

# Projektutvärdering slutrapport – Extern utvärdering



1. Grundinformation	
Projektnamn SMaRT	Ärende-ID
Stödmottagare Destinationsbolaget Läckö Kinnekulle	Organisationsnummer
Projektets startdatum 2020-01-01	Projektets slutdatum 2022-09-30
Projektets totala budget 3 242 511	Budget för utvärdering (enligt upphandling) 45 000

## Utvärderingen i sammanfattning

- Projektet har inför slutrapport utvärderats 2 ggr
- Utvärderare och projektledning inklusive styrgrupp har haft kontinuerliga möten och diskussioner kring projektets mål och aktiviteter för att säkra möjlighet att nå de uppsatta målen samt för att diskutera de förbättringar som föreslagits i utvärdering.
- De åtgärder som diskuterats och rekommenderats har adresserats av projektet genom olika åtgärder, till exempel ökat fokus på utbyte och samordning mellan områdena, stärka den externa kommunikationen samt förbättringsåtgärder för att mäta projektets formulerade mål gällande ökad medvetenhet och prognos på CO2-minskning.
- Genomgående har ett omfattande arbete lagts på att förbereda för att projektets aktiviteter, i den mån det varit möjligt, att leva vidare efter projektavslut samt säkra att kunskap och slutsatser finns tillgängliga för aktörer utanför projektet.
- Indikatorerna: Nätverk, Nya handlingsplaner/strategier samt avtal har fått ett utfall på 9 st mot uppsatta 5.

### Slutsatser och kommentarer

Enkät till projektmedarbetare visar på att pilottesterna har varit mycket uppskattade och bidragit med såväl ny kunskap som att lyfta frågan kring hållbar mobilitet till en större målgrupp.

De mätningar som projektet gjort i de olika projektgeografierna pekar på både ökat intresse och kunskap kring hållbar mobilitet samt en positiv förändring till attityden för hållbara mobilitetslösningar i anslutning till pilottesterna. Det bör dock poängteras att det finns en inbyggd svårighet att kartlägga detta på detaljnivå men att man under projektet vidtagit olika åtgärder för att kunna besvara dessa frågor så tillfredställande som möjligt.

Att mäta potentiell CO2-minskning i de olika åtgärderna bedöms ha varit en utmaning. Den totala CO2-minskningen av en beteendeförändring ger ringar-på-vattnet-effekter och är komplicerat att säkerställa då det skulle behövas samlas en stor mängd data från många

olika källor. Däremot är det positivt att detta arbete ändå lett fram till en vetenskaplig artikel som publicerats och presenteras under 2022.

En stor majoritet av respondenterna (80%) ser att åtminstone delar av pilottesterna kommer att kunna finnas kvar i ordinarie verksamhet.

Såväl Samskabande och Rejsehold har varit genomgående varit mycket uppskattade av partners.

Publikationen "A SMaRT way to travel" som publicerats i samband med slutkonferensen är en bra sammanfattning av resultat, aktiviteter och lärdomar från de olika testerna som genomförts för partners samt innehåller även information om Samskabande och rejsehold.

#### **Pandemin har hanterats på ett mycket bra sätt**

Trots att restriktionerna haft en avsevärd inverkan på målgruppernas resebeteende och pilottesternas möjligheter att genomföras har projektet på det stora hela gjort en imponerande kraftsamling under 2022 i syfte att bära projektet fram mot de uppsatta målen.

Projektledningen har kontinuerligt arbetat med partners för möta pandemin bland annat genom att sätta upp ekonomiska prognoser samt ökat det gemensamma utbytet genom digitala lösningar istället för fysiska möten.

## 2. Slututvärderingens upplägg och genomförande

Redogör för projektutvärderingens upplägg och genomförande.

Projektutvärderingen har pågått kontinuerligt och enligt plan sedan projektet startade 2020-01-01. Två utvärderingar har genomförts och slututvärderingen påbörjades i september 2022 och slutfördes med presentation till styrgruppen i oktober 2022.

### **Metod och upplägg för slututvärdering**

Slututvärderingen genomförs i relativt nära tid till utvärdering 2 där intervjuer med olika nyckelpersoner genomfördes. Då pilottesterna genomfördes under sommaren har utvärderingen prioriterat att göra en enkätundersökning med fokus på pilottesterna. Intervjuer med nyckelpersoner och deras intryck av projektet förmedlat under utvärdering 2 bedöms till stor del lika relevanta och giltiga för slututvärderingen.

Slututvärderingen innehåller följande delar:

1. Sammanfattning av projektet och den underliggande logiken
2. Nyckelaktivitet: Pilottesterna och det gemensamma lärandet
3. Analys

Den externa utvärderaren har haft en kontinuerlig dialog under hela projektet med projektledaren och även andra involverade aktörer i samband med möten och events. Rapporteringen sker i skriftlig form men redovisas även muntligt för styrgruppen. En dialog med styrgruppen kring utvärderingens resultat sker efter färdigställandet av respektive utvärdering.

## 1. Sammanfattning av SMART

SMaRT syftar till att öka andelen hållbara transporter genom att utveckla, förbättra och skapa enklare tillgång till miljövänliga och koldioxidsnåla transportsystem för besökare, arbetande och boende, vilket främjar hållbar regional och lokal trafik. Detta görs genom att arbeta med två huvudaktiviteter/mål:

1. Identifiera åtgärder som stimulerar ett förändrat resebeteende
2. Utveckla och testa olika lösningar relevanta för de ingående parterna avseende geografi och definierade målgrupper.

Genom förprojekt har man vid uppstart projektet en god gemensam kännedom och enighet om att ett antal områden som man ska rikta sina åtgärder mot i syfte att stimulera ett förändrat resebeteende:

- Tydliga alternativa möjligheter för hållbarare resande.
- Incitament att resa mer hållbart
- Medvetenhet om och enkel tillgång till hållbara resealternativ
- Hållbara affärsmodeller för resealternativ
- Tillit bland allmänheten till de tillgängliga hållbara resealternativen

En av de centrala förändringarna man strävar efter och vill mäta är att se hur målgruppernas kännedom och attityder till hållbarare resande förändrats.

Projektet kan förenklat sammanfattas att partners, baserat på åtgärder som identifieras och prioriteras med hänsyn till respektive geografi genomför olika tester av "gröna mobilitetslösningar" samt samlar in kunskap om hur man skapar bästa förutsättningar för dessa. De här testerna kombineras med kommunikationsinsatser. Efter avslutat projekt mäts attitydförändringar och offentliga aktörer har också då tillgång till nya verktyg för att främja viljan att välja hållbara transportalternativ.

Integrerat i projektet finns modeller och metoder som stödjer det transnationella lärandet mellan partners men också mellan olika aktörer som till exempel offentlig sektor och akademi.

Projektet har för att stärka kunskap och inflytande från målgrupper även en metod (Samskabelse/Samskapande) där denna involveras.

### **Partnerskap och deras målgrupper**

Partners i projektet kommer från tre områden, norra Jylland, Halland och västra Skaraborg. Dessa områden har en gemensam utmaning i att öka andelen hållbara resor bland boende och besökare. Gemensamt för de deltagande områden är att de består till stora delar av landsbygd. För att förflytta sig på landsbygden används idag i alla områden i väldigt hög utsträckning bil. Låga volymer av resande medför att det kan vara svårt att skapa en heltäckande kollektivtrafik till och från arbete och skola. Besökare som kommer utifrån och som har sämre kunskap om kollektivtrafik vågar inte förlita sig på något annat än sin egen bil.

## 2. Utfall av enkät – Pilottester och lärande

Enkäten skickades ut till 45 personer från partners som i varierande omfattning deltagit projektet.

Enkäten är indelad i 3 delar:

- a. Organisation och målgrupp
- b. Pilottester
- c. Lärande och erfarenheter

Totalt har 26 personer svarat på enkäten (14 svenska och 12 danska).

De som svarat har till övervägande del varit projektmedarbetare i någon form men även styrgruppsmedlemmar. Majoriteten av de som svarat representerar kommuner/region i projektet vilket är positivt (och förklarligt) då dessa varit ansvariga för pilottesterna.

### Om pilottesterna

- 96% instämmer helt eller delvis i att Pilottesterna har givit ny kunskap samtidigt som en majoritet instämmer helt eller delvis i att Pilottesterna har bidragit till att förbättra arbetet med hållbara mobilitetslösningar (92%) 4% svarar nekande på denna fråga.
- När det gäller fortlevnaden av projektet instämmer över hälften endast delvis i att hela eller delar av pilotprojektets lösningar kommer finnas kvar eller erbjudas efter projektavslut. Dock är det 20% som instämmer till fullo men 12% anser att detta inte stämmer alls.
- När det gäller pilottesternas bidrag till lyfta hållbar mobilitet som en viktig fråga i organisationen instämmer majoriteten helt eller delvis till detta. Dock är det 20% som inte alls instämmer.
- Projektets betydelse för att göra pilottesterna bättre finns det en positiv uppfattning om.

■ Stämmer ■ Till viss del ■ Stämmer inte ■ Vet ej



### Vad hade kunnat förbättra utfallet av pilottesterna?

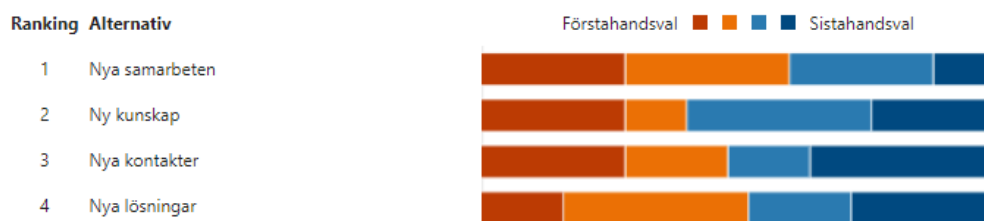
I denna del fanns det möjlighet till öppna svar och där skymtar 2 huvudspår:

1. Pandemin
2. Ett mindre komplext projekt med färre komponenter skulle ha bidragit spetsa pilot-testerna och uppföljningen av dessa.

Dessa två huvudspår är dock inte direkt en spegling av den totala uppfattningen av projektet utan den stora majoriteten har inte svarat något. Den upplevda komplexiteten och pandemin berörs utförligare under det avslutande analys-avsnittet.

### Rangordna nyttorna med att ha genomfört och deltagit i projektet

I syfte att beröra frågan kring vad den här typen projekt erbjuder i form av effekter utanför själva projektmålet bads respondenterna att rangordna mellan vanliga typer av indirekta positiva effekter. Man ska således inte se detta som bra eller dåligt utan svaret handlar om att rangordna dessa inbördes.



Väger man samman antal första och andra handsval så pekar resultatet på att "Nya samarbeten" har varit den största nyttan av projektet i projektet medan "Nya lösningar" med samma resonemang kommer på andra plats. Dock har "Ny kunskap" och "Nya kontakter" övervägande 3:e och 4:e platser.

### Vilken kunskap, lärdomar eller erfarenheter tar du med från projektet som inte direkt har med hållbar mobilitet att göra?

Rejsehold	13
Samskabelse	17
Inget	3
Annat	4



Resultatet är ganska entydigt att de två samarbetsmodellerna/formerna för kunskapsutbyte har varit mycket uppskattade. I en öppen fråga lyfter också några att mer tid för att arbeta med dessa metoder hade varit önskvärt och positivt för projektet.

## 9. Sammanfattande kommentar och analys

I nedanstående analys läggs fokus på måluppfyllelse, projektets organisering samt det långsiktiga användandet av projektets resultat.

### Projektets logik, omfattning och komplexitet

I utvärderingarna som genomförts pekas entydigt på att det i hela partnerskapet funnits en förståelse för vad projektet ska göra i fråga om att nå de 2 övergripande mål man satt upp. Man har genomgående bedömt möjligheterna att nå dit som realistiska och detta kan ses som ett kvitto på att logik och projektets planerade aktiviteter varit både nödvändiga och väl förankrade.

I några intervjuer och svar på enkäten lyfts projektets komplexitet. Dessa kommentarer, som utvärderaren uppfattar det, kan betyda att ambitionen kanske varit något hög, men också att det varit flera parallella processer, som visserligen bidragit till målet men där de i olika omfattning varit beroenden av varandra.

Utvärderare ser dock inte detta som en direkt koppling till några problem som kan kopplas till projektledning, samarbetsutmaningar eller partners olika åsikter utan bör ses mer som ett tecken på att frågan i sig är ganska komplex och den här typen av projekt kan ibland innebära att partners behöver balansera mellan många olika intressen och logiker. Det har då varit en fördel att man haft två tydliga gemensamma mål att jobba mot (förändrade resebeteenden och test av olika lösningar), som i retrospektiv bör ha bidragit till att minska effekterna av en upplevd komplexiteten.

### Pandemi

Pandemin har satt många organisationer under stor press. I externt finansierade, transnationella projekt med en mängd olika partners, från olika logiker och med ambitionen att genomföra pilottester ute i fält så är det utan tvekan ytterligare ett steg upp på skalan.

De fysiska möten som var tvungna att ställas in kunde ha bidragit till att motverka komplexiteten, dels genom de informella diskussioner som kan hållas under fysiska möten, dels genom att inte behöva lägga tid som skulle gått till annat för att utforma nya arbetssätt för digitala studiebesök och möten.

Restriktioner bidrog också till nya beteenden för hur folk reser, vilket transportmedel man använder och hur ofta man gör det. Just den här beteendeförändringen hade varit mycket svår att hantera och även förutse när projektet var i ansökningsfasen. Detta är en förändring som projektets olika partners hanterat men är ytterligare en sak utanför projektets kontroll som kan haft en negativa konsekvenser.

I projektets sammanställning nämns dock en fördel av pandemin där den *”bidragit till ett mer konsekvent och effektivt samarbete och kunskapsutbyte internt i projektet.”* Något som kan tyckas stå i motsats till några av slutsatserna.

### Pilottester

Pilottesterna har till stor del varit den övergripande ambitionen och gemensamma drivkraften i SMaRT-projektet. Som samlande kraft har dessa bidragit till att skapa ett projekt även om de genomförts med olika målgrupper, omfattning och förväntade mål. Utifrån är det enkelt att se värdet i att kraftsamla runt en så viktig fråga som hållbara transporter, för såväl boende som besökare. Att också kunna hänvisa till att det genomförs liknande tester på flera platser i andra delar av såväl Danmark som Sverige ökar trovärdigheten för piloterna.

Som kan ses i enkätsvaren har de generellt varit värdefulla i att producera ny kunskap och bidragit till att stärka partners kapacitet och intresse för att jobba vidare med frågan på flera sätt. Samtidigt som man generellt ser positivt på att hela eller delar av piloterna kommer att kunna finnas kvar i någon mån.

### **Beteendeförändringar**

Det finns flera resultat som pekar på beteendeförändringar men också att möjligheten till beteendeförändringar har utvecklats positivt sedan projektet började. I projektets sammanfattande slutrapport finns siffror och fakta från de olika regionerna som bland annat pekar på hur kunskapen om hållbara transporter samt att viljan att välja hållbara transporter har ökat. Dessa två exempel är bara ett axplock på de siffror kring beteendeförändringar som SMART-projektet har mätt och i någon mån kan sägas vara ett bidrag till. Naturligtvis kan man ha en längre och djupare diskussion kring vad det är som bidrar till den här positiva utvecklingen, är det pandemin, klimatförändringar eller teknikutveckling som är de största orsakerna? Oavsett, så visar uppföljningar av de olika pilottesterna och med de som varit målgrupper en generell positiv utveckling i sin attityd till hållbara transporter.

### **Minskning i CO2-utsläpp**

Den rapport som författats för att stödja projektets ambition i att mäta den potentiella minskningen av CO2-utsläpp behöver nämnas i utvärderingen. Den är i sig ett utmärkt exempel på hur komplicerat det är att räkna hem eventuella minskningar baserat på beteendeförändringar och val av transporter. Det finns ringar på vattnet både i fråga om positiva effekter men också i fråga om negativa. Varken programmet Interreg ÖKS eller SMaRT har som sitt huvudsakliga uppdrag att finansiera forskningsresultat men det är dock positivt att man med hjälp av projektet har kunnat bidra till forskningsområdet genom en publicerad artikel och möjliga vidareutveckling av en modell för den här typen av beräkningar.

### **Avslutande reflektioner**

SMART-projektet har under tuff period genomfört ett transnationellt projekt med många involverade målgrupper, organisationer och projektmedarbetare där man med hög samverkansgrad kunnat utveckla och testa ett antal lösningar för hållbara mobilitetslösningar.

Projektet har enligt medarbetare lett fram till att deras organisationer har fått ny kunskap och tillgång till nya lösningar för att bidra till en mer hållbar mobilitet.

Som en viktig del av projektet har man också lagt mycket fokus på att främja det transnationella lärandet mellan de båda ländernas partnerskap vilket visats sig vara uppskattat i form av nya samarbeten och ny kunskap.

Projektets erfarenheter har konsoliderats i en sammanställning "A SMaRT way to travel" med stor användbarhet både inom och utanför projektets partnerskap och efter avslut.



