtal	Indika- tor: Hand- lingspla- ner	Indikator: Framåt- syftande strategier
Antal					
- varav lång- siktiga					
Kommentar					

Enskilda näringsidkare

Medverkande företag

Företagets namn	Företagets adress	Aktivitetsindikator

4. Uppföljning, utvärdering/evaluering och lärande

- Beskriv hur projektet har arbetat med uppföljning och utvärdering under peri-oden.
- Vad har projektet lärt sig och hur har det påverkat genomförandet?
- Projektets har anlitat extern utvärderare. Analysera vad utvärderingen har kommit fram till, vilka rekommendationer projektet har fått från utvärderaren och vilka insatser som gjorts som svar på rekommendationerna.

Upphandlad utvärderare

Namn	E-post
Potential 12	peter.jadesjo@potential12.se

Inkomna rekommendationer från och insatser som gjorts pga rekommendationer från anlitad central utvärderare. (Fylls i av projektledningen)

Rekommendationer	Insatser

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

Interna lärprocesser i delområden inklusive t ex kompetensutveckling	Externa lärprocesser med allmänhet och företag (inklusive samskabelse)	Interna lärprocesser i projektet (inklusive rejsehold):

En workshop med tema nudging för förändring av resebeteendet. En studieresa till Helsingborg för att ta del av andras erfarenheter av hållbar mobilitet. Rundresa i respektive kommun i syfte att förmedla kunskap om förarlösa elskyttlar och förutsättningarna för förarlös mobilitet.	Två möten med Västra Skaraborgs referensgrupp bestående av branschföreträdare för tvåvägs kunskapsöverföring. Spridning av projektresultat och erfarenheter samt föreläsningar kring två framtidsspaningar och en lägesrapport om psykologiska förutsättningar för beteendeförändringar för partners och externa gäster vid slutkonferensen. En samskabelseprocess med företagsnätverket kring projektresultat och erfarenheter inför fortsatt arbete framåt. En workshop kring regler för paketering av reseupplevelser inklusive de hållbara resealternativen.	Slutkonferensen redovisade resultat och erfarenheter för hela partnerskapet samt inbjudna gäster. Gästföreläsare talade om parallell ny utveckling närmare kundens behov av kollektivtrafik samt förutsättningarna för beteendeförändringar på individnivå med inriktning på mobilitetsval.
---	--	--

Analys av periodens arbete med uppföljning, utvärdering/evaluering och lärande:
Här behöver vi fylla på? Vad?

5. Långsiktiga effekter

Projektet har 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.

Hur har projektet under perioden arbetat för att resultaten ska användas långsiktigt?

Under perioden har en gemensam SMaRTbok för Västra Skaraborgs fem kommuner tagits fram. Den beskriver projektets utmaningar, genomförda tester (inklusive resultat) och rekommendationer för ett fortsatt långsiktigt arbete i kommunerna. SMaRTboken ska även kunna fungera som inspiration och kunskapsbank för kommuner som står i begrepp att påbörja/snabba på/fortsätta sin planering kring hållbara persontransporter.

Vad kommer att leva vidare och hur efter projektets slut?

Samverkan mellan de fem kommunerna och med företagarnätverket i Västra Skaraborg med fokus på hållbara persontransporter har under perioden förberetts för att leva vidare genom att SMaRTboken innehåller rekommendationer för fortsatt arbete med geografiska nav, bilpooler, sista milen-bilen, evenemangsresor och förarlösa skyttlar.

Analys av periodens bidrag till projektets långsiktiga effekter:

Aktiviteterna kring de geografiska naven i Västra Skaraborg har öppnat en kommunikationsväg för människors val av transportsystem för nöjesresor, vilket ömsesidigt spiller över i övriga SMaRT-delprojekts arbete kring pendling till arbete och studier. Slutsatsen är att det är svårt att hålla isär målgrupperna, som ofta består av samma personer vid olika tidpunkt på dagen och under året.

Som en följd av att såväl transport- som besöksnäring involverats i ett tydligt utvecklingsarbete (inklusive organiseringen av de olika testerna) har ett företagarnätverk bildats. De nyvunna insikterna om gemensamma angelägenheter stärker båda näringsgrenarna och kommer även på sikt att få positiva effekter generellt för besökare och kommuner, och specifikt i ett skede när kollektivtrafiken står inför ett paradigmskifte mot mer hållbara transportlösningar.

Projektets hållbara affärsmodeller har arbetats fram med hjälp av samskabelseaktiviteter, inhämtad kunskap från forskning och näringsarnas egna utvecklingsprogram. Inte sällan har utmaningar lett till identifiering av framgångsfaktorer när man arbetat tillsammans.

Genom SMaRTbokens existens finns stöd för ytterligare samverkan mellan de fem kommunerna. Fler förvaltningar uppmuntras i framtida samverkansprojekt att delta i den strategiska planeringen för en gynnsam utveckling för områdets transport- och besöksnäring. Idéer och utmaningar kan tidigt tas om hand av samverkande transport- och besöksnäringar i första hand men spelar också en stor roll i den långsiktiga planeringen för näringslivet och den offentliga infrastrukturen.

6. Gränsregionalt mervärde

Det gränsöverskridande samarbetet i projektet ska åtgärda gemensamma utmaningar och ta tillvara orealiserad potential. Projektet ska gemensamt hitta lösningar så att besökare, bonde, pendlare, speditörer, och skolelever enklare ska kunna hitta och använda hållbara resealternativ oavsett vilken sida av gränsen de befinner sig på.

- Vad har arbetet över gränsen betytt för projektets genomförande och resultat under perioden? Ange konkreta exempel.
- Utgå ifrån de olika nivåerna för gränsregionalt mervärde nedan. Beskriv vilken nivå projektet har befunnit sig på under perioden. Nivån kan variera i olika aktiviteter och i projektets olika faser.



Analys av projektets gränsregionala mervärde:

I projektets inledning utbröt Covid -19 som ställde SMaRT-projektet inför ny utmaningarna både lokalt och gränsöverskridande. De olika delområdenas påverkan av restriktioner medförde att inblicken i och förståelsen för utmaningarna i respektive delområden ökade, vilket förde projektpartners samman. Arbetet skedde över delområdena och problemlösningen ledde till metodval som berikade och effektiviserade utan att tappa kärnan i uppdraget.

Den snabba omställningen utmanade de lokala resurserna men tillsammans, över gränserna, löstes problemen snabbt. Fler kunde sedan delta i gränsöverskridande arbete när fysiska resor inte behövde dominera det gränsöverskridande kollegiala samarbetet. Resultatet är mer kunskapsdelning och en påtaglig kollegial dialog.

Västra Skaraborg har dragit stor nytta av SMaRT-projektets utbredning över gränsen. Genom att lära känna varandra har insikten om möjligheter och utmaningar vuxit. De olika målgrupperna i Danmark och Sverige har bidragit till att se persontransporter, kundnära anpassningar och hållbarhet som en helhet även om SMaRT inte haft som mål att utvärdera sambanden mellan målgrupperna. Sannolikheten att förhållandena är likartade i ett större geografiskt område stärks och utblickarna blir intressantare allteftersom.

7. Näringslivets medverkan

- Analysera näringslivets medverkan under perioden och vilken nytta företagen har haft av sin medverkan, exempelvis genom samverkan, som projektpartner eller som målgrupp.

Nedan följer stödfrågor tänkta för intervjuer i syfte att följa upp företagens upplevda nytta. Redogör för slutsatserna tillsammans med projektets egna observationer. Svar på frågorna nedan ska inte skickas in.

Stödfrågor som kan ställas till företag som deltar i aktiviteter:

1. Vilket är ert företags främsta motiv för att delta i projektet?
2. Vilken nytta av projektet hoppas ni på?
3. Vilken nytta har ni hittills upplevt av att delta i projektet?
4. 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
 - Internationalisering
 - Kostnadsfördelar
 - Ökat antal anställda
 - Kompetensutveckling av medarbetare
 - Annat

Gradera utifrån följande skala:

1. Ingen förändring alls
2. Till låg grad
3. Till viss grad
4. Till hög grad
5. Till väldigt hög grad
6. Vet ej

Utveckla gärna svaret.

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

En undersökning har skickats ut till nätverket med företag och till projektets referensgrupp. Näringsgruppen uppger att de gärna ser ett fortsatt arbete för en destination som är känt för hållbara transporter. Näringsgruppen uppger att det finns en ökning av nya kontakter och ökad samverkan mellan näringar för erbjudande av hållbara mobilitetstjänster. Projektet har möjliggjort att näringsgruppen kunna erbjuda hållbara mobilitetstjänster i form av tester och näringsgruppen anser sig fått en ökad kunskap och förståelse för hållbar mobilitet. Referensgruppen anser att de bidragit till projektet, att projektet bidragit till representanternas egen verksamhet och att de fått ny kunskap genom de olika representanternas närvaro i referensgruppen.

Analys av näringslivets medverkan under perioden:

Involverade företag har sett en nytta med att vara med i projektet. Det har lett till nya nätverk, inte bara inom den egna branschen utan också med andra aktörer. Det har i sin tur gett insikter och ökad förståelse vad gäller den egna branschens möjligheter och utmaningar och andra branschens förutsättningar.

Näringsens företrädare har visat intresse för paketerade lösningar som inkluderar hållbara transporter till/från resmålet och som en del av upplevelsen på plats. Det har i sin tur gett möjligheter till ökat samarbete med besöksmål och researrangörer liksom med underleverantörer av exempelvis elbilar och elcyklar.

Erfarenheter från SMaRT Västra Skaraborg visar att man kan uppnå konkurrensfördelar när man kan erbjuda tillgång till hållbara transporter som en del av upplevelsen/bokningen. För arbetskraft i besöksnäringen har projektets erbjudanden inneburet att fler kunnat nå landsbygdens arbetsgivare genom att den hållbara transporten ända fram kunnat lösas.

Processer är igångsatta som bygger på de nya nätverkens förmåga att driva gemensam utveckling. Processerna har inte kommit så långt att man funderat på internationella kontakter eller koppling till högskola eller FOU.

8. Periodens genomförda aktiviteter

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

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.

Redogörelse periodens aktivitet:

Västra Skaraborg har anlitat företaget Nudgd för att få fram incitament som kan påverka besökarnas val av hållbar mobilitet (se aktivitet 4.3.4). Utifrån rapporten har en kampanj tagits fram för att uppmärksamma de olika mobiliteter som testats under sommaren 2022.

Nudgd gav den 14 april en föreläsning för kommunkoordinater och besöksnäring om hur man kan använda nudging för att resenärer ska ha lätt att välja hållbara alternativ att resa.

Utifrån Nudgds visuella profil har projektet och dess hållbara mobiliteter vara synliga under sommarens testperiod i form av affischer och flyers vid besöksmål, boenden och nav och via annonsering i sociala medier (Facebook och Instagram) under testperioden.

Budskapet har även syns i de fem kommunernas egna sociala medie-kanaler och näringsidkarnas informationskanaler för att öka spridningen till så många besökare som möjligt.

Advokat Jonas Thyborg, Konrad Advokater AB, som arbetar mycket med regler inom resenäringen presenterade vid en föreläsning den 12 maj vad som gäller vid paketering av reseprodukter. Paketering är en viktig del för att förenkla bokning av till exempel upplevelseresor inklusive de hållbara resealternativen. Reglerna är många och viktiga att kunna, både för besöksnäringens aktörer och för dem som arbetar med affärsutveckling i kommunerna.

Turistrådsdagen ägde rum den 22 september, där en programpunkt var SMaRT och framtidens hållbara resande. Deltagare för dagen representerar branschen i Västra Götalands 49 kommuner.

Inför resultatredovisningen under SMaRT-projektets slutkonferens producerade Västra Skaraborg en film som illustrerar områdets genomförda tester. Konferensen samlade personer från Västra Skaraborgs kommuner, representanter från medfinansierare och myndigheter. Även folkvalda var inbjudna men eftersom konferensen låg under de sista dagar före de allmänna valen blev deltagandet inte högt.

Projektets resultat och erfarenheter har under perioden spridits på olika sätt. Västra Skaraborgs arbete beskrivs i den metodbok som producerats centralt i SMaRT-projektet, en lokal SMaRTbok framställs för inspiration och som kunskapsbank för det egna området, projektets slutkonferens för inbjudna gäster samt till branschen, nätverk med näringar och referensgrupp.

Inför sommaren tester publicerades flera artiklar i Nya LidköpingsTidningen (NLT).

Analys periodens aktivitet:

Mobilitetserbjudandena blir mer utnyttjade om besöksnäringens aktörer, som ofta träffar kunderna personligen, presenterar dem, förklarar hur de fungerar och visar hur man bokar dem.

För att näringens aktörer ska agera behöver de i sin tur en personlig kontakt och påminnelse. Det blir annars svårt att säkra att informationen förs vidare i alla led så att det ger resultat i form av information till gäster och besökare och så småningom uthyrning.

Under perioden har testresultat i form av kommentarer från deltagare och anordnare kommunicerats till beslutsfattare genom de kanaler som SMaRT etablerat under tidigare perioder.

Effekterna på målgruppens attityder och medvetenhet redovisas i Akademin rapport.

Workshop används ofta för att hantera konkreta frågeställningar och uppdrag. Gränsdragningen mellan det processorienterade verktyget samskabelse, andra former för medborgardialog och samskabelse är svår att dra, både före, under och efter genomförandet. Alla syftar till kommunikation – med slutanvändare, partners och kollegor.

Workshops i förankringsprocessen kring deltagande i ett projekt som SMaRT behöver vara konkreta och syfta till att lyfta fram deltagandet som en förstärkning av uppdrag som redan är beslutade. Workshops kan också användas för att integrera arbetsresultat allteftersom i beslutandeprocesser i politiken, förvaltningarna och i andra organisationers motsvarigheter (ägare, styrelser etc). Vilket format man använder behöver situationsanpassas. I många fall behövs en plan för återkommande tillfällen för samskabelse, workshops och andra former för dialog.

Aktivitet: Lokal projektledning

Alla de tre områdena har en koordinator som ansvarar för aktiviteterna i respektive område

Redogörelse periodens aktivitet:

Den lokala projektledningen har fokuserats på de arbetsgrupper som tillsatts för de olika testerna som genomförts under sommaren. Det har också hållits sex möten (varav två fysiska) med kommunkoordinatorerna.

Projektledningen har under perioden även arbetat med ökad kontakt med näringar i företagarnätverket som startats upp under projektet. Med hjälp av mejl, personliga besök och telefonkontakter har nätverket stärkts. Om kommunerna också involverar fler specialister från olika förvaltningar stärks förutsättningarna för vidare samarbete för hållbara persontransporter efter projekttidens slut.

Analys periodens aktivitet:

SMaRT-projektets omorganisering av ledningsfunktionerna i följd av projektledarens sjukskrivning medförde i förlängningen att projektledningen i Västra Skaraborg blev mer koncentrerad och därmed ökade såväl antalet tester och kommunikationen med företagen.

Aktivitet: Målgruppen 10 %

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.

Högskolan i Skövde har under perioden hjälpt till med framtagande och genomförande av undersökningar (se rapporten från Akademin).

Det har varit svårt att rekrytera studenter för att genomföra intervjuer. Det är skälet till att undersökningar i samband med evenemangsresor inte genomförts.

Analys periodens aktivitet:

Att projektet inte kunnat undersöka besökarnas kännedom om och övervägande kring organiserade hållbara transporter till evenemang är en stor förlust för det fortsatta arbetet med till exempel bussbolag och kollektivtrafikutförare.

Aktivitet: CO₂-effekter

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.

Redogörelse periodens aktivitet:

Chalmers Tekniska Högskola har under perioden haft tillräckligt mycket indata för att kunna göra beräkningar på emissioner från SMaRTa hållbara mobiliteter och jämföra dem med utgångsläget trafiksituation. Viss höjd har tagits för påverkan av pandemin.

Analys periodens aktivitet:

Analysen av mätningarna visar att SMaRT har en positiv effekt på utsläppen om hållbar mobilitet kan ersätta dagens flöde av framför allt fossilt drivna fordon. Rapporten från Akademien innehåller detaljerna från Chalmers Tekniska Högskola.

Aktivitet: Kostnadseffektivitet

Tillsammans med en kostnadsfaktor ska projektet presentera en vägledning för vilka åtgärder som ger de största effekterna per investerad krona.

Redogörelse periodens aktivitet:

Det har varit svårt att få valuta för investerade kostnader för företagen då genomförandefasen med tester inneburit merkostnad för företagen genom att cyklar och elbilar behövt förflyttas mellan kommunerna.

Evenemangsresor är kostnadseffektivt, men företagen behöver en ekonomisk säkerhet om antalet resenärer är få. Här saknas också kundundersökningar för att säkerställa attityder och efterfrågan.

Analys periodens aktivitet:

Volymen av potentiella kunder är tillräcklig i Västra Skaraborg, kanske även på delområdesnivå. Uthyrningsbranschen har noterat en kraftig ökning av korttidsuthyrning som ännu inte haft samma genomslag i Västra Skaraborg, troligen beroende på projektets begränsningar i tid och volym. En lönsamhet för uthyrning av hållbara fordon går att räkna hem när omfattningen av uthyrningen minimerar behovet av logistik för att ha rätt fordon på rätt plats utifrån beställning och resterande framkörningskostnader är inräknade affärsmodellens ekonomiska kalkyl. Dagens analys pekar i stället åt att se över målgruppen och lyfta in exempelvis pendlare i systemet. Det kan också finnas andra sätt att organisera uthyrning av elbilar än som traditionell biluthyrning, till exempel olika former av bilpooler.

Företagen är försiktiga med att utmana sin befintliga verksamhet - det behövs mod och medel för att våga testa och satsa långsiktigt.

De behov av persontransporter som SMaRT-projektet identifierat är föremål för kollektivtrafikaktörernas intresse i termer av en ny typ av kollektivtrafik som är mer individanpassad och mindre tidtabellstyrd.

Aktivitet: Effekter hälsa och sociala faktorer

Projektet ska även reflektera kring vilka effekter potentiella åtgärder kan ha på hälsa och sociala faktorer.

Redogörelse periodens aktivitet:

Det råder ingen tvekan om att cykling är ett för kroppen positivare sätt att transportera sig än att åka bil eller att gemenskapen ökar i en evenemangsbuss, dvs att båda exemplen därmed är bättre för hälsan. Periodens aktiviteter har fokuserat på att presentera alternativ och ge en första kännedom om möjligheten att hitta den form av transport som passar individen.

Analys periodens aktivitet:

Att förändra beteende tar tid och det krävs uthållighet bland företag och kommuner för att effekten på hälsa ska visa sig.

Aktiviteterna har syftat till att göra allmänheten bättre bekant med hållbara alternativ, till exempel cykel i stället för bil och elcykel i stället för vanligt cykel och motsvarande tanke för bilar.

Att promenader och cykling är bra för hälsan är alla överens om men alla transporter kan inte direkt ersättas med vare sig promenader eller cykelturer, till exempel på grund av svårlösta tillgänglighetsförhållanden, allmänna tidsaspekter, behov av plats för medföljande personer/last och påverkan av väder och vind. Även kollektiva transporter kan ha en god effekt på upplevelsen av ett gott liv då man kan komma in i sociala sammanhang på ett nytt och kreativt sätt. Kollektiva evenemangsresor innebär också en upplevelse av livskvalitet då det kan vara svårt att ta sig till sådana arenor, särskilt de utanför tätorterna, utan egen bil.

Aktivitet: Omvärldsanalys

Under inledningen av projektet är det mycket fokus på omvärldsanalys och inventering av befintliga initiativ.

Redogörelse periodens aktivitet:

En studieresa till Helsingborg genomfördes 5–6 april 2022 med 9 deltagare från Västra Skaraborg. Under resan studerades en bildelningstjänst, två olika certifieringar för cykeluthyrning, ”bikehotel” och ”cybikeapproved”, konceptet Familjen Helsingborg (ett samarbete mellan kommuner, se <https://familjenhelsingborg.se/om-familjen-helsingborg/>) samt en researrangör med cykling i fokus.

Under slutkonferensens andra dag fick projektpartners lyssna till en föredragning av Jens Lindström, chef på Nobina, om X-Linjen i Säfte, som kör helt anropsstyrd kollektivtrafik till definierade hållplatser, och John Hultén, centrumföreståndare på K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, som gav förutsättningarna för en omstart av kollektivtrafiken som person- och situationsanpassad närtrafik. Mycket viktiga aspekter på förändring av beteenden gavs av professor Lars E Olsson vid Institutionen för Sociala och Psykologiska Studier vid Karlstads universitet.

Analys periodens aktivitet:

De stora förändringarna som förefaller ligga närmast SMaRT i tiden föranleds dels av insikten om behov av reformering av kollektivtrafikens Närtrafik, dels av oro kring energipriser, både bränslepriser och elkostnader.

Kollektivtrafiken i Sverige står inför en omstart, där den traditionella kollektivtrafiken kompletteras med annan mobilitet. Detta ligger helt i linje med vad SMaRT-projektet testat i Västra Skaraborg.

Innan någon ändrar beteende behöver grundläggande behov av till exempel välbefinnande och/eller önskad grad av kontroll vara mötta. Därför bör nya kollektivtrafiklösningar eller andra erbjudanden om hållbara alternativ börja med analys exempelvis av vilka trygghetsfaktorer som hotas respektive förstärks med ett förändrat beteende.

En ny inriktning av kollektivtrafiken för med sig andra planeringsförutsättningar för kommuner, entreprenörer och resande (oavsett målgrupp). I ett så stort förändringsarbete är det viktigt att kund-/medborgarperspektivet tas tillvara och att förankringen blir konkret. Samskabelse är SMaRT-projektets verktyg och erfarenheterna visar hur viktigt det är med former för medborgardialog för att förändra beteenden.

Aktivitet: Målgruppsanalys

För att utveckla och testa hållbara transportalternativ ska relevanta målgrupper identifieras.

Redogörelse periodens aktivitet:

Under perioden har den ursprungliga målgruppen "besökare" blivit tydligare genom mer genomarbetade personas. Med hjälp av Nudgd har olika budskap tagits fram anpassade för olika personas.

Analys periodens aktivitet:

Arbetet med målgruppsanalys har genomsyrat hela projektiden. Målgruppen besökare/turister är en mycket bred grupp med många olika intressen och åldersgrupper. Målgruppsanalyserna har utgått från de sen tidigare framtagna intressena och persona men har under tid blivit smalare, tydligare och därmed lättare att använda.

Aktivitet: Samskabelse

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.

Redogörelse periodens aktivitet:

Samspelet med resande är en samskabelseprocess som bygger på "armslängds avstånd" då gruppen "besökare" är flytande och svår att nå på individnivå. Här är Akademiens enkät- och intervjuundersökningar och efterföljande analys verktygen och redovisas i Akademiens rapport.

Samskabelse med näringen har utvecklats under perioden. Inför och under testerna har näringen varit delaktiga i de olika testernas marknadsföring och genomförande. Samverkan mellan besöksnäring och transportnäring har ökat i samband med de tester som planerats och genomförts under perioden.

Den 7 april informerades företagarnätverket om framtagna tester planerade för sommaren. Mötesdeltagarna bjöds in till dialog kring hur man gemensamt skapar merförsäljning genom medverkan i testerna och hur näringen kan paketera sina erbjudanden.

Den 5 juli hölls ett digitalt möte till vilket fem av områdets största aktörer bjöds in till dialog kring fortsatt arbete i det startade företagarnätverket efter projektets slut.

Den 27 september genomfördes en samskabelseprocess med företagarnätverket. Den hade fokus på projektresultat och erfarenheter av genomförda tester liksom fortsatt samarbete efter projektiden.

Analys periodens aktivitet:

Det finns ett intresse för fortsatt nätverkande och samarbete med hållbara transporter bland entreprenörerna. Problemet med "sista milen" har inte löst sig under projektiden men intresset för samverkan har ökat hos näringen.

Samskabelse och andra former för medborgardialog, samverkansinitiativ och tvärssektoriellt samarbete skapar rörelse hos enskilda – privatpersoner och företagare – som är viktigt att ta vara på vid samhällsplanering, näringslivsutveckling och platsutveckling genom fortsatt förädling av samskabelsemetoden eller motsvarande andra dialogmetoder.

Aktivitet: Rejsehold

Projektet arbetar med gemensamma gränsöverskridande peer review-grupper (rejsehold) som stöttar processer ibland partners.

Redogörelse periodens aktivitet:

Efter genomfört rejsehold i Västra Skaraborg tog projektet ett stort kliv för att närma sig företagen och resultatet blev ett företagarnätverk. Även målgruppen har smalnat av och blivit mer specifik efter att rejsehold genomfördes.

Analys periodens aktivitet:

Arbetet med rejsehold har upplevts som spännande och lärorikt. Inte minst om-läggningen från fysisk närvaro som grundregel till en helt digital och mer effektiv arbetsmetod som gjort att rejseholden kunnat avhållas med mindre kostnader i tid och pengar. Sammansättningen av ett rejsehold är av vikt och det är också viktigt att alla i rejsehold är aktiva vid alla tillfällen då rejsehold gästar.

Det är viktigt att våga ta in synpunkter från andra än de som har en aktiv roll i projektet. Västra Skaraborg behövde få en skjuts för att våga involvera företagen. Det är genom rejsehold och projektets referensgrupp som projektet vågat prioritera, fokusera på vissa tester och vågat utmana.

Aktivitet: Workshop

Projektet ska genomföra 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.

Redogörelse periodens aktivitet:

Ingen aktivitet på Västra Skaraborgs nivå mer än föredragning av resultat på projektledningens slutkonferens.

Analys periodens aktivitet:

Ingen analys denna period.

Aktivitet: 4.3.1 Identifiera platser för geografiska nav

Redogörelse periodens aktivitet:

För fortsatt utveckling av kommunernas nav efter projekttidens slut har en arbetsgrupp under perioden tagit fram utgångspunkter som kommer vara en del i Västra Skaraborgs SMaRTbok.

Analys periodens aktivitet:

Alla fem kommunerna står inför olika utmaningar, exempelvis i form ombyggnationer, vid respektive nav. Utmaningarna kan med hjälp av erfarenheterna från SMaRT-projektet och tips och råd från SMaRTboken i stället ses som möjligheter

när de nya naven kan anpassas både vad gäller innehåll och utseende för en hållbar och multimodal framtid.

Aktivitet: 4.3.2 Utforma mobilitetstjänster på de geografiska platserna

Redogörelse periodens aktivitet:

Västra Skaraborg har fokuserat på att ta fram olika kombinationslösningar för att möjliggöra att hållbara resor ända fram till målet. Besökare kommer till området med tåg, buss eller bil. De senare har kunnat parkera den egna bilen och istället välja att färdas med elcykel, elbil eller sista milen-bilen.

Sommarens tester har genomförts för att studera hur egna erfarenheter hos representanter för olika målgrupper kan skapa tillit till system med kombinerade och hållbara lösningar, påverka benägenheten att söka de hållbara alternativen och uppmärksamma att även själva resan är en upplevelse.

Bokningstjänsten Towni har utvecklats så att besökare enkelt kunnat boka områdets mobilitetslösningar för att resa dit man vill. Tjänsten underlättar även för transportleverantörernas planering och möjligheter att hitta nya kunder. De mobilitetstjänster som varit bokningsbara i Towni är elcykel, elbil och sista milen-bilen.

Ett arbete bland annat beskrivning av funktioner, kravspecifikationer, intressenter och tänkbara testmiljöer för landsbygdsnära bilpooler har påbörjats men är av tids-skal hänskjutet till vidare utveckling efter SMaRT-projektets slut och är därför inkluderat i SMaRTboken.

Elcykel

Besöksnäringens engagemang för uthyrning av elcyklar har varit helt avgörande för utfallet under sommarens tester. Två uthyrningsplatser per kommun användes under perioden 11 april – 15 augusti. Boendeanläggningar i närheten av naven har visat sig vara den bästa platsen. Med utgångspunkt från samtliga nav finns förslag på cykelrutter.

Elbil

Lidköping, Vara, Götene och Grästorps kommuner har under perioden testat att erbjuda besökare hyra av elbil. En resrutt genom området och information om lokala laddplatser togs fram. Mellan 1 juni – 31 augusti har en bil varit placerad i Hällekis och en i Lidköping. Den senare har även kunnat bokas från Grästorp och Vara. Den har då flyttats till bokad plats. En tredje bil har varit stationär på två av områdets hotell.

Bilen i Hällekis har haft en manuell utlämning av nyckel medan Lidköpingsbilen har haft nyckeln placerad i nyckelskåp, med kod skickad till kunden via sms. Den tredje bilens nyckel har lämnats ut av hotellens personal.

Bilen i Hällekis har haft flest uthyrningar - båtgäster har visat sig vara en intressant målgrupp.

En digital kundundersökning skickades ut via mejl. 26 uthyrningar ägde rum under testet och 10 personer har svarat på enkäten.

Evenemangsresor

I våras erbjöds evenemangsresa med buss till Vara konserthus. Två bussar körde t o r Lidköping – Vara och en t o r Skövde - Skara - Vara. 54 personer valde att resa med bussarna.

Under sommaren arrangerades evenemangsresor till Läckö slott, slotten är ett besöksmål som under säsong har mycket besökare och inte minns under sina föreställningar med Läcköoperan och konserter med Läckö session. Vägen mellan Lidköping och Läckö slott är smal och parkeringsytorna otillräckliga när många besökare strömmar till. För att underlätta och minska trafiken erbjuds bussar vid 11st föreställningar med Läcköoperan och 14 st konserter Läckö sessions. Resan t o r Lidköpings recentrum och Läckö slott och hade 12 stopp utmed vägen. Sammanlagt har 1135 resenärer valt att resa med buss. 94% av resenärerna uppger att de skulle tagit den egna bilen om inte lösningen funnits.

Evenemangsresor med två bussturer erbjöds till en konsert på Lilla Björkö, en plats där en landsbygdsbaserad arrangör med ambition om hållbarhet på flera plan utvecklar ett eventbaserat besöksmål. Genom att erbjuda konsertgäster evenemangsbussar stärktes arrangörens profil samtidigt som man kunde påverka sina besökare att välja ett hållbart transportval. Projektet erbjöd två busstransporter. En körde med start i Skara via Lundsbrunn och Götene till Lilla Björkö, 22 gäster nyttjade denna tur. Den andra bussen utgick från Lidköping och körde via Filsbäck, Källby och Kinnekulle. Här valde 14 gäster att resa med buss.

Sista milen-bilen

Sista milen-bilen är ett utvecklingstest av befintlig närtrafik, dvs en anropsstyrd kollektivtrafik för behovsstyrda transporter. Till skillnad från den ordinarie närtrafiken har sista milen-bilen varit digitalt bokningsbar, gått att boka till besöksmål och gett besökarna möjlighet att transporteras närmsta vägen även om transporten korsat områdets kommungränser. Hållplatser är identifierade besöksmål och upphämtningsställen (man hämtar inte vid hemmets dörr).

Under perioden 1 juli – 15 augusti erbjöds sista milen-bilen via Västtrafiks upphandlade entreprenörer för Närtrafik. Ett 80-tal hållplatser och besöksmål på landsbygden i område Västra Skaraborg lades in för bokning digitalt. En digital enkät skickades ut via mejl till kund. 170 personer valde att resa med sista milen-bilen. Flest resor har gått till de ca 30 resmål som där aktörer själva marknadsfört erbjudandet. 44 personer svarade på enkäten.

I testet av sista milen-bilen har 53 % av besökarna uppgivit att de inte kunnat ta sig till besöksmålet utan sista milen-bilen och 35 % har verifierat att de skulle valt den egna bilen om inte lösningen funnits. 50 % av resorna har gått till eller mellan tätort och besöksmål på landsbygden, 40 % av resorna har korsat minst en kommungräns och 25 % har rest mellan två besöksmål som båda ligger på landsbygden.

Analys periodens aktivitet:

Under sommaren ökar antalet personer markant i Västra Skaraborg, då många besökare väljer att komma hit på kortare eller längre besök. Utmaningen i SMaRT har varit att hitta hållbara mobilitetslösningar för ett område som genom gemensamma åtaganden alltmer växer fram som en självständig destination. I den processen kan urskiljas en större generell medvetenhet om hållbarhet, vilket blir en konkurrensfördel för destinationen Västra Skaraborg.

Västra Skaraborgs hypotes vid testets konstruktion var att besökare vill resa i det geografiska området utan att ha kunskap om kommungränser. Man vill kunna se besöksmålet som resedestination, få klart för sig hur transporten fungerar och komma åt bokning av resan i samband med val av besöksmål. Med stöd i statistiken kan man konstatera att hypotesen fungerat väl.

På landsbygden i Västra Skaraborg finns det hundratals besöksmål där det ofta är den sista biten som är svår att hantera utan egen bil. Det ställer krav på besöks- och transportnäringarna att skraddarsy tänkbara lösningar och kommunicera dem på ett sätt som gör valen och handhavandet begripligt för besökare och administrationen överskådlig och enkel för näringarna.

Evenemang och besöksmål med stor publiktillströmning utanför tätbebyggt område innebär en temporär stor ökning av trafik relativt till det normala trafikflödet. Det blir trångt, det kan bli trafikfarligt och parkeringarna räcker inte till. Att begränsa antalet bilar och samtidigt maximera antalet besökare kräver samma typ av planering som hållbara transporter i sig kräver. Det är en dubbel vinst om konceptet kan utvecklas.

Många aspekter på hållbarhet, platsutveckling, samhällsplanering och trafikflöden behöver samordnas och kommuniceras till allmänheten på ett sätt som höjer effektiviteten och skapar möjligheter. SMaRT Västra Skaraborg har visat att det finns möjligheter och stora vinster i att färre bilar men fler människor trafikerar området. Det ger mindre utsläpp, frigör parkeringsytor och ökar servicen till boende i området. Det ger också möjligheter att blanda besöksnäringens målgrupper för hållbart resande ända ut med andra målgrupper som funnits i SMaRT-projektets danska del, dvs arbets- och studiependling.

Stadens lösningar är svåra att anpassa till landsbygden. När projektet är slut behöver kommuner och näringar fortsätta arbetet för att kunna bli långsiktigt hållbara i den landsbygdsbetonade miljö där besöks- och annan näring verkar idag och i än större utsträckning kan verka i framtiden om infrastrukturlösningarna planeras hållbart.

Placering har haft betydelse för antal uthyrningar i Västra Skaraborgs tester. Att mobilitetslösningarna ska utgå från de geografiska naven är en förutsättning som kan ifrågasättas utifrån vilken mobilitet som avses. Principen är att den hållbara lösningen ska vara lättillgänglig för besökaren och lättadministrerat för näringen. Då är det inte säkert att just naven är de bästa platserna.

En utmaning som identifierats är bristen på taxiförare. För att kunna möta framtidens anropstyrda kollektivtrafik behöver taxiföretagen kunna leverera.

Besöksnäringens aktörer behöver mycket information och tydlig förståelse till vilken nytta de nya hållbara mobila lösningarna är för dem. Annonsmaterial skickades till alla med information om projektet. Trots det har direkt kontakt via besök eller telefon krävts för att skapa engagemang. Testerna har tydligt visat att de aktörer som engagerar sig också vinner kunder.

Aktivitet: 4.3.3 Utveckla affärsmodeller för mobilitetstjänster

Redogörelse periodens aktivitet:

Tester med elcykel, elbil och evenemangsresor under perioden har genomförts i samverkan mellan SMaRT, transportnäringen och besöksnäringen. Testerna har givit näringen möjligheter att bedöma om det ger ett mervärde och förbättrar lönsamheten att kunna erbjuda hållbar mobilitet.

För att ge näringarna en gemensam infrastruktur för framtida affärsmodeller (och samtidigt ger kunderna lättillgänglig service) har SMaRT utvecklat det existerande bokningssystemet Towni. Systemet möjliggör nu bokning av hållbar mobilitet samtidigt som besökaren bokar biljetter till upplevelser, och leverantörer av persontransporter kan ta i anspråk en ny informationskanal - att synas på och som bas för nya affärsmöjligheter.

I något fall har erfarenheter från test gjort att boenden köpt in hyrcyklar för att på så sätt utvidga sin affärsidé till att omfatta erbjudanden om hållbara upplevelser som samtidigt är en transport.

Analys periodens aktivitet:

Slutsatsen efter sommarens testperiod är att akilleshälen för hållbara mobiliteter är lönsamheten för såväl besöksnäring som persontransportsektorn. Det krävs en målmedveten process att få hållbarheten att bli en konkurrensfördel till en grad som återspeglas i företagets ekonomiska hållbarhetsberäkningar.

Uthyrning av elcykel eller elbil och möjliga val av hållbara evenemangsresor är fråga för bil-, cykel- och bussföretag och besöksnäringen tillsammans. Det under projektiden startade företagsnätverkets betydelse för rollfördelning och planering bör kunna utvecklas när lösningen kan ligga i samordning av besöks- och transportnäringens gemensamma intressen och att vidga målgruppen så att den omfattar inte bara besökare utan även arbets- och studiependlare.

Att boenden beslutar köpa in elcyklar för uthyrning är en direkt följd av erfarenheterna från SMaRT och en spridningsbar lösning även utanför Västra Skaraborg. Man kan också se att uthyrare kan bli mer angelägna om att knyta direkta kontakter med målgrupperna utan att ta vägen över besöksnäringens aktörer. Hållbara besöksmål, kommersiella och ideella, är också tänkbara partners i framtida hållbara affärsmodeller.

Andra effekter är mer komplicerade att dra nytta av då investeringarna är större och omsättningen ofta för liten för landsortens enskilda besöksnäring- eller transportföretag. En sådan lösning, som inte testats inom ramen för SMaRT, skulle kunna vara bilpool där besökare tillfälligt kan vara medlemmar.

Lättillgängliga och hållbara mobilitetstjänster visualiserar aktörernas hållbarhetsarbete, som i sin tur är marknadsföringsbart för alla ingående partners i ett samarbete kring hållbar mobilitet och hållbar turism.

Testet av sista milen-bilen har visat att den aktör som marknadsför tjänsten får fler kunder men kan som bieffekt i testet också underlätta för personalens resor till sin arbetsplats. Det är en av flera påtagliga incitament för att se den svenska delen av SMaRT och den danska som två sidor av samma mynt. Det finns säkert fler vinster att hämta i att se en överlappning av målgrupper (exempelvis besökare och pendlare, kunder till landsbygdsetablerad försäljning eller kundbesök till tjänsteföretag) i planeringen av hållbara persontransporter ända ut.

Aktivitet 4.3.4 Att stärka incitament för och tillit till hållbara beteenden

Redogörelse periodens aktivitet:

Utifrån tester och datainsamling från sommaren 2020 är det belagt att de olika mobilitetslösningarna har det gemensamt att de måste vara synliga, lättillgängliga och enkla att boka. Under perioden har Västra Skaraborg tagit hjälp av företaget Nudgd som har kunskap om hur man genom information och synlighet kan påverka ett förändrat beteende. Sommarens testade mobilitetstjänster har placerats ut på fler platser, mer synligt och med tydligare information till besökarna. Dessutom har bokningssystemet testats och korrigerats för att bli så enkelt att använda som möjligt. Erfarenheter utifrån tester redovisas i Akademiens rapport.

Analys periodens aktivitet:

Att påverka beteenden tar lång tid och kräver kunskap och uthållighet. Projektet har under perioden anpassats till den kunskap och erfarenhet som finns för att visa på intresset och viljan för hållbara mobilitet när de erbjuds men det är en slutsats att dessa perspektiv inte varit tillräckligt belysta från början av SMaRT-projektet.

Aktivitet 4.3.5 Studie av landsbygdsrutter med förarlösa elskyttlar

Redogörelse periodens aktivitet:

Fem potentiella platser har analyserats utifrån hur bedömningar kan göras av behov och effekter av förarlösa tjänster och hur planering för och implementering av förarlösa mobiliteter kan se ut. En sammanfattning presenterades av RISE för arbetsgruppen före sommaren. RISE presenterade även delar ur rapporten under projektets slutkonferens.

Analys periodens aktivitet:

Beslutet att implementera förarlös mobilitet måste baseras på behov där det förarlösa fordonet gör avsedd skillnad. Införandet kan inte tas innan behovet är utrett och matchningen behov/åtgärd bedöms vara adekvat. Huvudsakligen är förarlösa skyttlar en lösning i miljöer där man söker lösa mobilitet via paradigmskifte med syfte att reducera antalet trafikrörelser och/eller parkerade fordon.

Även i fall där det förarlösa alternativet inte anses optimalt kan den efterfrågade effekten oftast åstadkommas med ett annat hållbart alternativ.

Att arbeta med förarlösa skyttlar i bebyggda områden kräver att lokala trafikregler uppdateras med hänsyn till säker drift.

Förarlösa skyttlar kan minska behovet av annan trafik. Trafikmiljön kan påverkas och en effekt kan vara att befintlig trafik framförs med lägre hastighet eller kan hänvisas till andra rutter där risker vid blandning av trafikslag är mindre.

Alla lyckade insatser med mål att minska antalet bilar innebär att färre parkeringsplatser behövs, vilket frigör mark som kan användas för annat. Nya bostadsområden kan bli grönnare och mer attraktiva om mindre parkeringsytor krävs. Det kan vara en effekt av bättre anpassad kollektivtrafik, etablering av delningstjänster som bilpooler eller andra samhällsplaneringsåtgärder som till exempel cykel- och gångbanor som gör bilinnehav mindre attraktivt. Vid besöksmål undviks att attraktiva ytor för upplevelse i stället används som parkeringsplatser.

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:

10. Ekonomiskt utfall

Denna analys är viktig för projektets ekonom i den ekonomiska redovisningen.

- 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:

Även denna period har mindre korrigeringar behövts genomföras då budgeten inte synkat med de tester och aktiviteter projektet behövt genomföra.

11. Programmets sammanställning av resultat

Interreg ÖKS har valt att arbeta med teman 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 programmet och för att de ska vara lätta att kommunicera.

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

Fossilfrihet/Grön omställning

- Trafik
- Byggande
- Nya metoder
- Attitydförändring
- Annat

Projektets bidrag till Fossilfrihet/Grön omställning:

Kommentar:

Genom testet av sista milen-bilen som en anropsstyrd mobilitet har SMaRT Västra Skaraborg visat att kollektivtrafikens Närtrafik behöver ses över för att attraheras av fler. En utökad Närtrafik innebär en annan organisering, bl a så att fler kan resa över kommungränser till destinationer utanför den traditionella kollektivtrafiken, oavsett om det handlar om arbetspendling, besök hos företag eller sociala kontakter. En ny Närtrafik som är fossilfri minskar utsläppen samtidigt som behovet av en andra bil i hushållet minskar även utsläpp från privata förbränningsmotorer och spar på ändliga resurser i tillverkningsfasen.

Med inspiration från SMaRT i Danmark kan man se att en helhetssyn på SMaRT-projektets målgrupper – pendlare för arbete och studier i Danmark och besökare i Sverige – kan man åstadkomma fler hållbara mobiliteter än man kan i varje grupp var för sig. Pendlaren och besökaren är i princip samma person fast vid olika tidpunkter. Har man hittat eftersökt mobilitet för arbetsresor är det lättare att hitta motsvarigheten för nöjesresor och tvärtom.

Nya jobb:

- Studenter i arbete
- Fler jobb
- Stötta arbetsmarknad
- Nyanlända i jobb
- Annat

Projektets bidrag till Nya jobb:

Kommentar:

Sommararbetande ungdomar och personer utan tillgång till bil har visat sig kunna ta sig till arbeten i besöksnäringar som ligger utanför kollektivtrafikens ordinarie turer, vilket öppnar för möjligheter till fler sysselsatta inom många näringar som kan drivas på landsbygden.

Konkurrenskraftiga företag

- Internationalisering/nya marknader
- Bättre avsättning
- Investeringar
- Annat

Projektets bidrag till Konkurrenskraftiga företag:

Kommentar:

Under sommarens testperiod har de olika mobilitetslösningarna visat att områdets besökare inte behöver ta med den egna bilen, eller att man kunnat ställa sin bil på boendets parkering för att i stället färdas fram på en elcykel eller i en elbil. För längre resor har den anropstyrda sista milen-bilen varit ett bra alternativ. Sista milen-bilen har också varit ett färdmedel för besöksnäringens personal, vilket ökar tillgängligheten till sommarjobb för ungdomar och arbetskraft som inte själva har körkort eller tillgång till egen bil, samtidigt som tillgängligheten till fler anställningsbara personer ökar för företag på landsbygden.

Hållbara transportsystem

Projektets bidrag till Hållbara transportsystem:

Kommentar:

Projektets utveckling av ett existerande bokningssystem bidrar till att transportföretag och kunder nu enklare når varandra vid exempelvis evenemangsresor.

Tack för din redovisning!

Övrigt du vill komplettera din lägesrapport med: