

Läges- och slutrapport

Regionala strukturfondsprogrammen
Nationella regionalfondsprogrammet

Del 1 - Lägesrapport

Avser innevarande rapportperiod. Ifylld rapport bifogas som fil (pdf) i Min ansökan under rubriken "Lägesrapport".

1. Grundinformation

Projektnamn	Ärende-ID	
Testresenär-arbetsplatser Region Jämtland Härjedalen	20203315	
Stödmottagare	Organisationsnummer	
REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN	2321000214	
Redovisningsperiod fr.o.m	t.o.m	Lägesrapport nr.
20230501	20230831 (samt sep och okt 2023)	11
Projektets startdatum	Projektets slutdatum	
2020-01-01	2023-10-31	

2. Gör en övergripande beskrivning av projektets verksamhet

Beskriv övergripande vad ni arbetat med i projektet under aktuell redovisningsperiod. Redogörelsen bör innehålla beskrivning av:

- övergripande verksamhet
- hur ni arbetat mot mål och delmål
- eventuella avvikelser från projektbeslutet
- eventuella ändringar
- hur ni arbetat med horisontella kriterier
- vilka processer som initierats
- kommentarer kring eventuella aktiviteter och resor utanför programområdet.

Övergripande verksamhet

Rapportering omfattar rapporteringsperiodens fyra månader samt de sista två månaderna fram till och med projektets avslut. Den innefattar aktiviteter fram till och med sista datum för projektaktiviteter 230831 samt aktiviteter som kan härröras till de sista två månaderna avseende sammanställning resultatredovisning och resultatspridning 231031.

I övrigt hänvisas till tidigare inlämnade rapporter för ytterligare fördjupad och historisk bakgrunds-information och resonemang.

Då projektet nu befunnit sig under de sista sex månaderna har det varit en intensiv

period varvat med mer eller mindre stiltje då de sista av dessa månader inträffat under sommar och semestrar – en tid då projektaktiviteter rörande arbetspendlingsresor inte kan genomföras på grund av att få arbetar och reser till och från arbetsplats. Då även skolorna har sommarlov och de ordinarie rutinerna kring vardaglig arbetspendling sätts ur spel.

Detta upplägg av projektet lades efter den godkända förlängningen och förmeringen som hade dessa riktlinjer och datum fastslagna.

Beslut togs därför att avsluta testresenärperioder med arbetspendling med resultatmätningar och enkätförfrågningar per den sista juni - 20230630.

Fram till stängning av projektaktiviteter 20230831 genomfördes under augusti projektaktiviteter av annan karaktär och under projektets sista två månader fram till och med 20231031 genomfördes aktiviteter kopplade till resultatsammanställning samt resultatspridning.

Vi redovisar här de tillfälliga samt övriga förändringar som kan ha skett under denna rapporteringsperiod.

Hur vi arbetat mot mål och delmål

Vi jobbar ständigt mot de mål vi har uppställt för projektet och stämmer av de insatser vi gör så att de hela tiden syftar och verkar mot dessa mål. Detta gäller även för de omläggningar, den utveckling och de anpassningar vi gjort och för uppkomna aktiviteter.

Eventuella avvikelser från projektbeslutet

Nej

Projektet har under hela projekttiden fram till slutet fortsatt arbeta, planerera, organisera samt utföra aktiviteter i enlighet med projektplanens och godkänd projektsökans syften och mål - allt detta har dock utförts under ständig revidering utefter de förhållanden och följder som bl a Corona/Covid19 pandemin inneburit/innebär.

Detta är dock i sin tur helt i enlighet med innebörden av utvecklingsarbete och aktivt arbete med utvecklingsprojekt.

Några framträdande avvikelser kring hur både vi och finansärer antog att utmaningar, aktiviteter och andra påverkansåtgärder skulle kunna driva arbetspendlingen mot mer hållbarhet beskrivs nedan.

Synen på var arbete kan utföras och därmed var arbetsplatsen förlägg fysiskt har

genomgått en radikal förändring – vilket inneburit ett stort avsteg från de ursprungliga planer och aktiviteter som planerades för inom projektet. Det har även avspeglats i omfång av mätresultat samt förbättring – genom projektets aktiviteter - i förhållande till indikator mängd CO2. Står att läsa med ingående under avsnitt, slutrapport och resultat.

Bränslepriser och elpriser har under perioden höjts vilket innebär ett starkt incitament till förändrade vanor både hos anställda och arbetsgivare.

Till detta kan läggas inflationen som stegrats kraftigt vilket medför fördyringar- i både ägande, egen drift och underhåll samt hyra - för att tillhandahålla stora centrala fysiska arbetsplatser. Allt fler uppmanar sin personal att arbeta på distans åtminstone delar av arbets-veckan och därmed kan antalet fasta fysiska platser för arbetsuppgifter skalas ned.

Den allmänna inställningen till fordon med alternativa drivmedel till de traditionellt fossila har börjat att ändrats under perioden men fortfarande finns en skepsis.

En stor faktor i möjligheten att pendla med elcykel är en växande motvilja hos arbetsgivare kring batterier och rädsla för batteribränder – om detta botten i okunskap vet vi ej, men här krävs förstärkningsåtgärder.

Kan hända har även mönstret i att åka in till sin arbetsplats om man känner mindre sjukdomssymtom även förändrats i och med pandemin – men det är svårt att uttala sig om detta är en bestående förändring. Mer troligt är att synen på och acceptansen kring distansarbete ändrats och därmed är det fler som arbetar från hemmet vid symptom.

Något som in ändrats är behovet av att övervinna olika barriärer, hinder och rädslor i strävan att lägga om vanor och beteenden till mer hållbara– även om det sker inom andra slags arbetspendlingsätt än vi kunde förutse 2020 då vi startade.

Att bemöta dessa och hitta lösningar som underlättar kvarstår och är en ständig process.

Även så den viktiga faktor som ligger i beslut kring utformade av samhällsplanering, kollektivtrafiksatsningar, infrastruktur, fordonsutformning etc fortsätter att vara dominerade för människors möjlighet att välja färdssätt. Här finns stora geografiska skillnader och markant skillnad mellan tätort och *landsbygd*

Vi har kunnat identifiera barriärer och hinder som inte kan härröras till individnivå eller arbetsplatsens ledning och styrning. Dessa ligger på en strukturell, planmässig, beslutsfattande - oftast offentlig nivå. Bristen på kommunikation mellan olika parter samt en brist rörande användarbehov/perspektiv och brist på beredskap och flexibilitet i ett snabbt föränderligt samhälle är tydlig i många fall. Drivkrafterna har även de visats sig kunna vara divergerande från de som vi trodde vid projektskissandet

Vi har kunnat identifiera att grunder och beslut som är avgörande för erhålla stöd och

hjälp framåt - även ta del av aktiviteter inom vårt projekt – inte är utformade på ett effektivt och realistiskt synsätt när det kommer till de förhållanden och förutsättningar som gäller för huvudparten av vår region. Därav har inte så många som vi önskat kunnat delta i projektaktiviteter

Vi har lagt om i projektets tidplan för olika aktiviteter, anpassat aktiviteter och ägnat arbetsinsatser till relevanta aktiviteter och projektarbete

Detta ligger fortfarande ligger i linje med och följer projektets intentioner och mål.

Budget lagd för tänkta aktiviteter har inte kunnat upparbetats – vilket är helt naturligt då stor del av projektperioden inte medgivit resor, fysiska sammankomster och även inneburit med ömmande ärenden för ledning, ägare och chefer att adressera.

Därmed har det varit färre testresenärer, fysiska arbetsplatsbesök, fysiska workshops, fysiska utvärderingar, fysiska nätverksmöten, fysiskt deltagande i omvärldsbevakande aktiviteter så som konferenser, seminarier, studiebesök etc.

Arbete med horisontella kriterier

Då projektet syftar till att nå många olika målgrupper och identifiera olika personers barriärer till beteendeförändring inom klimatfrämjande områden är horisontella kriterier medvetenhet kring dessa en ständig aktivitet.

Även fortsatt har varje styr- respektive projektgruppsmöte startas med en reflektionsfrågeställning knuten till dessa. Under denna period har extra resonemang först kring den sydsamiska minoritets- och urbefolkningens koppling till projektet.

Lärpass kring härskartekniker förlades i anslutning till ett styrgruppsmöte

Projektet har jobbat vidare inom beteende – och förändringsprocesser både på individnivå och på organisationsnivå genom att studera olika modeller.

Då projektet har fokus på att hinder, barriärer och drivkrafter skiljer sig åt mellan individer och att målgruppen därmed de facto är en stor mängd olika målgrupper med divergerande behov och krav – är en användarnas uppfattning av olika tjänster största prioritet.

Projektet söker använda sig av den inhämtad metodiken inom tjänstedesign i att revidera och förbättra enkäter, information och erbjudanden kring projektaktiviteter så att de bättre anpassas till specifika mottagare och därmed ger betydligt bättre utväxling. Projektledningen har fördjupat kunskaperna inom tjänstedesign och hur denna kan appliceras på systemnivå.

Projektet har kontakt med olika regioner i Sverige för att utarbeta ett framtida pilotprojekt för att kartlägga och senare möte den kompetensbrist som existerar inom exempelvis tekniska och fordonstekniska utbildningar gällande nya CO2 smartare drivmedel och transporter.

Vi har kunnat identifiera att grunder och beslut som är avgörande för erhålla stöd och hjälp framåt - även ta del av aktiviteter inom vårt projekt – inte är utformade på ett effektivt och realistiskt synsätt när det kommer till de förhållanden och förutsättningar som gäller för huvudparten av vår region. Framskrivna och tidigare godkända projektansökningar - vilka oftast ligger till grund för finansiärers beslut - är inte normkritiskt genomförda – här behöver vi skärpa oss. Därav dessa normativa hinder - har inte så många som vi önskat kunnat delta i projektaktiviteter

Projektet har under perioden- tillsammans med andra berörda parter utforskat vilka möjligheter som skulle kunna finnas för att utveckla projektunderlag som bättre kan inkludera fler inom olika geografiska platser.

Ett närmare samarbete och utbyte har skett med bl a Energicentrum och region Gotland, som brottas med liknande problematik

Vi årets nationella cykelkonferens var ett av huvudteman barn, unga och vår hälsa. Hur mycket kostar det samhället i sämre fysiskt och psykiskt hälsa - sämre inlärningsförmåga och sämre utvecklingskraft på grund av att den fysiska vardagsmobiliteten minskat drastiskt? Det bottnar i att vi skjutsar våra barn, i ren omtanke och tro att det är säkrast för dem – men att resultatet i det långa loppet blir det omvända. Skillnaderna i hälsa hos barn uppvuxna mellan de familjer som har kunskap, råd och möjligheter till fysisk aktivitet och utomhus och de där detta saknas kommer vara stora. Här finns en stor reell risk i ojämlikhet. Något som vi tagit med oss i projektet och lyft bl a under sluteventet.

Endast 36% av flickorna i Sverige och 51% av pojkarna når upp till rörelserekommendationerna som finns idag. Det lyfts även att såväl skolgårdarsutformning som aktivtransport till och från skola/förskola påverkar mängden fysisk aktivitet hos barn och unga. Fysiskt aktiva barn leder oftast till fysiskt aktiva vuxna.

Projektet har varit delaktig i arbetet med att ta fram länets jämställdhetsstrategi - vilken under hösten 2023 är ute på en sista remissomgång. Boende på landsbygd med avsaknad av samhällsservice - exempelvis persontransportlösningar - innebär större risk för kvinnor att hamna i en kvinnofälla där de bär huvudansvaret för barn, hem och familjens logistik med nödvändigt skjutsande och därför inte kan satsa på sin egen personliga utveckling, arbetskarriär - vilket ökar risken bl a för att inte kunna vara ekonomiskt oberoende och få sämre pension.

Beslut kring samhällsplanering, infrastruktur, transportlösningar inkluderande kollektivtrafik fattas fortfarande oftast av män. De som är mest beroende av dessa beslut och som oftast är de som är användare är kvinnor och barn.

--

3. Beskriv genomförda aktiviteter

Beskriv de aktiviteter och därtill kopplade delaktiviteter som genomförts under aktuell period. Utgå från aktiviteterna som framgår av ert beslut.

Akt.	Delakt	Aktivitetsbenämning	Beskrivning
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektorganisation och uppföljning	<p>Projektledning, projektgrupp och styrgrupp träffas regelbundet för avstämningar samt har träffats gemensamt. Kommunikation med deltagare i projektet – såsom deltagande arbetsplatser, deltagande i cykelvänlig arbetsplats samt referensgruppsmedlemmar i alla kommuner – ständigt under utveckling</p> <p>Under denna slutfas av projektet har projektledning, projektgrupp och styrgrupp samt referensgruppsmedlemmar, projektdeltagare och andra berörda arbetat fördjupat med resultat, slutsatser och utvärdering samt hur och till vilka resultatspridning ska ske. Förutom digitala sammankomster har man under två tillfällen har arbetskonferenser genomförts den 15 juni samt den 15 augusti</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Uppstart och planering	<p>Här har vi valt att redovisa arbetsplatser som deltagit som med testresenärer som redovisat sina testperioder genom mätresultat genom enkäter och förfrågningar.</p> <p>De facto arbetsplatser som deltagit i projektet genom olika aktiviteter är avsevärt fler.</p> <p>Under denna period har 1 st nya arbetsplatser tillkommit i denna gruppering. Det befintliga arbetsplatserna har fått ytterligare möjligheter att prova på resealternativ.</p> <p>28 st arbetsplatser deltar som projektdeltagare fram till och med denna period. Dessa är fördelade på 8 st av regionens 8st kommuner. Av dessa är 18st privata och 10st offentliga. Arbetsformerna med dessa arbetsplatser har fått utvecklats och anpassats till individuella lösningar jämfört med ursprungliga intentioner när projektet skrevs.</p>

			<p>Alternativa arbetsformer för all projektverksamhet är under ständig utveckling.</p> <p>Se tidigare rapporteringar</p> <ul style="list-style-type: none"> - beredskap och mobilitet - säsongsarbetande med mycket lång pendling - varierande start/stop arbetsplats <p>Tjänstedesign är en modell/verktyg som används för att nå olika behov hos olika målgrupper. Även tillämpligt på systemnivåer</p> <p>I övrigt se tidigare rapporteringar</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fas1 -Kickoff	<p>Se tidigare rapporteringar – p g a nya utmaningar sker ständiga revideringar och "kick-off":er</p> <p>Ytterligare fysiska gemensamma träffar har denna period genomförts bl a i samband med Energikontorets sommarmingel i juni samt en i augusti inför slutevent</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Omvärldsanalys samt nätverkande Nationellt och Internationellt utbyte med regioner som lyckats i omställningsarbete och med beteendeförändringar	<p>Sker kontinuerligt:</p> <p>Se tidigare rapporteringar samt ovan beskrivning i löpande text</p> <p>Har fått ett större fokus under de senaste rapporteringsperioderna</p> <p>Resonemang med regionens avd för företagsstöd 3 maj</p> <p>Samråd för framtida behov av utvecklingsinsatser Vinnova, Bräcke kommun samt Jamtli 3, 4 maj</p> <p>Workshop med Peak Innovation rörande omställning och mobilisering 9 maj</p> <p>Deltagande 30 maj- konferens Mobilitet och samhälle i Stockholm</p> <p>Gemensamt seminarium med NTF och Trafikverket i Östersund 20 juni</p> <p>28 augusti besök hos projektgruppsdeltagare VY i Umeå – hur företagsättning kan överföras till Jämtland</p>

			<p>29-31 augusti nationella cykelkonferensen i Sundsvall</p> <p>Nätverksutbyte med bl a Region Gotland, Energicentrum Gotland, Gotlands universitet, Gothems socken, E-Go vid besök 22-29 juni</p> <p>19 oktober Turismdagen i Åre – arbete med hur projektets resultat tas vidare in i framtida satsningar och utvecklingsinsatser hos besöksmål och destinationer.</p> <p>Digitalt deltagande på alla nivåer Deltagande i fördjupande seminarier och workshops samt samrådsmöten som berör projektets verksamhetsområden och framtida implementering av resultat.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Extern kommunikation och resultatspridning	<p>Ständigt löpande arbete och revidering Se tidigare rapporteringar</p> <p>Resultatspridning har skett på lokal, regional och nationell nivå</p> <p>Översättningar av projektets informationsmaterial samt enkäter och instruktioner till flera språk</p> <p>Slutevent genomfördes 27 september med deltagare med blandad proffessionstillhörighet.</p> <p>Dragningar och spridning av lärdomar, slutsatser och resultat har skett bl a för Regionens näringslivsråd 8 maj Ösd kommun Bilpoolssatsning 4 augusti Uppstartsarbete regional transportplan 4 september Dialogmöte Mittbanan 22 september Fastighetsnätverket 10-12 oktober Turismdagen Åre 19 oktober Regionala utvecklingsnämnden 24 okt Kollektivtrafiknämnden 26 okt I samband med audit av TVV sep</p>

			<p>Under perioden har informationsmaterial tagit fram rörande förmåncyklar – detta har delats ut bl a vid sluteventet och kommer även att användas av EKR's framtida arbete</p> <p>Projektet har förekommit i en mängs olika mediala sammanhang under hela projektperioden och så även under denna sista rapporteringsperiod: Några axplock.</p> <p>5 maj – inslag i P4 Jämtland, isamband med cykelevent</p> <p>8 september – Jämtlands tidning, i samband med vinnare cykelvänlig arbetsplats</p> <p>12 september – inslag i P4 Jämtland I samband med vinnare av cykelvänlig arbetsplats</p> <p>24 oktober – inslag i P4 Jämtland</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Lokal anpassning och förankring samt testperioder med aktiviteter på olika arbetsplatser	<p>Aktiviteter stänger per sista augusti 2023.</p> <p>Projektets mätningar från aktiviteter stängde per sista juni 2023</p> <p>1st nya projektdeltagande arbetsplatser arbetsplats har tillkommit under perioden</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2. Testperioder med tänkbara aktiviteter. Olika arbetsplatser Kollektivtrafik	<p>Viss ökning sedan pandemirestriktioner hävts men många jobbar numera på distans</p> <p>Hinder är att många delar av regionen saknar kollektivtrafik</p> <p>Denna period låg aktivitet då den inträffade maj samt juni månader och därefter stängdes aktiviteten</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testperioder med tänkbara aktiviteter Testresenär -Elcykel	<p>Utfallet av denna aktivitet har varit väldigt bra. Det finns ett stort intresse av att kunna få låna och prova elcykel på arbetsplatserna även vintertid och det inspirerar till att komma igång med cykling som arbetspendlingsform</p> <p>Utfallet har varit över vad man någon-</p>

			<p>sin trott och planerat för och möjligheter för inköp eller annan finansiering för lån av ytterligare elcyklar, ellådcyklar och t ex cykelvagn har via projektet lånats ut till intresserade arbetsplatser och gett ett gott utfall</p> <p>Aktiviteten har bäddat för att arbetsplatser överväger att införa löneförhöjningar i samband med anställdas val av koldioxidsmartare arbetspendling – ex elcykel, cykel, elbil</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testperioder med tänkbara aktiviteter Testresenär -Cykelvänlig arbetsplats	<p>Cykelvänlig arbetsplats –27 st deltagare</p> <p>Pågått kontinuerligt som aktivitet. Kontakt med deltagare och potentiellt ny deltagare.</p> <p>Projektets aktivitet har inspirerat till många egna initiativ - allt från nya cykelparkeringar, inspirationsföreläsningar och planer på ombytet/bastuhus - hos deltagarna som ständigt ökar på sina listor av uppfyllda kriterier.</p> <p>Under projektetiden har en nationell satsning – Cykelvänligast – dragit igång där privata och offentliga arbetsplatser kan delta – under mycket snarligt uppbygg som projektets aktivitet. Här finns en bra öppning att denna aktivitet kan leva vidare efter projektslut – men någon ansvarig inom regionen borde utses.</p> <p>Cykelevent genomfördes 5 maj på torget.</p> <p>3 maj genomfördes en träff med ett inspirationswebbinarie, fika och delade erfarenheter med andra cykelvänliga arbetsplatser.</p> <p>Intresset för förmåncyklar är stort men kunskapen om att detta existerar är mycket lågt och behovet av information är stort - den 23 maj genomfördes en workshop med deltagande fy-</p>

			<p>siskt. Föredragen vid denna workshop spelades in och på så sätt fick de som deltog vid den digitala workshopen 31 maj höra samma föredrag. Båda dessa tillfällen var välbesökta och det här är ett något Energi och Klimatrådgivarna kommer att fortsätta informera kring framöver i sin ordinarie verksamhet</p> <p>Aktiviteten har varit en bra inkörsport till att gå med som projektdeltagande arbetsplats inom fler av Testresenärs aktiviteter.</p> <p>Tävlingen kring den cykelvänligaste arbetsplatsen avslutades den 30 juni och de två vinnarna korades och tilldelades varsin av projektets två elcyklar 21 augusti WSP – flest kriterier 5 september Länsstyrelsen – bäst utveckling. Prisutdelningarna skedde som en överraskning på respektive arbetsplats och spelades in för att senare visas på sluteventet.</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testperioder med tänkbara aktiviteter Testresenär - Kompetenshöjning kollektivtrafik	Se tidigare redovisning – inga aktiviteter under denna period
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testperioder med tänkbara aktiviteter Testresenär - Kompetenshöjning Cykel, Elcykel, Elbil	<p>Elbil -prova. Aktivitet genomförd på deltagande arbetsplats 23 augusti</p> <p>Provcykla elcykel har genomförts bland annat via cykelevent som hölls på torget 5 maj. Möjlighet gavs att prova ellådcykel. Där var även flera cykelhandlare på plats och visade underhåll, service och däckbyte. Korpen informerade kring Jämthjulingen och Destination Östersund kring sommarens satsning på</p> <p>Lån av el-cykel på arbetsplatsen en mycket efterfrågad aktivitet. Utfallet har varit över vad man någonsin trott och planerat för och möjligheter för inköp eller annan finansiering för lån av ytterligare elcyklar, ellådcyklar och t ex cykelvagn ska efterfrågas hos finansör.</p>

			<p>Utlåning av cykelvagn till projektdelta- gande arbetsplatser har genomförts – varav ett par arbetsplatser efter lånet- iden köpt in egna vagnar.</p> <p>Workshop och inspirationsmöte rörande bl a parkeringslösningar på arbetsplat- sen 3 maj</p> <p>Workshop - både fysiskt tillfälle 23 maj med inspelning och därefter ett digital tillfälle 31 maj har genomförts kring förmåncyklar</p> <p>Workshop - har genomförts kring för- säkringssituation, lagar regler vid utlå- ning och provkörning av fordon – här krävs fler insatser nationellt</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testresenär – Resfri Distansar- bete, digitala möten, flexibla arbets- tider olika arbetsplatser	<p>CO2 – beräkningsmodell. Är framtagen och klar– vi har valt att själva bygga modellen p g a rådande omständighet- er.</p> <p>CO2 vinst redovisas som ett ackumule- rat resultat från alla testresenärsaktivi- ter. Detta innebär att projektet inte låser fast sig vid specifika längder på mätperioder.</p> <p>Hur data och resultat bäst ska bearbe- tas och jämföras och presenteras har setts över ordentligt.</p> <p>Behov av att mäta andra parametrar uppkommer ständigt. Detta på grund av att samhället och därmed männi- skors och arbets-platsers beteenden förändrats väldigt mycket vara avslu- tade och kunna rapporteras in.</p> <p>Här har projektet måst välja en bra framkomlig väg som genererar resultat som är användbara framåt – även om det innebär avsteg från ursprungliga analysplaner.</p> <p>Distansarbete eller hybridarbete är ett nytt begrepp och företeelse som till- kommit och etablerats under projektti- den</p>

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Testresenär Höga chefer -låga på CO2</p>	<p>Denna aktivitet är den som har varit svårast att genomföra under de olika och växlande förhållanden som rått under projektperioden – dock har målgruppen varit involverad i projektets aktiviteter genom andra ingångar än just den specifikt riktade.</p> <p>De har varit upptagna med flertalet mer akuta uppgifter som avlöst varandra, med tanke på det tid vi befinner oss i.</p> <p>Fortsatt samarbete med Samling Näringsliv. Kontakter och deltagande i alla relevanta sammanhang där personer i ledande ställning finns.</p> <p>Nätverksbyggande med målgruppen konferenser, workshops och ledningsgruppsmöten både internt inom regionen men även utanför regionens gränser – ex arbetsmöten på Gotland och under Almedalsveckan.</p> <p>Resultatredovisning och slutsatser i olika sammanslutningar med chefer, ledare och beslutande organ.</p> <p>Regionens näringslivsråd 8 maj Regionala utvecklingsnämnden 24 okt Kollektivtrafiknämnden 26 okt</p>
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Fas2 Testresenär – Egna initiativ och förslag på aktiviteter</p>	<p>Utforska och kartlägga möjliga framtida vägar och finansiering för att fortsätta och förstärka projektets intentioner och mål genom att adressera den enormt viktiga gruppen elever.</p> <p>Nu också med specifik målsättning kompetenshöjning av pedagoger samt utformning av de gymnasieprogram som handhar teknik, fordon, bränslen och transporter.</p> <p>Utforska och kartlägga möjliga framtida vägar och finansiering för att fortsätta och förstärka projektets intentioner och mål genom att nå alla delar av regionen och inte bara tätorter – vilka lokala hävstänger finns att använda sig av, vilka lokala innovationskrafter kan</p>

			<p>inventeras och samlas kring det här området</p> <p>Utforska och kartlägga möjliga framtida vägar och finansiering för hjälpa till att snabba på omställningen till en hållbar mobilitet och förbättrad hälsa.</p> <p>Cykelvagnar – att testa om det är ett alternativ till biltransport hos ett par deltagande arbetsplatser</p> <p>Lådcyklar som ett alternativ till cykelvagnar för transport då det ibland krävs att material ska fraktas mellan olika fysiska arbetsställen.</p> <p>Behov – ökad kompetens hos alla svenska aktörer rörande försäkringar vid provkörnings och utlåning av fordon</p> <p>Förmåncyklar– ökad kompetens hos alla svenska aktörer</p> <p>Byggprocessplaneringar rörande parkeringsplatser – var, när, hur och vilka vinster finns det att aktivt jobba med området. Samverkan inlett med regionens Energi- och fastighetsnätverk. Besök på förskola byggd med fossilfria arbetsmaskiner 9 juni.</p>
Akt.	Delakt	Aktivitetsbenämning	Beskrivning
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fas2 Testperioder med tänkbara aktiviteter Testresenär - Tramparkkampanjer	Arbetsplatserna har ett mindre antal personer som också är testresenärer inom tramparkkampanjer.
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fas 3 Insamling av mätdata, analys och resultat samt uppföljning – olika arbetsplatser	Under perioden har mätdata fortsatt komma in från aktiviteter inom projektet. Dock i små kluster och inte komplett från en och samma deltagare då aktiviteterna kan löpa över olika tidsperioder över året. Redovisning av CO2 sker som en total och ackumulerat resultat. Fördelning och mer djuplodande analys av olika aktiviteter samt beräkningar och resultatsammanställningar inleds då samtliga aktiviteter är avslutade

			hos respektive projektdeltagande arbetsplats per den 30 juni samt per den 31 augusti
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fas 4 Återkoppling av resultat, uppföljning och resonemang med deltagare. Olika arbetsplatser	<p>Återrapporering har skett löpande till arbetsplatserna och på varierande sätt beroende på möjligheter och vad som passat respektive arbetsplats.</p> <p>I flera fall har deltagande i projektet lett till egna aktiviteter och åtgärder rörande CO2 besparing på arbetsplatserna både rörande persontransporter men även resor och transporter inom tjänsten samt översyn rörande bränslen , energieffektiviseringar etc</p> <p>Från denna aktivitet har många olika behov och lösningar kunnat fångats upp och som inte fanns kartlagda vid projektets skrivande och även de skillnader som föreligger mellan olika arbetsplatser, individer etc</p> <p>Dessa resultat ligger till grund för en del av de aktiviteter som initierats och som ligger utanför ursprunglig listning av aktiviteter samt för framtida utvecklingsinsatser</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fas 5 Avslutningsevent/Spridningskonferens	<p>Projektet har arbetat kring formerna för arrangemanget så att det harmoniserar med projektets mål kring CO2 smarta alternativ men ändå regional spridning och medverkan.</p> <p>– men en baslokal och ett antal regionala mötesplatser.</p> <p>Slutevent genomfördes 27 september – ett datum som bokades under våren 2023 och som valdes utefter regionkalendern samt planerna för Klimatseminariet och andra länsstyrelseevenemang så att det inte skulle krocka med andra event.</p> <p>Genom gemensamma styr- och projektgruppsmöten i samband träffar med andra projektintressenter har utvärderingskonferenser och workshops resulterat i kring hur resultat skulle presenteras och spridas och många bra slutsatser och erfarenheter</p>

			<p>kunde läggas till resultatsamlingen.</p> <p>Sluteventet hade förutom resultatredovisning från projektledning många pitchar från personer som deltagit som testresenärer eller i andra projektaktiviteter under projektperioden.</p> <p>Vi valde även att låta utvecklingsprojekt och utvecklingsverksamheter som framåt skall verka inom området och som kommer använda er sig av projektresultaten att pitcha.</p> <p>Sluteventet blev mycket lyckat med bra resonemang och diskussioner både under föredragningspassen och där emellan. Många kontakter inför framtida arbeten knöts.</p>

4. Beskriv resultat och utfall under aktuell redovisningsperiod

Redogör för vilka direkta resultat och utfall som projektet uppnått. Beskriv även kopplingen mellan projektets målsättning och det specifika mål som projektet beviljats stöd inom. Tänk på att utfallen på de valda indikatorerna ska redovisas i tabellen i avsnitt 5.

Här hänvisas till avsnitt 12 och 13 som innefattar båden denna rapporteringsperiod samt hela projektet fram till avslut

5. Beskriv utfall av indikatorer under aktuell redovisningsperiod

Fyll i samtliga indikatorer och måttenheter i direkt i formuläret i Min ansökan. Formuläret för indikatorrapportering i Min ansökan finns under rubriken "Lägesrapport". Utgå från ert beslut om stöd.

Här hänvisas till avsnitt 12 och 13 som innefattar båden denna rapporteringsperiod samt hela projektet fram till avslut

6. Övriga utfall och/eller goda exempel

Här kan ni lyfta fram övriga utfall eller goda exempel som skapats inom projektet och som knyter an till projektets mål men som inte direkt belyses av indikatorerna. Exempel på detta kan vara utveckling av nya varor och tjänster, insatser som bidragit till företags konkurrenskraft, särskilt framgångsrika arbetsätt mm.

Här hänvisas till utvecklingar och fördjupningar i samtliga delar av texten inom denna rapport men även föregående rapporteringar samt under avsnitt 18 i denna rapport som innefattar båden denna rapporteringsperiod samt hela projektet fram till avslut

7. Beskriv eventuella bidrag i annat än pengar (privat och offentligt)

Redogör för vad de olika resurserna har tillfört projektet, exempelvis hur medfinansiärens personal arbetat med periodens aktiviteter.

Läs mer om [medfinansiering på Tillväxtverkets webbplats](#).

Projektgruppens sammansättning är sådan att alla medfinansiärer ingår och därmed bidrar med sin tid. Det har varit helt avgörande för att projektet, speciellt under de här extrema perioderna, kunnat hitta nya vägar och alternativa aktiviteter och lösningar. Många av de behov, förslag och idéer som lagts fram har kommit från medfinansiärerna. De har med sin specialkunskap och kännedom gett lägesbedömningar och värdefull information. Den mångfald vi har i projektgruppen bäddar för att projektet håller de horisontella kriterierna och frågeställningarna aktuella och kan inkludera alla målgrupper i sitt arbete. Kundfokus -dvs resenärerna tappas aldrig bort i fluffiga offentliga administrativa formuleringar. Projektgruppens medlemmar har i sina ordinarie verksamheter fördjupat projektets arbete – genom att t ex implementera resultat från referensgrupper och testresenärer, kontakter gentemot deltagande arbetsplatser för framtida mobilitetslösningar, samverkan sinsemellan i lösningar kring mobilitet. Kontakter med arbetsplatsernas chefer och personer i ledande ställning för att utarbeta bra företagslösningar gällande arbetspendling. Uppföljningsdata från projektet rörande av hur de testresenärer som erhållit kollektivtrafikkort upplevt resandet har bearbetats och använts som ett starkt komplement i ordinarie verksamhet

8. Beskriv eventuella aktiviteter av socialfonderskaraktär

Beskriv eventuella aktiviteter av socialfonderskaraktär och kostnaderna kopplade till dessa. Läs mer om kostnader av [socialfonderskaraktär i handboken på Tillväxtverkets webbplats](#).

Inga aktiviteter av socialfonderskaraktär har bedrivits inom projektet

9. Beskriv eventuella aktiviteter som genomförts utanför programområdet

Beskriv vilka aktiviteter som genomförts utanför programområdet under aktuell redovisningsperiod och varför.

Se ovan initierade processer som rör samarbeten där en resa genomförts.
30 maj detagande i nationell konferens Stokholms – Mobilitet och samhälle
26-29 juni arbetsmöte hos Energicentrum Gotland, arbetsmöte Gotlands universitet, studiebesök Gothems socken möte med region Gotland, diverse möten och nätverkande kring mobilitet, transporter, distansarbete och hub – arbete under Almedalsveckan
28 augusti arbetsmöte med VY tåg i Umeå
29-31 Nationell cykelkonferens i Sundsvall
I övrigt har inga resor utanför programområdet genomförts denna period.
Deltagande och utbyte har skett digitalt både nationellt och internationellt.

10. Beskriv aktiviteter som innehåller de minimis och/eller statsstöd

Det framgår av beslutet om ert projekt beviljats stöd i form av de minimis eller statsstöd. Beskriv endast de aktiviteter som fått denna typ av stöd under aktuell redovisningsperiod

Läs mer om [statsstöd i handboken på Tillväxtverkets webbplats](#).

Inga projektaktiviteter berörs av denna punkt

11. Övriga kommentarer

Ange eventuell ytterligare information om projektet och dess resultat som bör uppmärksammas

Här hänvisas till punkt 18 som omfattar hela projektperioden inklusive denna rapporteringsperiod.

Del 2 - Slutrapport

Avser hela projektperioden

12. Sammanfattning av projektet, dess aktiviteter, mål och resultat

Beskriv de aktiviteter som genomförts under hela projektperioden, hur dessa kopplats till målen samt vilka resultat det har lett till. Stäm av gentemot ert beslut.

Syftet med projektet

Syftet med projektet är att bidra till att minska mängden CO2 genom att arbetsplatser i RJHs samtliga kommuner inventerar, planerar och genomför åtgärder som underlättar för de anställda att välja hållbart bättre transporter i samband med resor, arbetspendling eller på annat sätt utförande av arbetsuppgifter

Projektets mål

Att mängden CO2-utsläpp från transporter i samband med resor, arbetspendling eller på annat sätt utförande av arbetsuppgifter ska minskat hos de i projektet deltagande privata och offentliga arbetsplatserna efter deltagande i projektets aktiviteter.

Denna minskning av mängd CO2 som skett genom omställning i resvanemönster eller andra möjligheter för de anställda att utföra sitt arbete på ett resurseffektivt, hållbart sätt och med minsta möjliga CO2-utsläpp får ej vara exkluderande utan ska vara resultatet av ett arbete med handlingsplaner, policys, lösningar och tankesätt som inkluderar och stärker såväl hållbarhets- som horisontella kriterier.

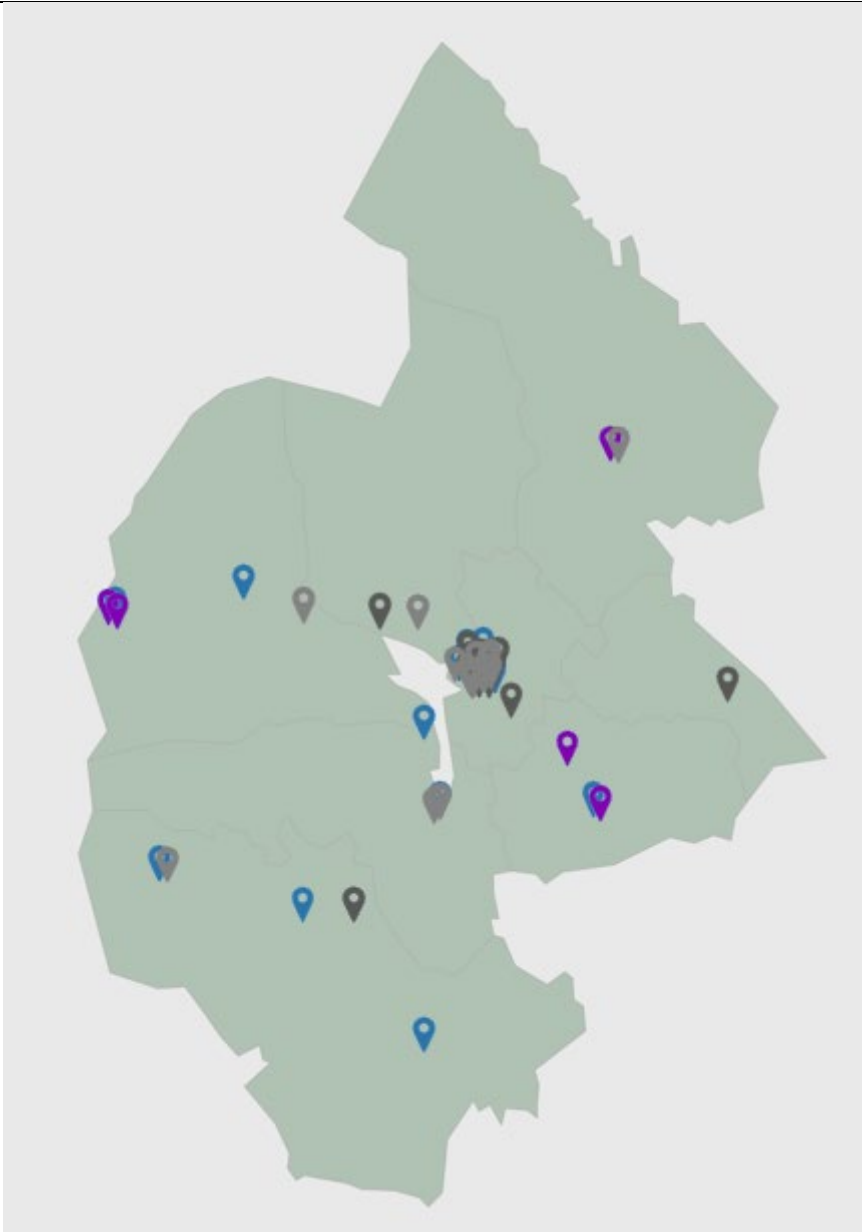
Projektet ska bidra till ökad konkurrenskraft hos Region Jämtland Härjedalens arbetsplatser.

Deltagande arbetsplatser

Inom projektet har drygt 80 arbetsplatser deltagit i flera eller en aktivitet. Utöver det har projektet även haft kontakt med fler arbetsplatser som vi mött på torg, event etc. Arbetsplatserna är en blandning av privata och offentliga aktörer som är verksamma inom olika branscher och finns geografiskt sett representerade från alla Jämtland Härjedalens kommuner. Vilket överensstämmer med målet att vara inkluderande och innefatta såväl privata som offentliga arbetsplatser från alla kommuner i länet.

Aktivitet	Antal deltagande arbetsplatser
Testresenärer (tramparkkampanjer, kollektivtrafik)	13
Lånat elcykel	16
Cykelvänlig arbetsplats	27
Övriga aktiviteter *	42

Tabell 1. Antal deltagande arbetsplatser inom olika aktiviteter. *exempelvis webinarie, provkörning av elbil, seminarier, workshop, ta hand om cykeln-event, studie utförd av studenter och liknande. Se tidigare redovisning.



Figur 1 Geografisk spridning av deltagande arbetsplatser.

Resultat minskade CO2-utsläpp

Vad gäller resultat för minskade CO2-utsläpp, så finns det där mätbara resultat för testresenärskampanjerna. Det finns även resultat som pekar på att minskning av koldioxidutsläpp även skett via andra aktiviteter där det inte finns faktiska mätvärden i kilo koldioxidutsläpp. Se del längre ner om minskade CO2-utsläpp övriga aktiviteter.

Låt oss först titta på Testresenärskampanjerna.

Resultat Testresenärskampanjerna – Tramparkampanjer och kollektivtrafikresenärer

62 personer har deltagit som testresenärer i projektet, varav 24 testrest med kollektivtrafiken och 38 testrest som trampare (där 8 testat promenad/jogg och 30 cykel). De som testat resa

med kollektivtrafiken har haft en testperiod på en månad (30 dagar). Detta utifrån att de fått ett kollektivtrafikkort som varit giltigt i 30 dagar. De som deltagit i tramparkampanjerna har testrest i två till tre månader, de har fått en del utrustning (hjälm, belysning, vinterdäck/broddskor) för att underlätta för cykling/promenad.

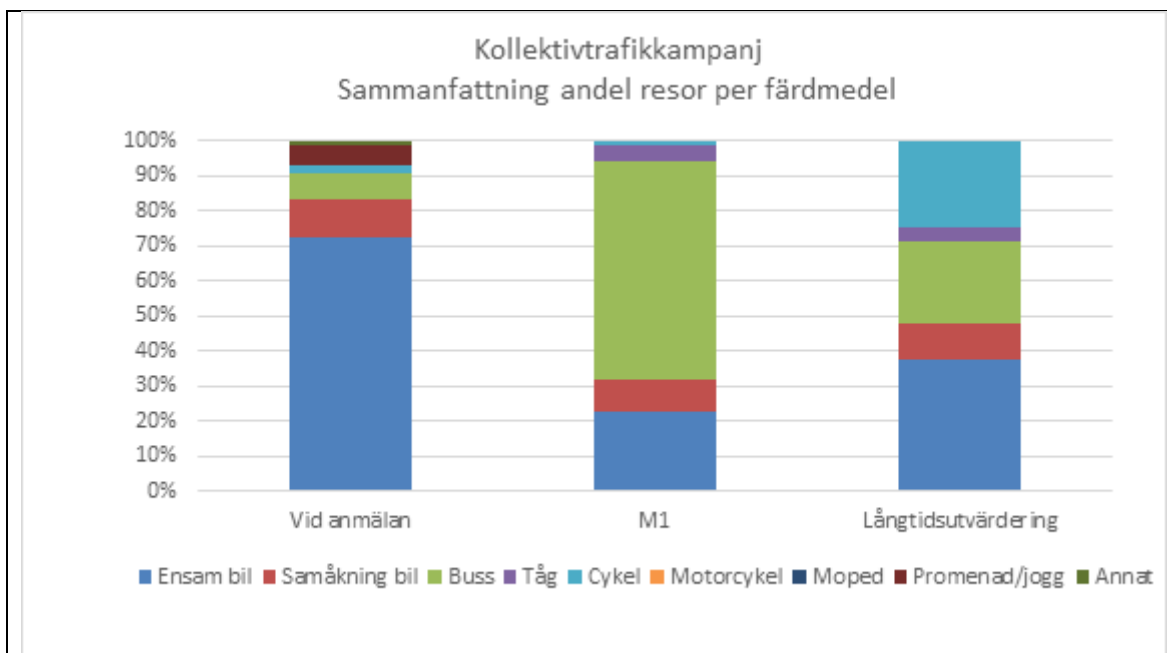
En resvaneundersökning fylldes i av medarbetarna på deltagande arbetsplatser, i den fick de även fylla i om de var intresserade av att vara testresenärer, testa resa med annat färdmedel. För de resenärer som det skulle innebära en omställning till ett färdmedel med lägre koldioxidutsläpp skickades erbjudande ut om att delta som testresenär. Som deltagare var målet att minst 60 % av ens arbetspendlingsresor skulle genomföras med det valda färdmedlet under testperioden.

Testresenärsomgångarna har skett i olika omgångar under perioden våren 2021 - våren 2023. För varje månad de deltog som testresenärer fyllde de i en resvaneundersökning kring hur de reste under perioden. Även en tid (2 – 12 månader) efter att de deltagit som testresenärer fick de fylla i en resvaneundersökning kring deras resvanor tiden efter att de deltagit. Dessa resvaneundersökningar ligger till grund för följande resultat. (exempel på enkäterna går att se i bilaga 1-5)

Testperioden benämns som M1 (månad 1), M2 (månad 2), M3 (månad 3).

Sammanställning enkätsvar kollektivtrafik			
	Uppstart	M1	Långtidsutvärdering
Antal svarande enkät	24	24	16
Avstånd (Totalt antal resta km/mån)	16516	14183	12600
Distansarbete (motsvarande antal resta km/mån)	1764	5833	5192
Antal resor totalt/mån	772	633	504
Distansarbete (motsvarande antal resor/mån)	172	196	176

Tabell 2 Sammanställning av enkätsvar testresenärer kollektivtrafik. Antal svarande, avstånd rest totalt, antal resor och distansarbete motsvarande antal resor och antal resta kilometer.

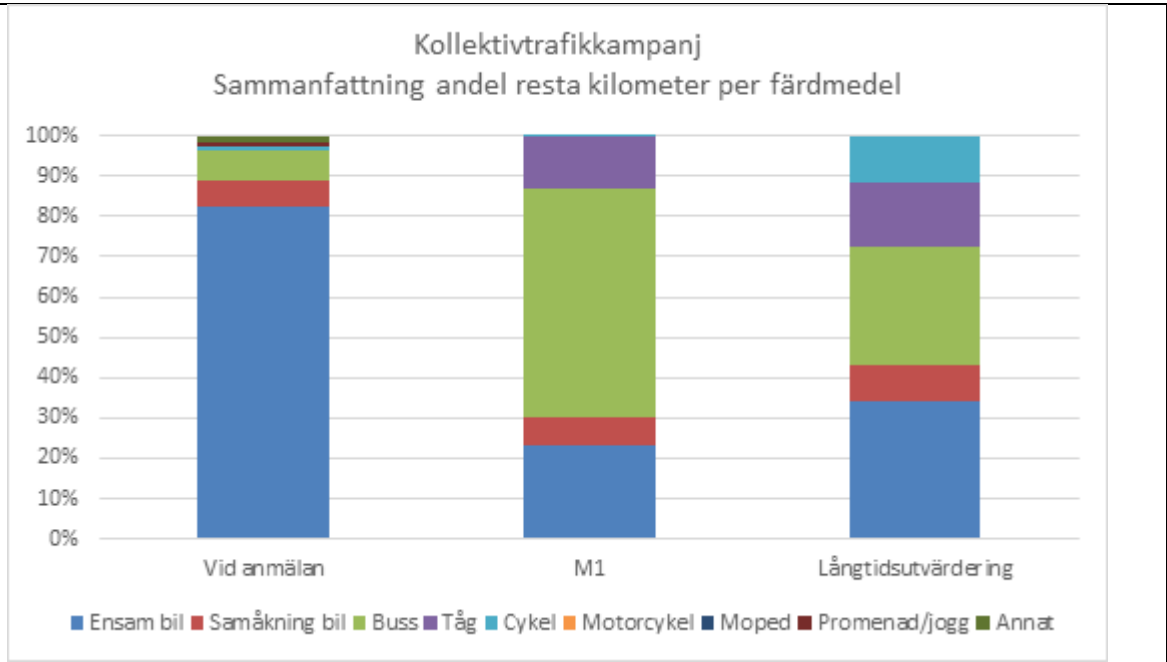


Figur 2 Färdmedel fördelat på andel resor för kollektivtrafikresenärerna före (Vid anmälan), under (M1) och efter (Långtidsutvärdering) testperioden.

Färdmedelsandelen i antal resor och antal resta kilometer har under testperioden förändrats gentemot utgångsläget. Vad gäller såväl andel resta kilometer som andel resor så skedde merparten 70% respektive 80% av resorna ensam i bil för testresenärerna innan testperioden. Under testperioden ökade andelen buss och andelen tågresor tillkom både vad gäller antal resor och resta kilometer. Där andel resta kilometer med tåg var större när en ser till antal resta kilometer och andelen buss större för antal resor.

Under samtliga testperioden reste resenärerna 67% av sina till och från arbetsplatsen via det färdmedel de testade, kollektivtrafik (buss, tåg). Vilket uppfyller det som testresenärersperioderna innefattade som mål, att de skulle testa resa minst 60% av sina resor till och från arbetsplatsen med det färdmedel det testade..

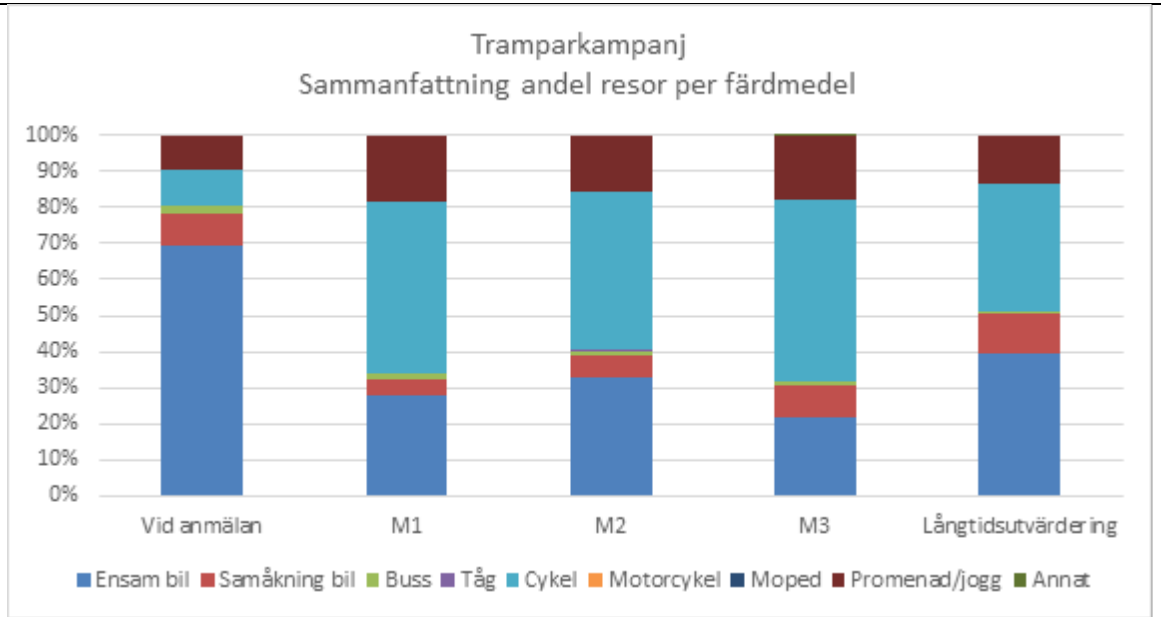
I långtidsenkäten ses andelen resta kilometer ensam i bil ökat jämfört med testperioden, omkring 23% till omkring 27%. Värdena är lägre för ensam i bil tiden efter testperioden jämfört med innan testperioden.



Figur 3 Färdmedel fördelat på andel resta kilometer för kollektivtrafikresenärerna före (Vid anmälan), under (M1) och efter (Långtidsutvärdering) testperioden.

Sammanställning enkätsvar trampare					
	Upstart	M1	M2	M3	Långtids-utvärdering
Antal svarande enkät	38	38	35	24	28
Avstånd (Totalt antal resta km/mån)	11540	7372	7933	3907	8080
Distansarbete (motsvarande antal resta km/mån)	2856	2732	2552	1714	1372
Antal resor totalt/mån	1260	955	879	678	872
Distansarbete (motsvarande antal resor/mån)	216	338	274	194	172

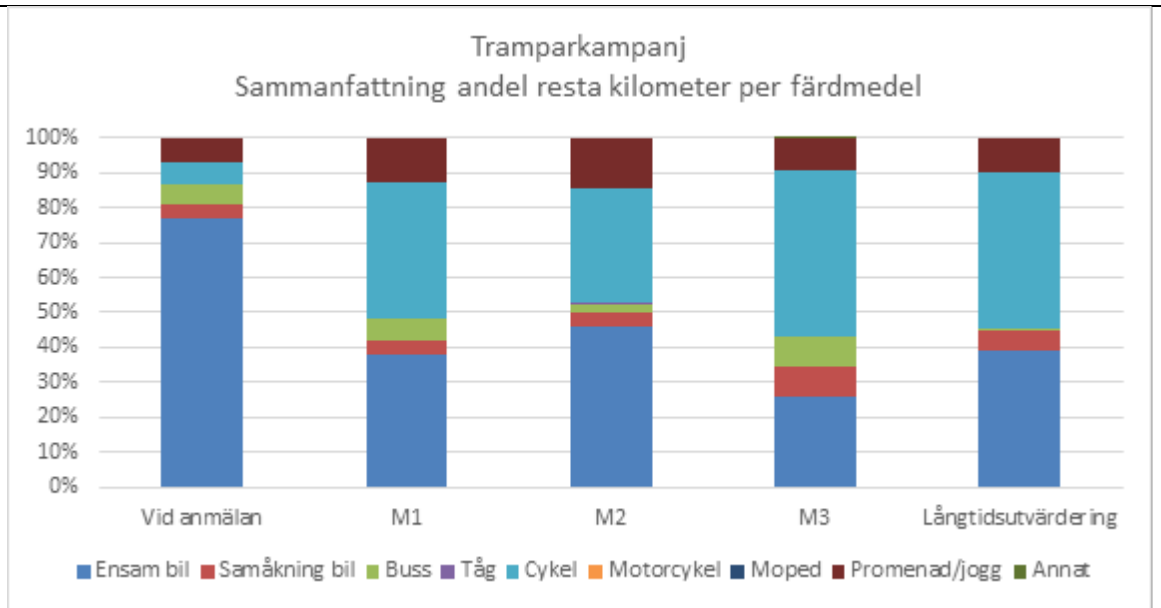
Tabell 3 Sammanställning av enkätsvar testresenärer tramparkampanjer. Antal svarande, avstånd rest totalt, antal resor och distansarbete motsvarande antal resor och antal resta kilometer.



Figur 4 Färdmedel fördelat på andel resor för trampare före (Vid anmälan), under (M1, M2, M3) och efter (Långtidsutvärdering) testperioden.

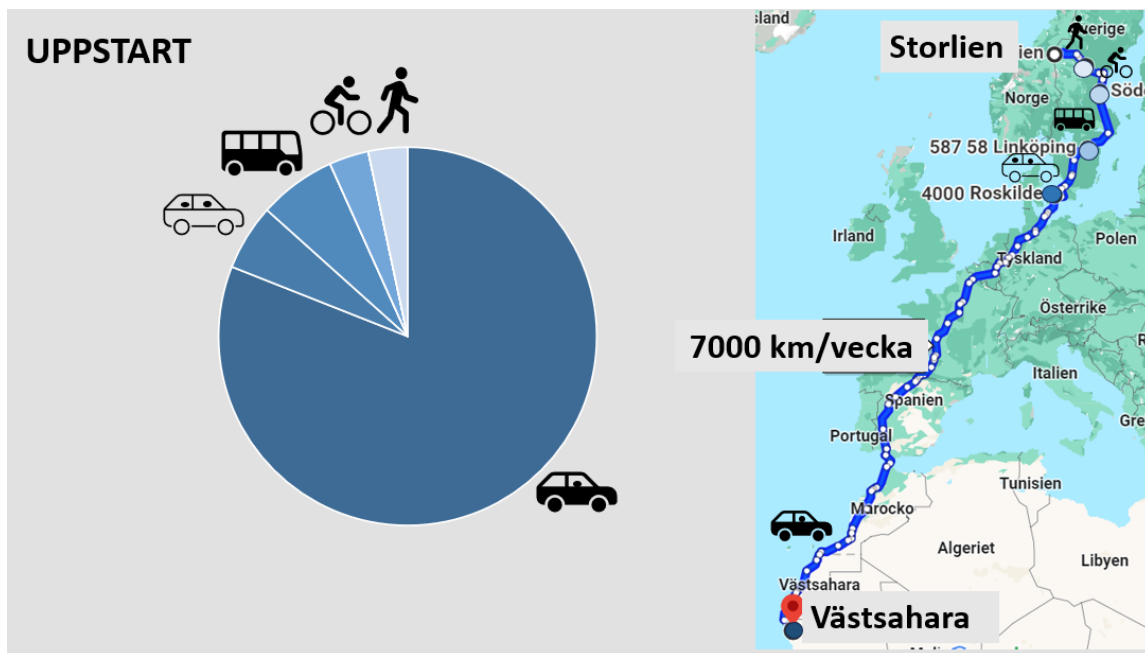
Testresenärerna som deltog i tramparkkampanjer minskade antalet resor ensam i bil från 69% innan testresenärperioden till 22%, 28% och 33% under testperioderna. Efter testperioden ökade antalet resor ensam i bil till 39%, vilket är mer än under testperioderna och mindre än vid anmälan. Under samtliga testmånader rest testresenärerna 66%, 60% respektive 68% av sina resor till arbetsplatsen via det färdmedel de testade (gå/jogg eller cykel). Vilket uppfyller det som testresenärperioderna innefattade som mål.

En ökning av andelen restade kilometer med cykel och promenad/jogg kan ses för samtliga testmånader jämfört med uppstart. Vid uppstart restes 7% av kilometrarna via promenad/jogg och 7% via cykel. Under testperioderna var andelarna 13% promenad/jogg och 39% cykel (M1), 15% promenad/jogg och 33% cykel (M2) och 9% promenad/jogg och 47% cykel (M3). Vid långtidsutvärderingen var andelen resor och restade kilometer med tåg och buss större än vid anmälan, innan testperioden.



Figur 5 Färdmedel fördelat på andel resta kilometer för kollektivtrafikresenärerna före (Vid anmälan), under (M1, M2, M3) och efter (Långtidsutvärdering) testperioden.

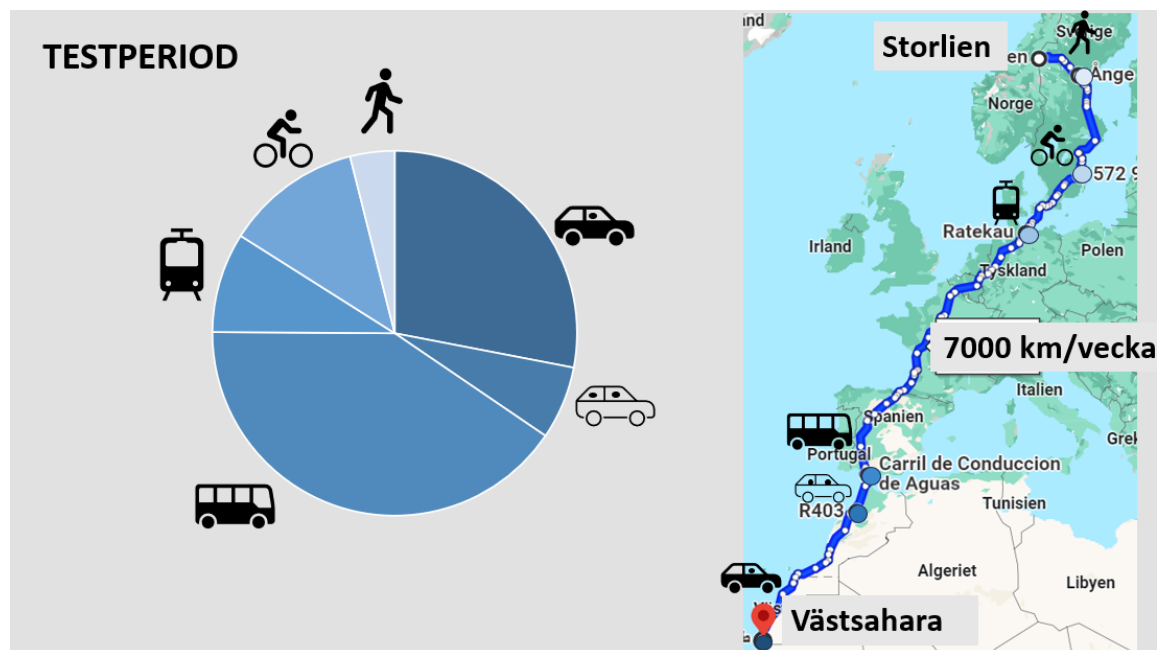
Sammanslaget för trampare och kollektivtrafikresenärerna kan det omvandlas till följande illustrationer vad gäller jämförelse andel resta kilometer med olika färdmedel baserat på den sträcka testresenärerna reste totalt vid uppstart.



Figur 6 Vid start, innan de deltog i testresenärskampanjerna, såg testresenärernas resor till och från arbetsplatsen sammanslaget ut som i figuren.

Totalt reste de 7014 km /vecka, vilket motsvarar två varv runt jorden på ett år.
De 62 testresenärerna som svarat på enkäterna reste sammanslaget som följer under en arbetsvecka:

Gå/jogga: 232 km motsvarande Storlien – Bräcke
 Cykla: 235 km motsvarande Bräcke – Söderhamn
 Tåg: 0 km motsvarande Söderhamn – Söderhamn
 Buss: 460 km motsvarande Söderhamn – Linköping
 Samåkning i bil: 392 km motsvarande Linköping – Roskilde (Danmark)
 Ensam i bil: 5620 km motsvarande Roskilde – en bit ner i Västsahara



Figur 7 Under testperioden såg testresenärernas resor till och från arbetsplatsen sammanslaget ut som i figuren.

De 62 personerna deltog sen som testresenärer. Under testperioden såg deras resvanor istället ut så här (för att göra det jämförbart med uppstart så är det beräknat på samma sträcka som uppstart och sen fördelat på andel resta kilometer per färdmedel, där ett snitt tagits fram från testperioderna):

De 62 testresenärerna reste sammanslaget som följer under en arbetsvecka under testperioden:

Gå/jogga: 277 km motsvarande Storlien – Ånge, Torpshammar
 Cykla: 847 km motsvarande Ånge – Oskarshamn
 Tåg: 622 km motsvarande Oskarshamn – Tyskland, Nästan Hamburg
 Buss: 2847 km motsvarande Tyskland, Nästan Hamburg – Spaniens sydligaste spets
 Samåkning i bil: 455 km motsvarande Spaniens sydligaste spets – En bit in i Marocko
 Ensam i bil: 1965 km motsvarande En bit in i Marocko – en bit ner i Västsahara

Utifrån data från resvaneundersökningarna beräknades mängden koldioxidutsläpp från resandet.

Minskat koldioxidutsläpp

Bakgrund beräkning koldioxidutsläpp

Bakgrundsdata för koldioxidutsläppsberäkningarna är delvis uppbyggda på nationella värden och delvis regionala. Data för **personbil**, **motorcykel** och **moped** har vi valt att ta från Naturvårdsverket/IVLs uppgifter från 2018/2019. Datan jämfördes med liknande siffror från bla Trafikverket för att se om uppgifterna var relativt likvärdiga.

För resor i **personbil** inkluderas om personen reser **ensam i bil** eller **samåker**. Vid samåkning är beräkningarna på att det är 2 personer som reser i bilen.

Vad gäller **HVO** så används uppgifter från Miljöfordon. Där inkluderas från Well to wheel. Detta för att få en faktor på HVO, för att kunna påvisa en skillnad i CO₂-utsläpp om en person byter från HVO bil till ex. gång eller cykel. I IVL/Naturvårdsverkets beräkningar anges HVO som noll koldioxidutsläpp, då de inte anses vara fossila koldioxidutsläpp.

Värden för **buss** kommer från databasen FRIDA. Lokala värden för trafiken i Jämtland Härjedalen vad gäller fördelning mellan olika drivmedel. För **antal resenärer per buss**, så används samma uppgifter som IVL utgick från; utgående från trafikanalys värden 9,4 personer per buss (uppgifter via kontakt med IVL som skapade beräkningsmodellen). Bussuppgifterna utgår från viktat medel för utsläpp från Länstrafik och stadsbussar tillsammans. Se flik *Viktat medel buss* i bilaga 6 för beräkningar. Uppvärmningen av bussarna (Diesel-värmare som går på HVO) inkluderas inte i beräkningarna.

Värden för **tåg** är från IVL/Naturvårdsverket. Där värden för regionaltåg och Svensk elmix valts. Den uppskattade belägningsgraden enligt IVL/NV är här 50%.

Uträkningarna baseras på värden för förbrukning beräknat i **kg CO₂**. Framtagningen av bränsle och fordon inkluderas inte i beräkningarna. Vad gäller utsläpp så tittar vi enbart på CO₂, då det är det som målet i projektet innefattar.

Värden för resenärernas avstånd till arbetsplatsen, antal enkelresor med respektive färdmedel och drivmedel för motordrivna personfordon ligger till grund för att beräkna CO₂-utsläppen utifrån utsläppsfaktorerna nämnda ovan. Här var resenärernas ursprungsdata från anmälan baserade på den säsong de deltog som testresenärer. Vinter (okt- mars) och Sommar (april-sept). För uppstart och långtid ombads resenärerna fylla i en genomsnittlig arbetsvecka under perioden medan testperioderna omfattade resor för en vecka.

För att se minskningen av koldioxidutsläpp under testperioden jämfört med uppstart har värdena för uppstart räknats upp till månadsvärden för att vara jämförbara med värdena för testperioderna.

Se bilaga 6 för fullständig bakgrund till CO₂-beräkning och bilaga 7 för exempelberäkning. I bilaga 1-5 kan exempel på enkätfrågorna ses.

I koldioxidutsläppsberäkningarna är inte värden från distansarbete inkluderat. Det presenteras separat.

Minskning koldioxidutsläpp

Totalt testresenärer trampare och kollektivtrafik Sammanställning CO₂-utsläpp

	kg CO2 per resta km	Förändring i procent jämfört med anmälan
Vid anmälan (1 vecka *4)	0,110	
M1 (månad)	0,042	-62%
M2 (månad)	0,070	-36%
M3 (månad)	0,046	-59%
Långtidsutvärdering (1 vecka *4)	0,057	-48%

Tabell 4 Sammanslaget mängd koldioxidutsläpp från testresenärernas resor.

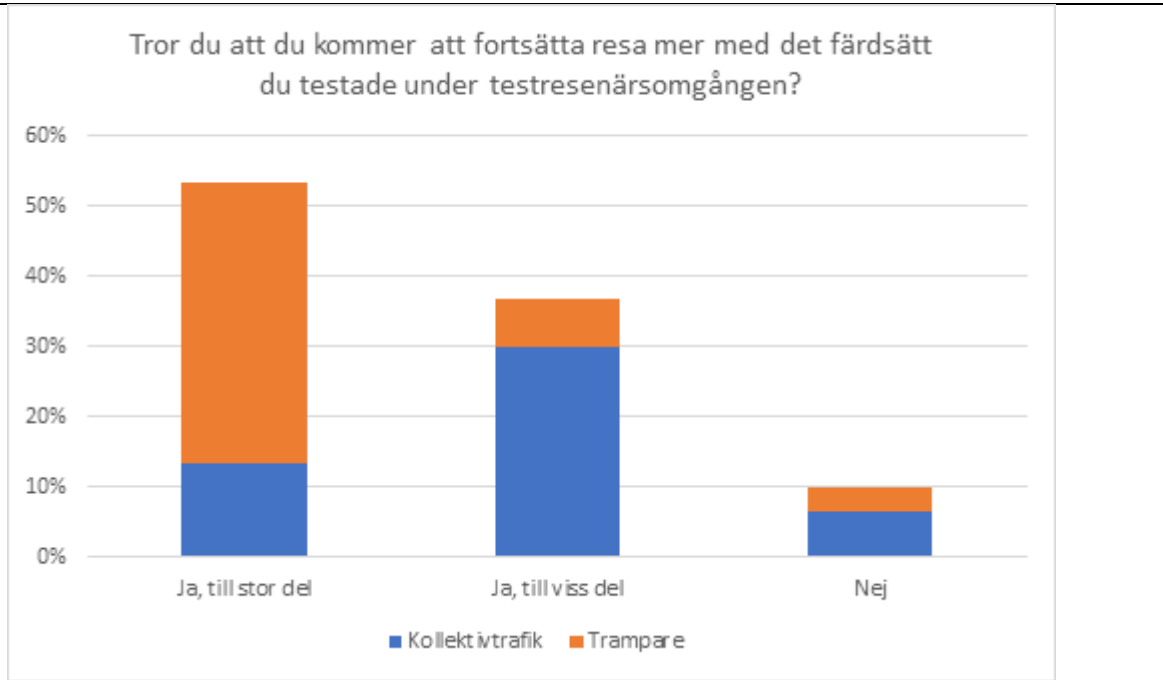
Om vi tittar på målet kopplat till koldioxidutsläpp. Baserat på testperioden 1 månad för kollektivtrafikresenärer och 2-3 månader för testtrampare endast resor till och från arbetsplatsen, så är den minskade mängden koldioxidutsläpp jämfört med om resorna fortsatt som tiden innan testresenäresperioden sammanslaget 2,4 ton koldioxid. Vilket innebär måluppfyllnad vad gäller målet att minska koldioxidutsläppen under projekttiden genom förändrade resvanor kopplat till arbetspendling.

För långtidsutvärderingen visar uppgifterna på att resvanorna tiden efter testperioderna för en månad innebär 1,3 ton mindre koldioxidutsläpp än för en månad innan deltagarna deltog som testresenärer.

Jämförelsen mellan koldioxidutsläpp för de olika perioderna beräknas genom att titta på mängden CO2-utsläpp per resta kilometer, för att ha jämförbara värden även om antal resta kilometer skiljer sig mellan perioderna.

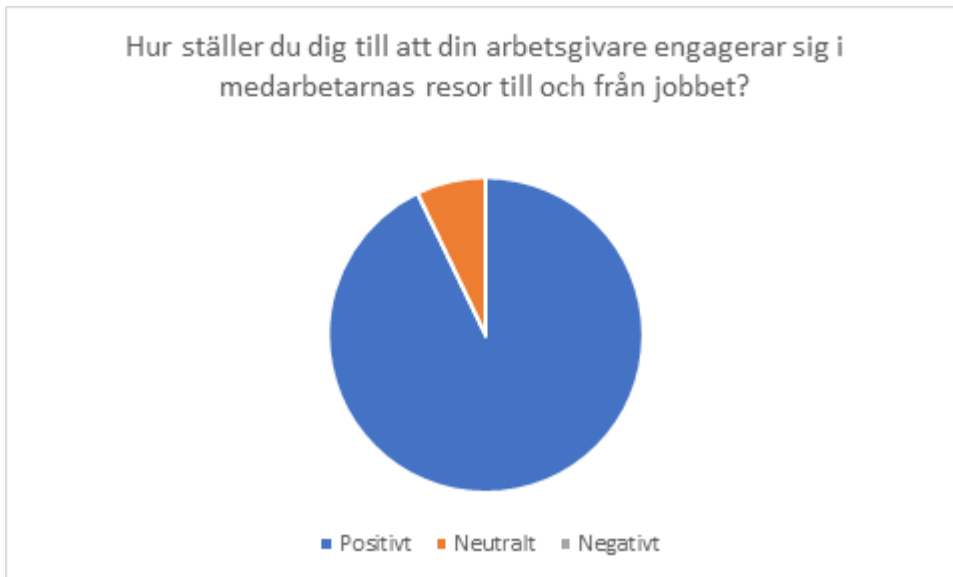
För tramparna motsvarar det en halvering av CO2-utsläpp för testperioden och nästan en minskning med 70% för kollektivtrafikresenärerna under testperioden. För långtidsenkäten, tiden efter testperioden, visar enkäterna på en fortsatt nästan halvering jämfört med utsläppen före testperioden.

Testresenärerna fick i långtidsenkäten besvara frågan om de tror att de fortsättningsvis kommer att resa mer med det färdmedel de testade under testperioden. Där svarade 90% av resenärerna att de tror att de fortsättningsvis kommer att resa mycket mer eller mer till viss del med det färdmedel de testade. Det knyter även det an till målet om minskade koldioxidutsläpp att det kan ha en fortsatt effekt framåt.



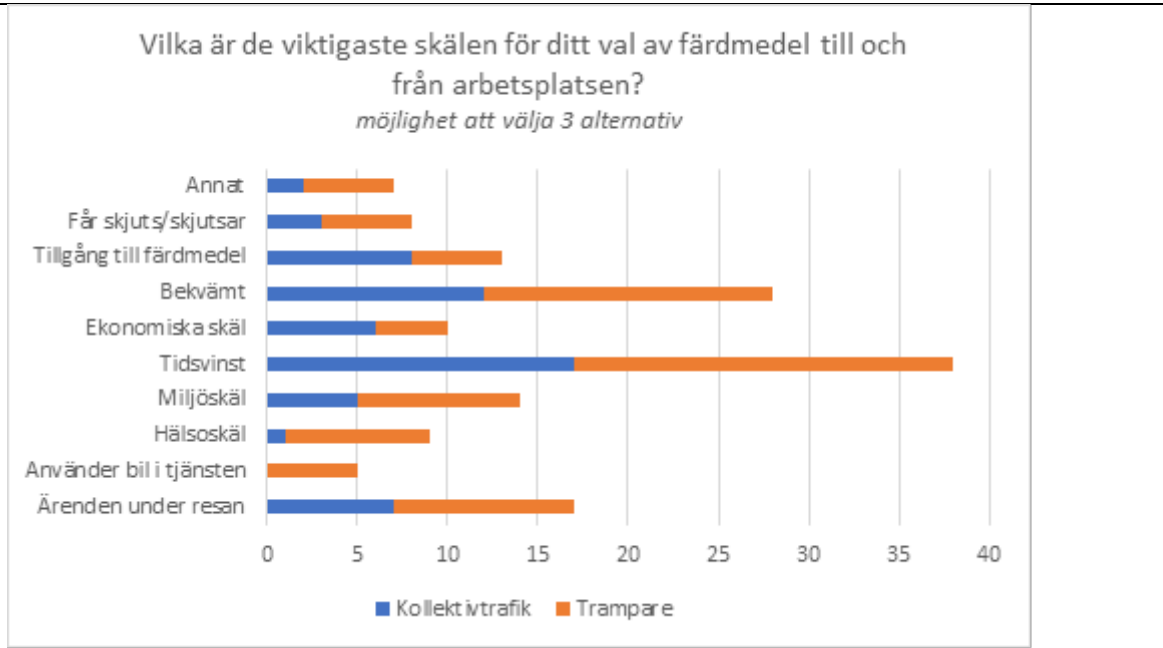
Figur 8 Svar från långtidssenkäten kring hur testresenärerna skattar sina resvanor framåt.

Utöver minskade koldioxidutsläpp kan testresenärskampanjerna kopplas till ökad konkurrenskraft för arbetsplatserna i Jämtland Härjedalen. Det mätbara uppgifter som finns kopplat till det är hur resenärerna ställer sig till att arbetsgivaren engagerar sig i medarbetarnas resor till och från arbetsplatsen. I långtidssenkäten var responsen till 93% positiv och 7% varken positiv eller negativ.



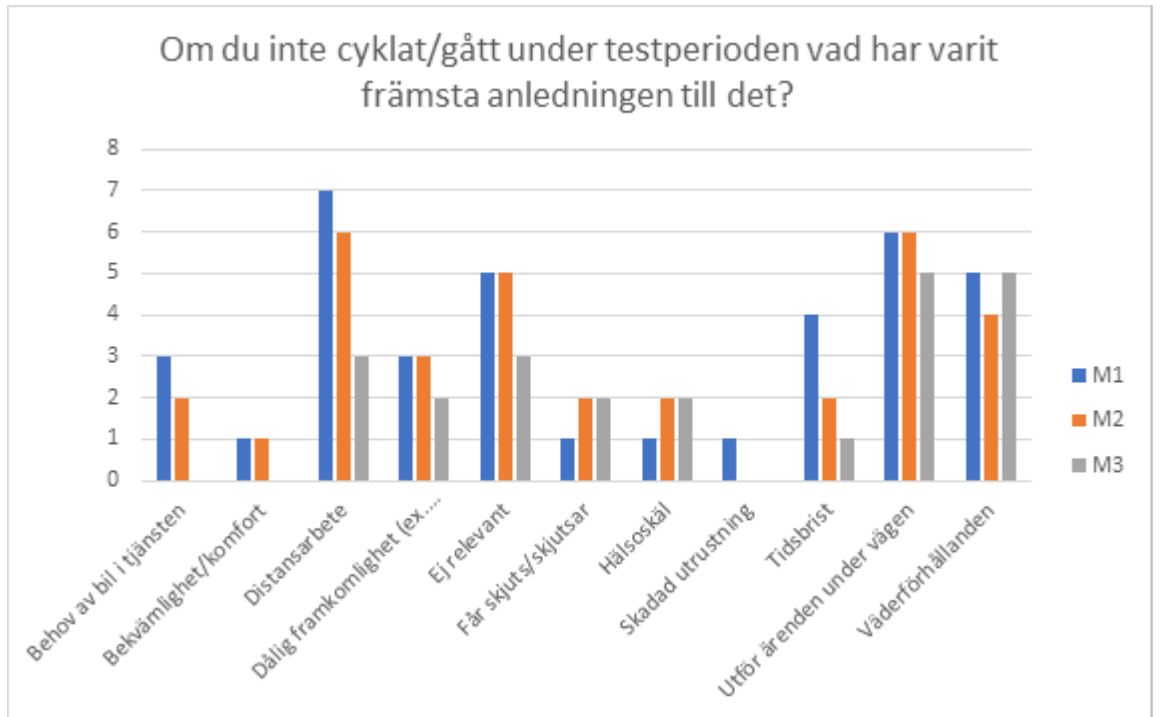
Figur 9 Testresenärernas inställning till att arbetsgivaren engagerar sig i medarbetarnas resor till och från arbetsplatsen.

I resvaneenkäterna fick testresenärerna även svara på frågor gällande faktorer som spelade in på deras val av färdmedel och hur de upplevde resandet med det färdmedel de testade.



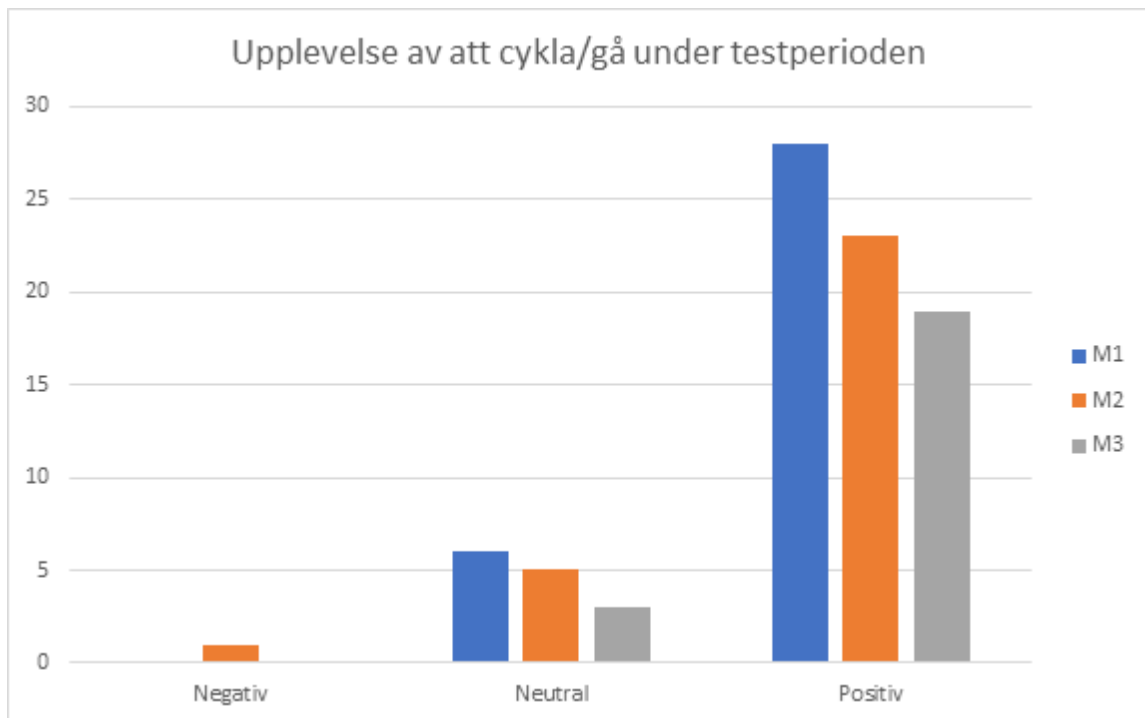
Figur 10 Svar från resvaneundersökningen innan testperioden för de som sen var med och reste som kollektivtrafikresenärer och de som deltog som trampare.

Utifrån figur 10 kan ses att det som resenärerna upplevde som främsta anledning till val av färdmedel var *tidsvinst*, följt av *bekvämt* och utförande av *ärenden under resan*.



Figur 11 Faktorer som påverka val av färdmedel under testperioden, för de som deltog som trampare. Delar som fick resenärerna att inte resa med det färdmedel det testade. Där ej relevant är de som cyklat/gått alla resor under testperioden.

Vidare vad som påverkade testresenärernas val av färdmedel ses i figur 11, där tramparna svarat på vad som påverkade att de inte reste med cykel/gick vissa resor under testperioden. Även här kom *utföra ärenden* som en av de tre främsta faktorerna, det gjorde det tillsammans med *väderförhållanden* och *distansarbete*.



Figur 12 Tramparnas upplevelse av att gå/cykla till och från arbetsplatsen under testperioden.

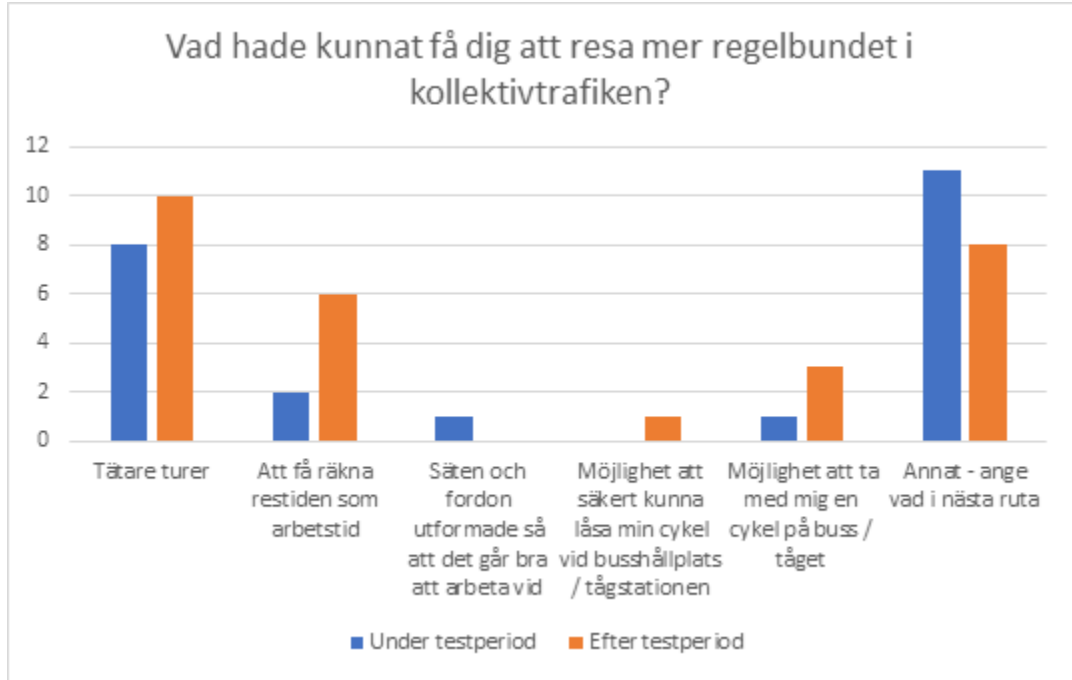
I figur 12 kan ses att majoriteten av tramparna hade en positiv upplevelse av att cykla/promenera under testperioden. Tre till sex trampare upplevde det som varken positivt eller negativt och under månad två upplevde en testresenär det som negativt. Att antalet svar är mindre för månad tre beror på att en del testresenärer testreste i två månader.



Figur 13 Kollektivtrafikresenärerna fick vid långtidsutvärderingen frågan om hur det upplevde det att resa med kollektivtrafiken.

I figur 13 ses att 80% av kollektivtrafikresenärernas upplevelse av att resa med kollektivtrafiken var positiv och att 20% upplevde resandet som varken positivt eller negativt.

På frågan vad som skulle kunna få dem att resa mer med kollektivtrafiken svarade de som följer:



Figur 14 Vad som kunnat få testresenärerna som reste med kollektivtrafiken att resa med den mer regelbundet. Svbar för testperioden och tiden efter testperioden.

Under punkten *Annat* dök kommentarer kring följande delar upp: lägre priser, tätare turer, turer som passar bättre med jobbtider, livspussel med ärenden/hämta/lämna, reser alla resor med buss och bättre anslutning mellan länsbuss och stadstrafik.

Kopplat till kollektivtrafiken har även Referensgruppen som skapats under projektiden, perso-

ner runt om i Jämtland Härjedalen som varit öppna för att delamed sig av sina tankar kring resande, besvarat ett antal frågor kring att resa kollektivt kopplat till pandemin. Även där lyftes lägre priser och tätare turer som delar som skulle kunna få fler att resa med kollektivtrafiken. Se bilaga 8

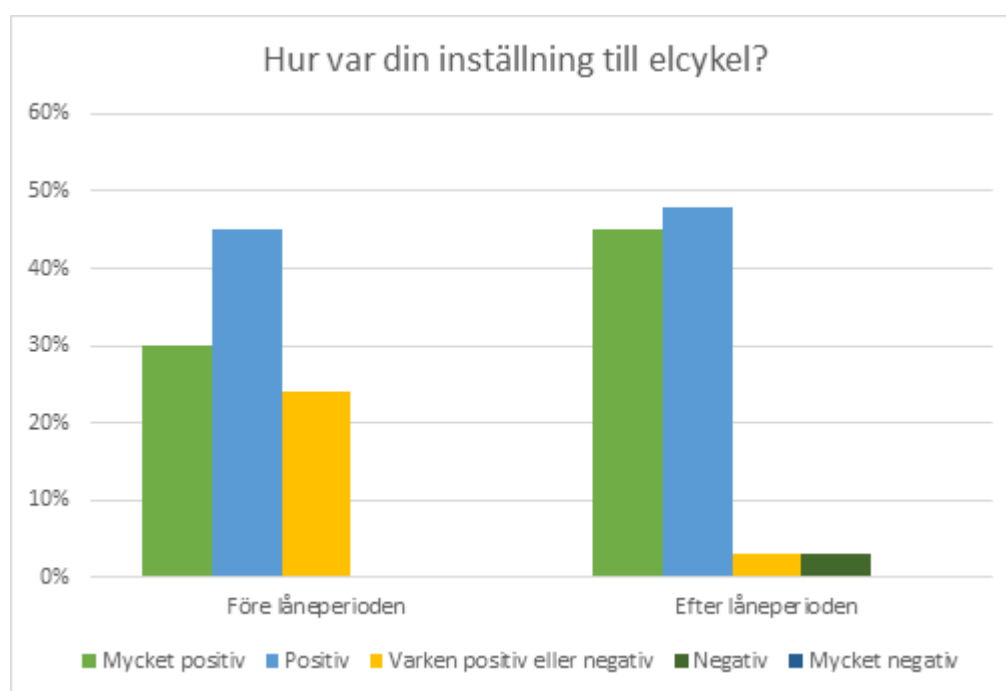
Minskade CO2-utsläpp övriga aktiviteter

Minskade CO2-utsläpp kan även ha skett genom de aktiviteter som det ej finns tydlig CO2-minskningsmätning på. Detta genom ringar på vattnet via exempelvis förbättrade förutsättningar att ta sig till och från arbetsplatsen och inom tjänsten med cykel genom aktiviteter som Cykelvänlig arbetsplats, workshop om förmåncyklar och prova på elcykel. Aktiviteter som workshops med deltagande arbetsplatser har även det startat tankeprocesser om delar som påverkar resandet och vad som kan göras för att förändra det, vilket kan leda till minskade utsläpp på sikt. Se även punkt 18 *Övriga kommentarer*.

Testa elcykel

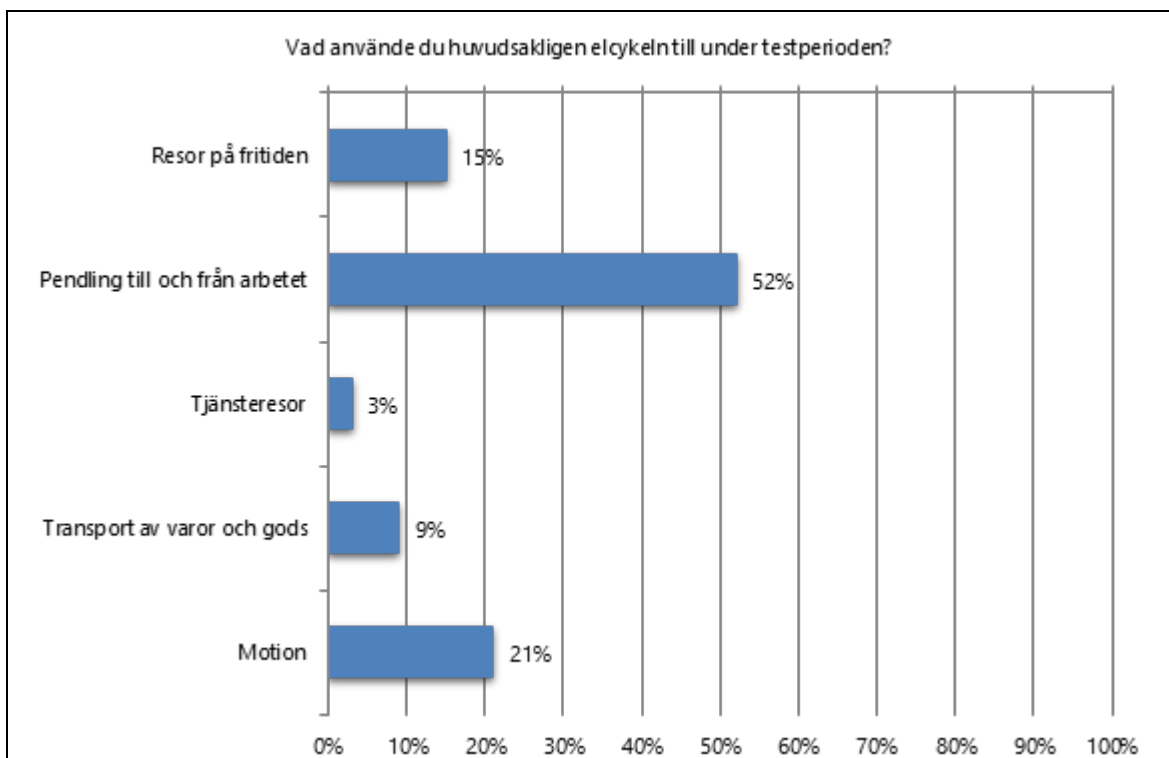
Elcyklar har lånats ut till arbetsplatser under projektets gång för att ge möjlighet till fler att testa cykla elcykel, antingen i form av en testtur eller låna cykeln och prova cykla fram och tillbaka till jobbet någon eller några dagar. Elcyklarna har lånats ut till 16 arbetsplatser. Medarbetarna som testat cykla elcykel har ombetts svara på en enkät om sin upplevelse och inställning till elcykel. 34 personer har svarat på enkäten. Utifrån kontakt med arbetsplatserna har vi förstått att fler testat elcykeln än vad som fyllt i enkäten. Elcyklarna har även testcyklats av personer på olika prova-på event.

Följande resultat är baserade på de 34 enkätsvaren (se enkät i bilaga 9):



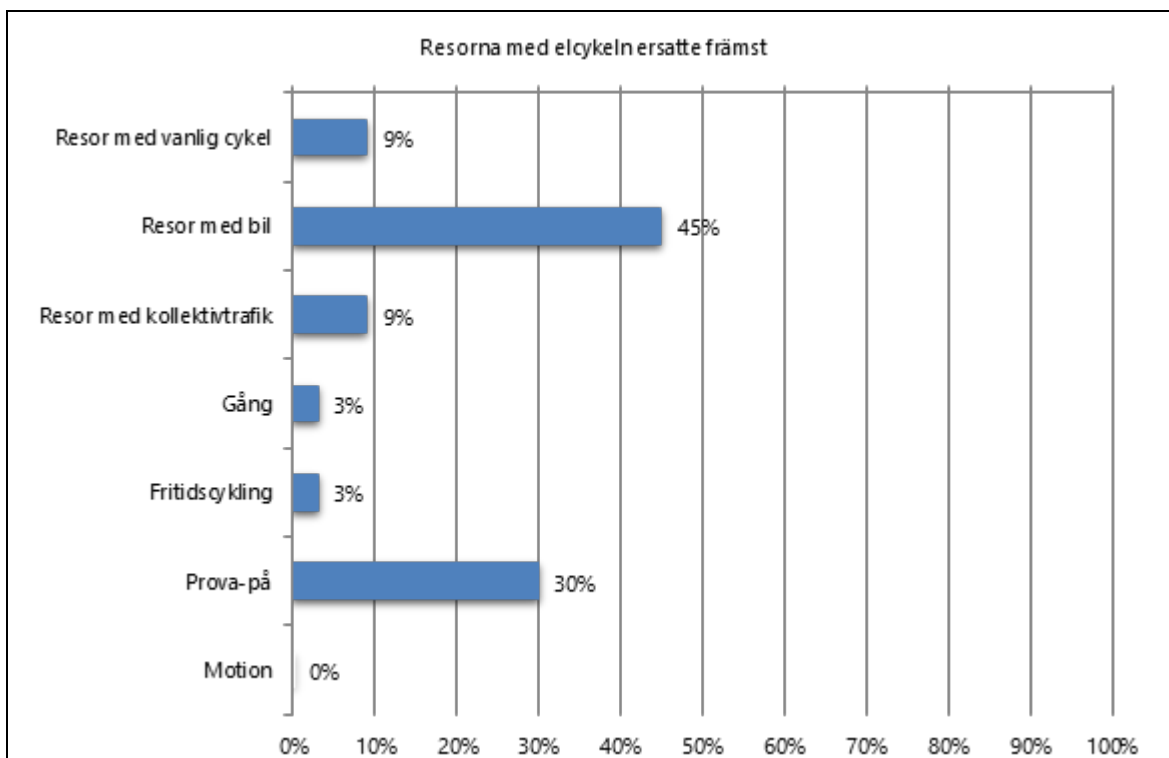
Figur 15 Resenärernas inställning till elcykel innan och efter låneperioden.

Upplevelsen att prova elcykel har varit positiv. Uppskattning kan även ses via de kommentarer som resenärerna skrivit kring sin upplevelse. Där har uppskattning lyfts kring chansen att testa, då är intresserade av att skaffa elcykel och att de nu verkligen vill det.

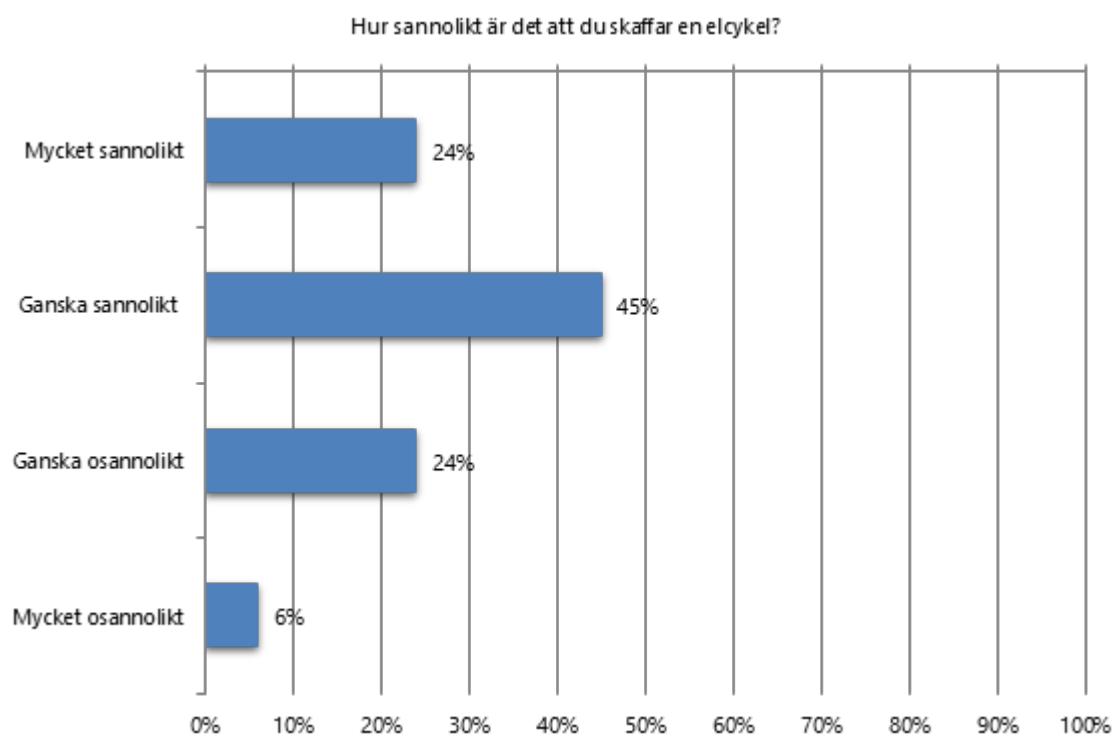


Figur 16 Vilken typ av resor som elcykeln främst användes till när den lånades.

För prova – på elcykel som aktivitet, har vi inte några direkta siffror på minskade CO₂-utsläpp. Däremot har vi data som indikerar på att aktiviteten lett till minskning av CO₂-utsläpp och har potential att göra det fortsatt framåt. Dels då 45% av resenärerna angett att cyklandet med elcykel främst ersatt resor med bil och dels att mer än två tredjedelar av de som testat elcykel svarat att det är mycket eller ganska sannolikt att de själva kommer att skaffa elcykel.



Figur 17 Enkät svar för vilken typ av resor resorna med elcykel ersatte.



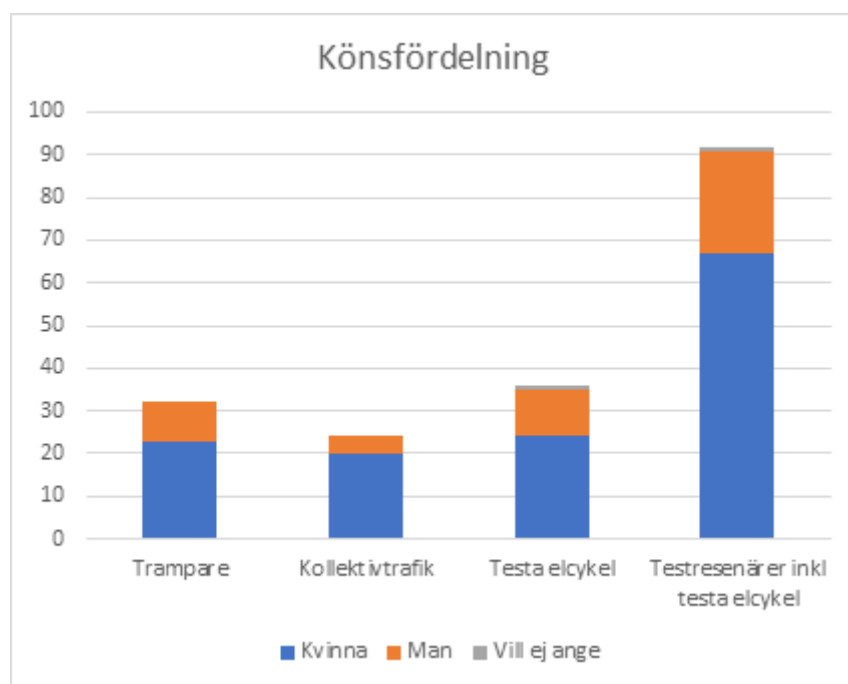
Figur 18 Fördelning kring hur sannolikt det är att resenärerna skaffar en elcykel.

Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats startade 2020. Aktiviteten har gått ut på att förbättra förutsättningar för att kunna cykla till och från jobbet och inom tjänsten. Syftet har varit att skapa en mer cykelvänlig miljö på arbetsplatsen, genom att uppfylla olika cykelvänliga kriterier (se bilaga 10); allt ifrån policys till att ha verktyg på plats och ordna aktiviteter. 27 arbetsplatser anmälde sig att delta i Cykelvänlig arbetsplats. Aktiviteten avslutades 30 juni 2023, då korades två vinnare utifrån hur många cykelvänliga kriterier de uppfyllt. Den ena vinnaren var den arbetsplatsen som uppfyllde flest cykelvänliga kriterier (de uppfyllde 16 cykelvänliga kriterier) och den andra var den arbetsplats som haft störst utveckling från anmälan till avslut (de hade gått från 3 till 13 uppfyllda cykelvänliga kriterier). Se bilaga 11 och 12 för diplom med motivering till vinnarna. Alla arbetsplatser i Jämtland Härjedalen har haft chans att delta i satsningen.

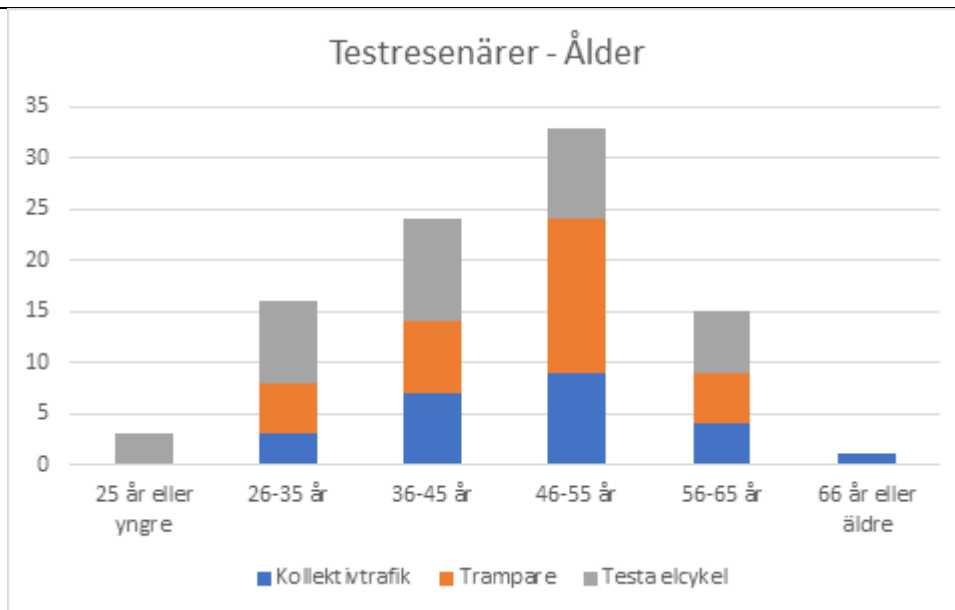
Resultat inkludering

Det vi kan se vad gäller inkludering är att en variation av arbetsplatser deltagit, se rubrik deltagande arbetsplatser. Det går även att se att de som deltagit som testresenärer och provat elcykel har varit så väl män som kvinnor, merparten kvinnor. (Som del av inkludering fanns även svarsalternativ med som vill ej ange, annat, ickebinär).



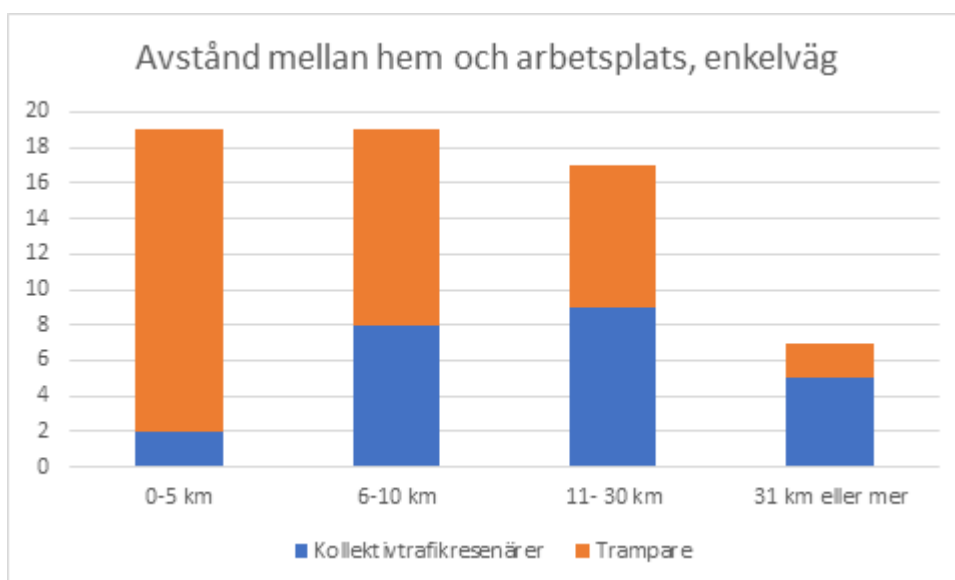
Figur 19 Könsfördelning, testa elcykel och testresenärer.

Något som även är mätbart kopplat till testresenärer är ålder. Att resenärer i olika åldrar deltagit.



Figur 20 Ålderskategori testresenärer och testa elcykel.

Fortsatt vad gäller inkludering, så översattes material till fler språk som talades på deltagande arbetsplatser. Det har även varit fritt för alla arbetsplatser i Jämtland Härjedalen att delta i projektet, förutom Region Jämtland Härjedalen som tidigare haft ett likande projekt för medarbetarna på regionen. Vidare går att se att personer med olika avstånd till arbetsplatsen haft möjlighet att delta som testresenärer, vilket bland annat möjliggjorts via erbjudande av olika färdmedel som kunnat testats och att kunna testa ett färdmedel för delar va resan.



Figur 21 Antal kilometer enkelväg mellan arbetsplats och hem, för deltagande testresenärer.

13. Kommentera det slutliga utfallet av indikatorerna

Jämför ackumulerat utfall mot målvärde (se punkt 5 ovan) och kommentera eventuella avvikelser samt vilka lärdomar ni har dragit av detta.

Testresenärskampanjer

Minskade CO2-utsläpp

För att utveckla måluppfyllnaden kopplat till minskade koldioxidutsläpp så kan här ses minskningen av koldioxidutsläpp för testresenärerna ackumulerat på ett år. Jämfört med om de rest som innan testperioden så skulle deras resor på ett år innebära 17,5 ton lägre koldioxidutsläpp beräknat på en testmånad multiplicerad med 12. Och om samma beräkning utfördes på resvanorna vid långtidsenkäten skulle det innebära en minskning på 15,5 ton koldioxidutsläpp.

Akkumulerat för 1 år	kg CO2
Minskade utsläpp på 1 år baserat på testperiod	17500
Minskade utsläpp på 1 år baserat på långtidsenkät	15500

Tabell 5 minskad mängd koldioxidutsläpp ackumulerat på ett år i jämförelse med värden vid uppstart.

Vad gäller färdmedelsfördelning så finns det ett värde i att titta på både antal resor per färdmedel och antal resta kilometer per färdmedel. Visar på olika delar. Dels hur många faktiska resor som ställts om och hur många kilometer som ställts om. Skapar skillnad mellan det två värdena beroende på hur långa de resor som utförts varit.

Färdmedelsfördelningen över tid tillsammans med kollektivtrafikresenärernas skattning kring sitt resande framåt tyder på bestående förändringar vad gäller resvanor, vilket kan leda till fortsatta lägre koldioxidutsläpp. Det samma gäller för resenärerna som testat elcykel, där det syns att elcykeln till största del ersatt resor med bil och att intresset för att det skattades som sannolikt att en större andel av resenärerna kommer att skaffa elcykel framåt. Dessa resultat indikerar även dt på fortsatt minskning vad gäller koldioxidutsläpp från resande.

Distansarbete

En del som projektet tänkt ha aktiviteter kring är distansarbete, möjlighet att jobba digitalt. I och med pandemin accelererade den omställningen och utifrån mätvärdena från testresenärerna går att se att distansarbete motsvarat 500 resor och 8600 kilometer under en månad av testperioden och 300 resor och 6600 kilometer efter testperioden. Att inte resa till arbetsplatsen innebär att koldioxidutsläpp från resande till arbetsplatsen inte uppkommit. Som jämförelse kan vi här ha med oss att de 62 testresenärerna tillsammans under en månad av testperioden reste 1600 resor vilket motsvarade 21 500 kilometer.

Lärdomar

Enkäter och bearbetning av data

Lärdomar kopplat till enkäter och bearbetning av data är som följer.

Längden på testperioden för de som deltagit i tramparkampanjer har varierat mellan två till tre månader, då testperioden startat olika tid på året, och tid under projektets gång. De som endast testrest två månader har gjort det då deras testperiod kom igång i slutet av en säsong, så att det bara var två månader kvar på den testsäsongen. Att en del endast rest två månader beror även på att de deltog i slutet av projektiden, så för att ha möjlighet att ta in deras mätdata i form av långtidsenkät (enkät för att se hur resvanorna sett ut en tid efter att de deltog) med, fanns enbart utrymme at delta i två månader.

Det har även lett till olika tid mellan testperiod och långtidsenkät. Tanken var att ha utsatta testperioder för en större grupp deltagare. Men då pandemin har format samhället under projekttiden, vad gäller arbetsgivares fokus och restriktioner i samhället påverkat möjligheterna för att engagera arbetsplatser och rekommendera resande till och från jobbet, så har testperioderna för testresenärerna fått formats mer efter förutsättningarna när medarbetarna haft möjlighet att delta. Därav har testperioderna skett under olika perioder under åren vad gäller år och säsong. Det innebär även att tiden mellan testperioden och långtidsenkäten varierar för testresenärerna, då det skulle skickas ut innan projektavslut och en del testresenärer var i gång och testreste i slutet av aktivitetstiden. Därav följer inte alla långtidsenkäter samma säsong som resenären testreste och kan innebära en diff vad gäller att följa resvanorna.

I och med att testresenärskampanjer under många olika tidsperioder har mer handpåläggning krävts från projektteamet. Extra handpåläggning vad gäller bearbetning av data från resvaneundersökningarna har även behövts då många enskilda enkäter skickats ut och enkätverktyget som användes löpte ut innan projekttiden avslutats. Detta då verksamheten bytte system.

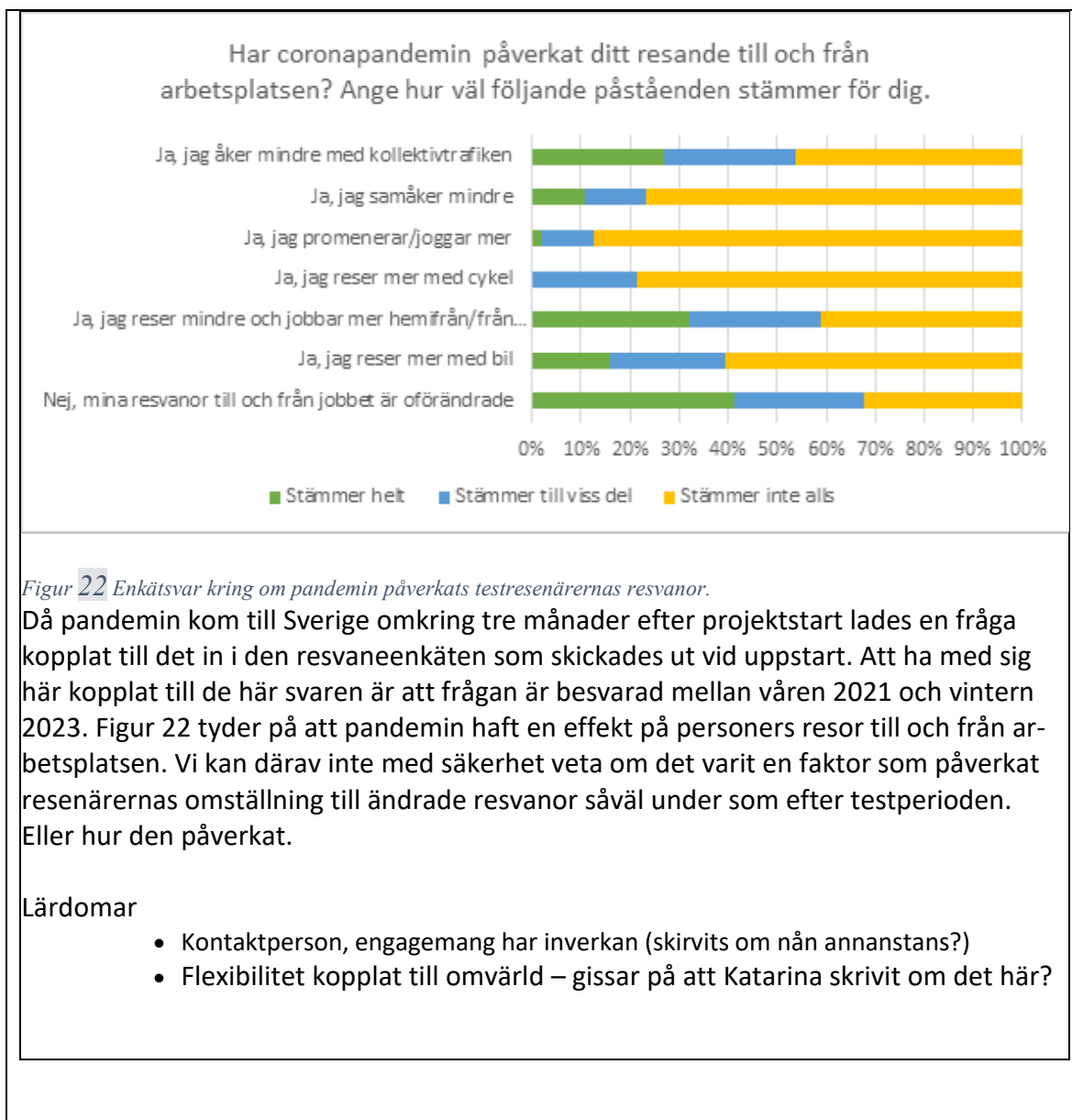
Från en första resvaneundersökning och intresseanmälan till att personer deltog som testresenärer föll potentiella deltagare bort, då de fick förhinder att delta som testresenärer, inte återkom med uppgifter för att kunna påbörja sin testperiod eller inte hämtade ut utrustning och deltog. Antalet svarande på uppstartsenkät och långtidsenkät skiljer sig med. Detta då en del testresenärers mailadresser blev ogiltiga under projekttiden, bland annat på grund av byte av arbetsplats, eller inte var nåbara, svarade på grund av andra anledningar. Det är bara att ha med sig i avläsningen av resultaten för färdmedelsfördelningen i figurerna under del 12.

Återkoppling har även inkommit kring utformning av enkäter, dels har förvirring skapats vad gäller att ange antalet enkelresor till/från arbetsplatsen under en viss period. Där har efterkorrigering gjorts. När värden har varit avvikande har kontakt tagits med testresenärerna för att stämma av. En del frågor i enkäterna har varit uppbyggda på olika svarsalternativ, som inte alltid upplevts som heltäckande.

Bakgrundsfakta för uträkningen av koldioxidutsläppen utgår från bussflottan som fanns i Jämtland Härjedalen då beräkningsmodellen skapades. Dessa uppgifter har inte uppdaterats under projektets gång utefter om fordonsflottan och andelen drivmedel förändrats. Det samma gäller de andra utsläpps indikatorerna. Samma värden har valt att användas under hela projekttiden för att få jämförbara mätvärden för de förändrade resvanorna. Det är de som mätts.

För aktiviteten cykelvänlig arbetsplats minskade antalet svarande för de utskick som gjordes med bland annat enkäter kring antal uppfyllde kriterier under projektperioden. Minskningen kan delvis berott på byte av kontaktperson, att kontaktpersonen inte längre var tillgänglig. En lärdom från resultaten från enkäterna från testresenärerna och prova på elcykel är att det är uppskattat att få chansen att prova och att hur vi reser till och från våra arbetsplatser har en inverkan, som ses i illustrationerna med kartor över hur långt personer tillsammans reser under en arbetsvecka med olika färdmedel.

Pandemi



13. Kommentera det slutliga utfallet av indikatorerna

För mer ingående analys och resonemang kring utfall och resultat - se avsnitt 12

1) Antal deltagande arbetsplatser:

Utfall 28st – målvärde 25st

Kommentar:

Här valde vi att endast redovisa de arbetsplatser som deltagit i projektet med testresenärer som fyllt i resvaneenkäter eller skriftliga utvärderingar.

Till dessa skulle arbetsplatser som deltagit i projektets aktivitet Cykelvänlig arbetsplats kunna fogas, de som deltagit genom att låna elcykel, de som deltagit genom aktiviteter i form av provkörning, de som deltagit i olika workshops, konferenser och seminarier – och då är utfallet lite drygt 80st arbetsplatser

Ytterligare arbetsplatser utöver dessa 80st har på olika sätt kommit i kontakt med projektet och även deltagit i projektaktiviteter genom mer öppna allmänna event såsom provcyklningar, mässor, inbjudningar etc.

2) Mängd CO2 intjänad till följd av projektets aktiviteter

Utfall 2,4 ton koldioxid - är den minskade mängden koldioxidutsläpp jämfört med om resorna fortsatt som tiden innan testresenärperioden.

Dessa ton är baserat på testperioden 1 månad för kollektivtrafikresenärer och 2-3 månader för testtrampare - endast resor till och från arbetsplatsen.

Vilket innebär måluppfyllnad vad gäller målet att minska koldioxidutsläppen under projektperioden genom förändrade resvanor kopplat till arbetspendling

För långtidsutvärderingen visar uppgifterna på att resvanorna tiden efter testperioderna för en månad innebär 1,3 ton mindre koldioxidutsläpp än för en månad innan deltagarna deltog som testresenärer. Vilket visar att effekten av projektets aktiviteter håller i sig över tid.

3) Mål ökad konkurrenskraft hos regionen arbetsplatser

Utfall okänt – detta är ett mål som är omöjligt att mäta, speciellt över så kort tid och med tanke på alla olika faktorer som påverkat konkurrenskraft under denna period.

Dock kan det med säkerhet sägas att medvetenheten, kunskapen och intresset har ökat hos de arbetsplatser som varit deltagare samt på annat sätt tagit del av projektets verksamhet.

Att ha en kontroll och struktur vad gäller ett aktivt arbete med energi, klimat och transporter är ett krav som blir starkare och starkare från kunder, kompanjoner, leverantörer och personal. Många företag lägger idag lika självklart in dessa delar i sin budget som rena pengatransaktioner och klassiska investeringar. Det genererar dessutom vinster i hälsotal och nöjdhet hos personal samt energi och bränslebesparingar.

14. Beskriv hur ni arbetat med att sprida projektets resultat

Beskriv större informationsinsatser som utförts i samband med projektavslutet, projektets eventuella resultat samt hur EU:s medverkan har synliggjorts. Bilägg gärna eventuella utvärderingsrapporter.

Den 27 september genomförde projektet sitt slutevent. Formen för eventet var ett huvudställe, Jamtli i Östersund, där alla föredragshållare, prestatörer, projektledning och deltagare samlades fysiskt. Eventet sändes ut till olika ställen i regionen och i landet där deltagande kunde ske digitalt. Eventet spelades även in.

Under eventet presenterade lärdomar, slutsatser och resultat både från projektledning, föreläsare men framförallt från deltagare.

Hur dessa projektinsikter kommer att fortsätta och vidareutvecklas presenterade – via pitchar från olika verksamheter, utvecklingsinsatser och projekt.

Projektet har följts reslativt regelbundet av pressen under hela projektperioden – speciellt P4 radio Jämtland men även SVt, ÖP, LT och Jämtland tidning och de pressreleaser och inbjudningar till aktiviteter som projektet skickat till pressen har ofta uppmärksammats och följts upp med reportage Även projektdeltagare har intervjuats direkt.

Deltagare ur projektledning och projektorganisation har alltid synliggjort EU:s medverkan – att styra vad som sedan kommer med i nyhetsinslag och artiklar samt vad deltagare säger går dock inte.

I samband med avslutet av aktiviteten cykelvänlig arbetsplats korades två vinnare som

vardera vann en elcykel – dessa prisutdelningar skedde som ett överraskningsmoment på arbetsplatserna och spelades in. Filmerna visades sedan på sluteventet . När den sista arbetsplatsen fått sitt pris skickades en pressreslease och P4 radio Jämtland gjorde ett reportage.

Projektledningen har varit intbjuden till diverse olika nämnde, ledningsgruppen och sammankomster för att redogöra för slutsatser, lärdomar och resultat -både löpande under projekttiden men även nu i slutskedet. Exempelvis Regionala utvecklingsnämnden, Kollektivtrafiknämnden, Stygruppen för Mittstråket, Regionens projektutvecklingsnätverk.

Samarbetspartners, samverkanspartners, projektdeltagande arbetsplatser har alla delgets resultat och slutsatser - både övergripande men också specifikt rörande resultat med direkt anknytning till dem och deras verksamhet. Det har skett genom rapporter, muntligt, resonemang och workshops.

Aktiviteter och resultat av dessa samt slutsatser, upptäckter och lärdomar har- även kontinuerligt- delgivits finansierare genom rapporter men också vid audit.

Projektet har på sin hemsida, facebook, Linked IN delget resultat och slutsatser

15. Beskriv uppföljning, utvärdering och lärande

Utifrån Tillväxtverkets riktlinjer avseende utvärdering (3P och 3N) beskriv metoder och insatser för att följa upp och utvärdera projektet samt hur utvärderingen använts för att skapa ett lärande. Bilägg gärna eventuella utvärderingsrapporter.

Projektet har inte en omsättning som ställer krav på extern utvärderare eller förljeutvärderare. Vid ursprunglig projektskrivning var detta intentionen – dock när pandemin slog till under projektets uppstartsfas, inte fullt tre månader in i projekttiden, beslöt man att avvakta med förljeutvärdering till att förhållanden skulle återgå till "normala" och projektet skulle kunna bedrivas enligt ursprungliga planer. Pandemin drog dock ut på tiden under flera år, projektet fick ständigt lägga om och anpassa sina aktiviteter utefter rådande restriktioner - vilket man gjort med bravur – men det har inte varit möjligt att följa en solid inriktning som i sin tur skulle kunna ha utvärderats och reviderats. Revision har ibland skett på dagsbasis.

Det hade varit önskvärt med en extern slutlig resumé, utvärdering av både projektets arbete och förmåga att trots alla yttre faktorer bedriva ett framgångsrikt utvecklingsarbete samt vad för slags stöd och flexibilitet från omgivande beslutande instanser som hade underlättat utvecklingsarbetet.

Det hade även varit önskvärt med en extern utvärdering och resonemang kring de mätbara resultaten och de mönster som projektet registresrat.

Dock med det upplägg som den beviljade förlängningen och förmeringen innebar fanns tyvärr inte tid för detta under de två sista återstående månaderna avsatta för resultatsammanställning.

Projektorganisationen och projektledningen har själva jobbat intensivt och regelbundet med uppföljning, utvärdering och lärande. Genom stående punkter på mötesagendan, workshops, webinarier, kurser, föredrag, konferenser, nätverk, utbyten med andra projekt och verksamheter, nära resonemang med arbetsplatser och arbetstagare samt allmän omvärldsbevakning.

Utvärdering har även skett regelbundet i samband med resultatsammanställning och insamlande av deltagarnas enkätsvar, utvärderingar av aktiviteter etc

Urvärdering, uppföljning och lärande har skett dels genom 4R metod, genom kunskaper kring barnkonventionen, jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighetslagstiftning, inkluderings, HBTQI certifiering samt geografiska fördelningsfaktorer – detta då hela projektets grundval vilar på att vi alla är olika och har olika förutsättningar vilket kommer att ge olika möjligheter att kunna förändra sina resvanor.

För att nå så bra resultat som möjligt har projektet tillämpat tjänstedesign - där man utgår ifrån personers behov - lyssnar in och frågar -och formar en tjänst/aktivitet för att möta detta. Genom revideringar når man närmare och närmare det som passar individen eller arbetsplatsen

16. Diskussion och slutsatser

Beskriv vilka delar av projektet som varit framgångsrika och vilka delar som inte har fungerat lika bra. Ange orsaker och vilka lärdomar som uppstått till följd av detta.

På det stora hela har projektet fungerat med framgång och många av de ansatser och antaganden som låg till grund för projektansökan har besannats.

Till viss del har projektet inte flutit på så skarvlöst kontinuerligt som skulle ha önskats till följd av en del bemanningsproblematik. Det första förlängningen godkändes men då tillsköts inga fler medel utan förlängningen var tänkt att genomföras med samma mängd projektpersonaltimmar som ursprunglig projekttid och plan. Pandemin höll i sig och vid nästa förlängningsansökan söktes även medel – förmering avseende projektorganisation och tjänstetimmar. I dessa skarvar har projektledningspersonal gått in och ut ur projektet för att tillräckligt med tid skulle finnas då pandemin väl skulle släppa – vilket blev senare än tänkt.

Projektet har även brottats med bristen på projektekonom och över åtta olika ekonomer har tilldelats projektledningen. Varav i stort sett alla har behövt ganska långa startsträckor – detta är något som har diskuterats och utvärderats med projektägande organisation – då det är där problematiken kring anställningsförhållanden legat.

Att ges möjlighet att få prova det som är nytt och kanske lite okänt under lugna, säkra, trygga förhållanden är en enormt avgörande faktor för människors vilja att ändra sina vanor och beteenden när det gäller transportsätt.

Elcykel är en av de mycket lyckade testaktiviteterna - många som varit nyfikna men inte haft möjligheter att cykla elcykel och som varit lite rädda har lyrisk beskrivit upplevelsen ..." lite som att känna sig som en superhjärte...". Det har klart framgått att elcykel kan vara ett reellt alternativ till bilen både för de som provat på landsbygd och i tätort såväl som under sommar och vinter.

Flera av de deltagande arbetsplatserna har efter testperiod sett elcykel samt elcykel med cykelvagn som ett bättre alternativ än bil för vissa arbetsrelaterade transporter och har själva köpt in elcyklar och vagnar.

Fler elcyklar och möjligheten att låna ut flera elcyklar till samma arbetsplats samtidigt hade varit en klar fördel.

Att få bidrag till cykel och gångutrustning har varit den extra puff som fått de resenärer som funderat i banorna att faktiskt ta steget. Många som cyklat under barmark har efter testperiod med vinterdäck fortsatt att cykla året runt.

Möjligheterna att ges bidrag till andra alternativa aktiviteter och transportsätt än de som är vedertagna från finansierarnas håll enligt en nationell och i allra flesta fall stadsnorm behöver ses över. Hos oss är kanske bidrag till knäskydd vid skridskoåkning, elaggregat till spark, laddbarhet för skoter eller skidskåp på arbetsplatsen exempel på aktiviteter som faktiskt skulle kunna innebära att gå över en tipping point för att prova andra alternativ till bilen.

Cykelvänlig arbetsplats har varit en mycket lyckad aktivitet där arbetsplatserna engagerat sig och själva genomfört åtgärder, förändringar och aktiviteter på sin egen arbetsplats. Det här är en aktivitet som under projekttiden blivit en permanent nationell satsning och som regionen och kommunerna behöver ta vidare nu när projektet stänger.

Det är dock helt klart en aktivitet som gynnat Östersund och inte övriga regionen i samma utsträckning – i Östersund finns infrastruktur för cykling med cykelbanor med beslysning, som både plogas och sandas och avstånden mellan hem och arbete är lagom långt vilket innebär att resan kan ske säkert

På grund av pandemin och dess restriktioner kunde projektet inte under en majoritet av tiden genomföra aktiviteter som innebar samåkning eller kollektivt resande.

Men även när restriktionerna hävdades kan kostateras att satsningar på aktiviteter som gäller kollektivtrafik bara kan genomföras där det finns kollektivtrafik eller där det finns passande byten mellan olika fordon. Det här utesluter stora delar av vår region och är bara tillämpligt i Östersund med omnejd samt längs med huvudstråken.

Provkörning av elbil har varit mycket uppskattat och speciellt under den form som projektet genomförde detta på. Att vara på sin egen arbetsplats med kollegor och att bilhandlarna kommer till den trygga miljön i kombination med att ledningen uppmuntrar provkörningen bäddar för att många fler vågar prova att sätta sig bakom ratten. Och att ställa alla frågor. Med kompetens från andra projekt på Energikontoret kunde även ges kring laddstolpar, körning under vinter, räckvidder m m. Detta var ett koncept som även bilhandlarna tyckte var fantastiskt bra.

En av de allra största framgångarna med projektet har varit att olika berörda parter har hamnat vid samma bord och resonerat kring gemensamma områden, frågor, problem som behövt lösas. Det är förvånande att dessa inte träffats och haft dessa fantastiska konstruktiva samtal innan och det har varit så givande att projektet kunnat fungera som facilitator. Det här är bestående resultat och effekter från utvecklingsarbetet som leder mot fortsatt fruktsamt hållbarhetsarbete.

17. Efter projektslut

Beskriv hur ni arbetar vidare med projektets resultat efter projektet har avslutats

Projektets lärdomar, resultat och slutsatser kommer att, och har redan tagits in i många olika verksamheters ordinarie arbete samt inom utvecklingsinsatser. Här nedan listas några.

Projektets referensgruppsmedlemmar har utgjorts av resenärer och personerna har flitigt används under projektet rörande olika frågeställningar – bl a kring resvanor före, under och efter pandemin ; kring förbättringsåtgärder inom olika områden; behov av utökad eller förändrad service; hur bränslepriserna har påverkat resvanor och färdmedelsval; som piloter i test av kollektivtrafikens införande av ny biljettapp.

Referensgruppens medlemmar har nu vid projektslut fått frågan om de vill fortsätta att vara en del av regionens utvecklingsarbete rörande resor och därmed finnas med i Energikontorets CRM- system för att kunna bli kontaktade. Kollektivtrafiken vill gärna fortsätta med kontakterna. Nyuppstartade projekt Mittstråket har visat intresse och likaså projektet Fossilfria destinationer och besöksmål m fl.

Under hela projekttiden har ett nära samarbete skett med kollektivtrafiken Jämtlands län och därmed även VY Stadsbussarna i Östersund. De har haft två representanter i projektgruppen. En av projektets testresenärsaktiviteter har varit direkt kopplad till kollektivt resande och resultaten från de resandes enkäter har delgivits berörda för vidare utveckling inom deras verksamhet.

Då projektets deltagare utgjorts av arbetsplatser har de kontakter som skapats samt de resomängd och slutsatser som förts via projektet kunnat fortgå utanför projektets aktiviteter och användas i förbättringar och utveckling av exempelvis fordon, linjedragning, tidtabeller, turtätheter.

VY tåg har också haft representation i projekts styrgrupp. De har haft en framgångsrik satsning, Förändringsresan, riktad mot företag och arbetsplatser i Norrbotten. Genom de projektmedlemmar, arbetsplatskontakter samt kontakter med andra intressenter inom bl a Testresnäs styr-, projekt-, referensgrupp samt de aktiviteter vi haft mot chefer och ledare – kommer starta de upp en liknande satsning längs Mittbanan/Atlantbanan.

Mittstråket – utvecklingsprojekt med huvudfokus på transporter – person och gods- längs med Mittbanan , Atlantbanan har varit en samverkanspart och resultat samt erfarenhetsutbyte har skett kontinuerligt på olika nivåer inom projektens organisationer. Projektet resultat – främst utifrån vad som styr resenärernas val, vilka hinder och barriärer de uttrycker som avgörande och vilken säkerhet som resenärerna känner krävs för att välja specifika transportsätt har delgivits Mittstråket dels genom dragning för deras styrgrupp men även i deras uppstartsarbete med kartläggning av satsningar som bör ske inom det projektet. Även resultat i form av infrastruktursatsningar, möjligheter till kombinationsresor, stationer utformning och läge förmedlas vidare. Projektmedarbetare finns fortsatt med i delar av Mittstråkets arbete och aktiviteter.

Under projekttiden har samverkan och samarbete skett med regionen Infrastrukturavdelning och med Trafikverket. Två instanser som fått ta del av projektets resultat och där projektmedarbetare även fortsatt finns med i berednings- och utvärderingsgrupper.

Trafikverket och NTF är två aktörer som projektet anordnat ett par olika gemensamma aktiviteter tillsammans med. Vid ett seminarium kring trafiksäkerhet och samhällsplanering i juni 2023 framgick att det saknas ett nätverk/grupp för olika berörda delar av regionens kommuner där man gemensamt kan resonera mellan olika avdelning och över kommungränser. I nuvarande grupperingar för samhällsplanering och infrastrukturfrågor kommer inte dessa delar in och till tals. Förhoppningen är att en nätverksaktivitet av det här slaget ska gå att lyfta in antingen ett pågående utvecklingsprojekt eller ännu hellre inom en pågående verksamhet – allra helst som ett eget samverkansnätverk med egen budget.

Aktiviteten Cykelvänlig arbetsplats har funnits med i projektet från projektskrivning och därmed från start. En bit in i projektiden startade en nationell satsning för att organisera en likadana aktivitet för privata företag, kommunala/offentliga verksamheter, föreningar och organisationer. Då vi i projektet redan låg ett par år före och hade igång vår verksamhet så har vi inte anslutit oss till den nationella organisationen. Men Östersunds kommun – som via sitt deltagande i projektgruppen arbetat med denna aktivitet har redan gått med i den nationella satsningen.

Östersund kommun har inspirerats av projektets resultat och har nu utökat sin verksamhet Vintertramparna som pågått i 14 år rörande vintercykling – till att även omfatta kollektivtrafik och vintergång och man ger bidrag - enligt Testresenärs modell - till kollektivtrafikkort, vinterdäck till cykeln vinterdubbskor för att uppmuntra och underlätta för personer som vill och kan ändra en del av, eller alla sina vardagsresor.

Det regionala utvecklingsprojektet Fossilfria Destinationer och Besöksmål har precis startat och kommer att pågå fram till och med 2026 och det är delvis sprunget ut Testresenär - där använder man sig av många av de slutsatser samt erfarenheter som projektets arbete resulterat i. Hur kan regionens olika besöksmål och destinationer, evenemang och event bli mer hållbara och fossilfria? I detta ligger en stor del i besökarnas resor, vanor och beteenden men naturligtvis i vilka möjligheter det finns för dessa besökare att kunna välja. I detta projekt kan besökare vara från regionen men även från andra delar av Sverige, Europa eller världen. De genom Testresenär påbörjade samarbetena och erfarenhetsutbytena med exempelvis Gotland – som har en liknande problematik med säsongstoppar och annars lågt invånarunderlag samt långa avstånd – kommer att fortsätta i det här nya projektet. Likaså med Tröndelag.

Generellt har många erfarenheter inhämtats vad gäller inkludering och faktorer som är essentiella för att beteendeförändringar ska kunna ske och dessa lever kvar på många olika sätt som ovan beskrivits – även inom ett utvecklingsprojekt så som det uppstartade Förnybart 2030, där fokus ligger på förnybar energi och drivmedel för tyngre transporter och arbetsmaskiner i Jämtland och Västernorrland, har man tagit det av Testresenärs erfarenheter när det gäller att kommunicera och nå olika målgrupper genom att möta behov och hinder.

Energi- och klimatrådgivningen, EKR, i regionen men även utanför regionen har genom projektet fått kännedom om kunskapsluckor inom flera olika områden. Här kommer fortsatt information och kommunikation samt olika satsningar ske inom deras ordinarie verksamhet – exempelvis förmånsbussar, försäkringar som rör provkörningar, cykelparkeringar kring byggnation.

Lokalt har de även fått en ökad kännedom kring de förutsättningar som gäller för regionens arbetsplatser och de frågeställningar dessa har kring klimat och energi. På så sätt kan EKR hjälpa till med klimat- och energirådgivning inom vilket även transporter ingår. Detta genom

deras arbete inom projektet och se samordningsvinster som kunnat göras vid arbetsplatskontakter och besök.

Energi och fastighetsnätverket för offentliga aktörer i Jämtlands län – är en kontinuerlig verksamhet där samtliga kommuner ingår. Genom Testresenärs projektaktiviteter har flera frågeställningar lyfts och kunskap inhämtats – bl a inom projektering ombyggnation och nybyggnation för att skapa cykelvänliga arbetsplatser, laddmöjligheter, se över p-tal och i vilket steg dessa ska läggas in i processen. Att beteendeförändra rör inte bara transporter utan även vanor när man vistas i fastigheter – släcka lysen, varmvatten, kunskap kring värmefördelning ventilation – vad som händer när dörrar och fönster står öppna etc. Här behöver olika målgrupper bemötas på olika sätt och utefter de behov och kunskaper de har för att uppnå bästa effekter.

Sverige och världen har under projekttiden – på bara ett par år - gått igenom flera stora oförutsedda händelser – pandemi; ökande priser på el, värme, bränsle; inflation med ränteökningar, krigsutbrott, stormar; översvämningar; torka, medlemskap i Nato, förhöjt terrorhot Alla dessa förändringar ställer krav på förmåga till förändringar hos människor samt att ha en beredskap. Det ställer även krav på att arbetsplatser, myndigheter och offentliga inrättningar har en beredskap med alternativ och olika reservlösningar.

Det omfattar i allra högsta grad hur man kan utföra sina arbetsuppgifter eller tilldelade beredskapsuppgifter. Hur man kan ta sig till dessa uppgifter, att den plats som de ska utföra på fungerar även under andra förutsättningar eller om uppgifterna kan utföras på annan plats. Detta måste informeras och kommuniceras kring och olika målgruppers behov samt kunskapsnivå behöver tas i beaktande.

I den här kontexten kommer projektets kunskaper, slutsatser och erfarenheter leva vidare då detta är kärnan i vad projektet jobbat med – ständiga yttre förändringar, stora skillnader i förutsättningar – geografiska, klimatmässiga, servicetillgång-, stora skillnader i kunskap, rädslor och barriärer för okänt och oprövat, förmåga att jobba över traditionella systemgränser och mod att tänka nytt och fritt men ändå behålla en respekt för att alla brottas med olika problem.

Vår region är inte så stor så många personer som arbetar inom våra expertområden och som varit delaktiga inom projektet är även de som finns med i diverse beredskaps sammanhang och jobbar med handlingsplaner samt åtgärder.

18. Övriga kommentarer

Ange eventuell ytterligare information om projektet och dess resultat som bör uppmärksammas

Något som har varit smärtsamt uppenbart är den brist på flexibilitet som finns i våra inbyggda system – inte minst vad gäller finansieringssidan. När händelser så som en pandemi, krig, inflation eller energiprisstegringar sker – vilket de kommer att göra i allt mer frekvent takt – krävs en förmåga att snabbt ställa om och tänka i nya banor. Från alla håll.

Det går inte att hålla fast vid gamla tankemönster och beslutsbanor och det krävs en förmåga att förstå att mängden och arten av uppkomna behov av att kunna driva ett utvecklingsprojekt framåt skiljer sig åt från projektägare till projektägare.

Att distansarbete är en vinst ur en miljömässig hållbarhetsaspekt är bevisat – och något som uppmuntrats inom projektet – då måste även detta gälla för projektstyrningsarbetet och det måste vara lika självklart att ett möte sker digitalt men utskickad fika så som att man ses fysisk med en fikapaus. Annars jobbar man tvärs mot sina egna mål. Att detta kan missbrukas är

naturligtvis en risk – men då behöver man hitta former som kan förhindra missbruket. Inte generellt lägga förbud som bromsar en framtida hållbar utveckling.

Om de som driver utvecklingsprojektet hittar vägar framåt trots yttre faktorer som hindrar de ursprungliga uppsatta planerna måste detta uppmuntras och inte stoppas – och det måste vara lätt att ställa om för projektet. Annars riskerar man att förlora all investerad tid, resurser och investeringar – det tar stopp och ingenting kan uträttas.

För att utveckling och omställning ska kunna ske inom hela vårt land och i tillräcklig hastighet måste man inom våra system se över aktiviteter som är godkända kostnadsslag i ett projekt. Dessa är "vedertagna" och baserar sig ofta på en helt annan verklighet än vår egna. Det är t ex inte samma förhållanden i Skåne som i Jämtland – varken vad gäller väder, avstånd, kvalitet på vägar, kollektivtrafikmöjligheter eller infrastruktur för cykelbanor – medan de kanske kan cykla så kanske vi kan åka skidor och vice versa.

Det måste finnas en öppenhet för att lösningar kan dyka upp som man aldrig hade kunnat tänkt sig – att våga prova dessa och att få tillåtelse att prova dem och kunna ge stöd för dessa tester skulle vara högst önskvärt.

Hubplatser – eller coworkingplatser.

Utformning av fordon för att kunna arbeta eller frakta med sig cykel eller bebisskydd

Stickspårsdragningar till elljusspår

Hundrastgård – för att kunna promenera till och från jobbet

Bygga om sin cykel till eldrift

Pendlarparkeringar – utformning och kostnad för att använda dem är för vår region mycket viktigt

Utformning av stationer och hållplatser – vilken service och säkerhet finns

De facto arbetsplatser som deltagit i projektet genom olika aktiviteter är avsevärt fler än de som redovisats i indikatorer. Dessutom är arbetsplatser redovisade utifrån organisationsnummer – något som inte är en tillfredställande redovisningsmetod i ett projekt av denna typ. En offentlig arbetsgivare – exempelvis en kommun – kan ha fysiska arbetsplatser av olika karaktär och på många olika geografiska platser med olika förutsättningar rörande arbetspendling. Det korrekta – då resor skall ligga som grund för mätningar som ska leda till användbart regionalt utvecklingsarbete – skulle vara den plats som fysisk utgör arbetsstället.

Om vi vill få till en bestående beteendeförändring som ska skapa långsiktig hållbarhet är det absolut mest effektiva att satsa på goda vanor och beteenden bland våra barn och ungdomar. Det här måste man se över när det gäller finansieringsgrunderna. Att utvecklingsprojekt även får omfatta målgrupper under 18år

Det finns lärdomar att ta och som borde ses över vad gäller flera olika systemförändringar som behöver ske för att vi ska kunna ta oss vidare i vår utveckling och på ett i alla avseenden hållbart sätt.

Att särskilja olika effekter och placera dem i olika områdestillhörigheter är förlegat. Både fysisk och psykisk hälsa är i allra högsta grad en fråga för hela vår samhällsutveckling och inom projektet kan man tydligt notera att människors välbefinnande genomsyrar och har en stark koppling till möjligheterna att resa till och från arbetsuppgifter.

Allt från att kunna jobba hemifrån och på så sätt få bättre logistik för hela livspusslet, till att kunna arbeta under restid, att någon annan professionell ansvarar för transporten på ett sä-

kert sätt, att inte behöva sätta sig i kalla fordon på isiga vägar, att kunna få vardagsmotion via vardagstransport och även kunna räkna detta som friskvårdstid etc

Systemen skulle behöva byggas om - inte från toppen utan från botten där de som ska använda dem finns och de känner till vilka behoven är.

Fortfarande byggs infrastruktur, samhällsplanering, finansieringsmodeller, bidragssystem etc på gamla beslutsmodeller och normer. Ofta av personer som själva inte ska använda de färdiga lösningarna. Här krävs de stora beteendeförändringarna om vi ska kunna ta oss vidare mot rätt utveckling annars har vi nått så långt vi kan med resenärerna.

Ökad konkurrenskraft är en otroligt svår parameter att mäta där yttre faktor och tid spelar in. Dessutom förändras uppfattningen kring vad som är kvalitet, hållbarhet och krav i allt snabbare takt.

Men det är helt tydligt att de anställda ser det som en klar fördel om deras arbetsgivare har ett intresse i deras arbetspendlingsresor och möjligheter.

En av de första frågorna någon ställer sig vid byte av arbete är hur man tar sig till jobbet, vilka olika alternativ som finns och hur arbetsgivare ser på distansarbete eller arbete under restid. Det är en alltså avgörande faktor i att kunna binda rätt kompetens till sin verksamhet.

Intresset hos regionens arbetsplatser för frågor kring transporter, bränslen, energieffektiviseringar är stort och ökar. Idag är det lika naturligt att lägga in dessa delar i sin budget som de traditionella investeringarna, kostnaderna och effektiviseringarna. Att ha koll på detta är nödvändigt och krav som ställs från leverantörer, samarbetspartners och kunder.

Man kan också se direkta vinster kopplat till energi- och transporteffektivisering, översyn av bränslen och drift, minskade sjuktal och nöjdhet hos personal och stärkt varumärke.

Genom ett insteg på arbetsplatserna genom ett projekt som Testresenär har resonemang och diskussioner kommit igång kring andra delar av verksamheten och hur dessa skulle kunna utvecklas till mer hållbara.

Projektet har verkat till att sprida kunskap, information och till att öppnat upp för dialog mellan olika inblandade aktörer – bland annat mellan arbetsplatser och kollektivtrafiken kring anpassningar i turlistor och hållplatser. Eller att en arbetsplats transportmedel kan användas även för personresor utanför verksamheten. Exempelvis skidbussar för transport av egna anställda men även andra passagerare inom det geografiska området