

Projektutvärdering slutrapport – Extern utvärdering



Mall för projektutvärdering slutrapport – extern utvärdering

Vad ska rapporten innehålla?

Rapporten ska ge en tydlig bild av projektets inriktning och verksamhet samt innehålla ett analytiskt resonemang kring resultaten och bidra med sammanfattande slutsatser och rekommendationer. Frågorna under respektive del i mallen behöver inte besvaras punktvis. Välj ut de frågor som är relevanta för projektet och skriv en text som sammantaget besvarar frågorna inom respektive område. Notera vilka frågor som utelämnats och motivera detta. Liknande information, men med olika fördjupningsgrad eller tyngdpunkt, kan behöva anges inom flera områden. Referenser mellan olika områden i rapporten bör bara användas i undantagsfall.

Vem ansvarar för rapportens innehåll och kvalitet?

För rapportens innehåll ansvarar den upphandlade utvärderaren. Mallen är baserad på Tillväxtverkets riktlinjer för projektutvärdering (3P och 3N).

Det kan även finnas andra krav på utvärderingen, inklusive rapportering. I sådana fall bör mallen ses som ett komplement till vad som avtalats och inte som en ersättning.

När ska rapporten lämnas in? Utkast till utvärderingsrapport av god kvalitet ska lämnas in senast 6 veckor innan projektets slut.

Hur lämnar jag in rapporten? Ifylld rapport bifogas som fil (pdf) i Min ansökan under rubriken "Slutrapport".

Frågor? Vänligen kontakta projektets handläggare.

1. Grundinformation

| | |
|---|---|
| Projektnamn Testresenär – arbetsplatser inom region Jämtland Härjedalen | Ärende-ID 20203315 |
| Stödmottagare Region Jämtland Härjedalen | Organisationsnummer 2321000214 |
| Projektets startdatum 2020-01-01 | Projektets slutdatum 2023-10-31 |
| Projektets totala budget Ursprunglig budget 5 007 811 sek. Utökad budget efter förlängning och förmering 6 831 521 sek. | Budget för utvärdering (enligt upphandling) 75 000 sek exkl. moms. |

2. Utvärderingens upplägg och genomförande

Redogör för projektutvärderingens upplägg och genomförande.

- När påbörjades utvärderingen?
- Ange tid för utvärdering
- Beskriv metoder i genomförandet
- Beskriv former för dialog och rapportering

SLUTUTVÄRDERINGENS OMFATTNING OCH TIDSPERIOD

Slututvärderingen startade med en uppstartsträff mellan projektledare och utvärderare den 7 december 2023 och pågick fram till den 25 januari 2024 då utvärderingens resultat presenterades för uppdragsgivaren. Totalt har utvärderingen omfattat 77 timmar under drygt 1,5 månad. Flest timmar har allokerats till genomgång av projektets dokumentation i form av slutrapport med bilagor, lägesrapporter och projektansökan, kompletterande datainsamling i form av djupintervjuer med projektets nyckelpersoner och samverkansparter samt framtagande av utvärderingens slutrapport. Vid två tillfällen genomfördes dialogmöten mellan utvärderaren och projektledaren för att komplettera dokumentationens luckor.

METOD

Slututvärderingen har genomförts med metoden lärande teoribaserad utvärdering där LFA-metoden har använts för att granska projektlogiken. Där dokumentation inte har funnits tillgänglig har luckorna fyllts genom kompletterande datainsamling i form av dialogmöten med projektledare och djupintervjuer med nyckelpersoner och samverkansparter.

DIALOG OCH RAPPORTERING

Inledningsvis tog utvärderaren del av projektets dokumentation i form av projektansökan, lägesrapporter och slutrapport för att sätta sig in i projektet samt få en bild av projektets genomförande och resultat. Utifrån dokumentationen har utvärderaren besvarat frågeställningarna i den externa utvärderingens slutrapport. Där utvärderaren har funnit luckor i dokumentationen har dialogmöten vid två tillfällen 231218 och 240115 hållits med projektledaren för att komplettera dokumentationen och fylla dessa luckor, dialogmötena har kompletterats med mailväxling.

Slututvärderingen avslutades med en slutrapport som presenterades för uppdragsgivaren den 25 januari 2024. Rapporten innefattade en genomgång av projektets mål, delmål, indikatorer och aktiviteter studerade dess projektlogik och förändringsteori med hjälp av LFA-metoden samt presenterade de huvudsakliga resultaten. Projektets arbete med hållbarhetsaspekterna följdes och effekterna av arbetet studerades och presenterades. Som utgångspunkt för utvärderingen ligger modellen 3P3N, enligt Tillväxtverkets rekommendationer. Utvärderingen har även studerat huruvida projektet kan tänkas bidra till långsiktiga effekter och graden av implementering. Exempel på utmaningar är den pandemi som pågått under delar av projekttiden som försvårat projektets arbete med arbetspendlingsresor genom att under en avsevärd tid uppmanat till att inte samåka, åka kollektivt eller åka till arbetet samt personalbyten. Utvärderingen har även följt upp huruvida projektet har bidragit till förväntade effekter och i vilken grad.

3. P1 - Projektlogiken

Beskriv projektets interventionslogik. Både hur den var tänkt från början och hur den eventuellt har förändrats under projektets gång.

- Projektets bakgrund, syfte och mål. Vad är problemet/utmaningen?
- Hur är det tänkt att projektet ska nå sina mål (effektlogik) på kort och lång sikt? Vad grundar sig antagandet på? Bygger det på tidigare erfarenhet, omvärldsanalys eller liknande?

- Vem är målgrupp för projektet?
- Hur har hållbarhetsaspekterna använts som verktyg i projektlogiken, dvs som hävstång för att nå projektets mål? Har hållbarhetsaspekterna hanterats på något annat sätt i projektet?
- Har projektet följt sin ursprungliga projektlogik eller har det skett något under projektets genomförande som gör att projektlogiken behövt förändras?

PROJEKTETS BAKGRUND

Bakgrunden till projektet var en önskan om att minska mängden utsläpp av CO2 från arbetspendlingsresor hos företag och arbetsplatser i regionen. Transporter är nämligen Jämtlands läns enskilt största faktor när det kommer till energi- och klimatpåverkan och persontransporter utgör här en betydande del. Projektet ville genom testresenärsaktiviteter underlätta för företag och arbetsplatser i regionen att hitta bästa möjliga hållbara alternativ till pendlingsresor och transporter. Detta genom att ledning och anställda fick möjlighet att öka sin kunskap, prova samt utvärdera olika möjliga alternativ som kunde passa deras arbetsplats och olika anställda bäst.

Denna grund och projektets stöd var gynnsamma för företagens och arbetsplatsernas fortsatta hållbarhetsarbete. Genom projektet samlades värdefull data in kring resenärernas åsikter, hinder och förslag för att hitta innovativa lösningar. Kartläggningen av de olika barriärer som finns för att göra olika nya resval såsom rädslor, okunskap, normer, ekonomi och avsaknad av alternativ gjorde att projektet kunde bygga en beredskap och försöka att underlätta och hitta lösningar för att komma förbi dessa.

Fungerande och hållbara persontransporter är även viktigt för företagen för att vara attraktiva arbetsgivare och hållbarhetsaspekter stärker företagens varumärke och konkurrenskraft.

PROJEKTETS SYFTE

Syftet med projektet var att bidra till att minska mängden CO2 genom att arbetsplatser i region Jämtland Härjedalens 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.

FÖRVÄNTADE RESULTAT VID PROJEKTAVSLUT

Projektets mål var att mängden CO2-utsläpp från transporter i samband med resor, arbetspendling eller på annat sätt utförande av arbetsuppgifter ska ha minskat hos de i projektet deltagande privata och offentliga arbetsplatserna efter deltagande i projektets aktiviteter. Denna minskning av mängden 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 fick ej vara exkluderande utan skulle vara resultatet av ett arbete med handlingsplaner, policies, lösningar och tankesätt som inkluderar och stärker såväl hållbarhets- som horisontella kriterier.

- Att projektet genom sitt upplägg ska nå många testresenärer och att det ska åstadkomma bestående förändringar i vanor, beteenden men även i åsikter, attityder.
Resultat: 62 personer från 28 företag deltog som testresenärer i projektet, varav 24 testade att resa med kollektivtrafiken och 38 som trampare (där åtta testat

promenad/jogg och 30 cykel). Detta utgör 2,2 personer per företag i jämförelse med de 10 deltagare per företag som var estimerat i projektansökan. Detta är färre än förväntat som en följd av pandemin. Projektets nyckelaktörer hade önskat att fler testresenärer skulle ha deltagit. Projektets enkät till testresenärerna efter avslutad testperiod visar att ca 54 % uppger att de till stor del kommer att fortsätta med det pendlingssätt som de testat och ca 36 % att de till viss del kommer att fortsätta med pendlingssättet. Endast 10 % av testresenärerna har svarat att de inte tror att de kommer att fortsätta resa med det färd sätt de testat. Detta tyder på en god långsiktighet och hållbarhet hos effekterna. Utvärderarens bedömning är därmed att det förväntade resultatet delvis är uppnått.

- Att bryta invanda mönster och normer.
Resultat: Att projektet lyckats få ca 90 % av testresenärerna att uppge att tror att de till stor del eller viss del kommer att fortsätta med det pendlingssätt som de testat indikerar att projektet har lyckats väl med att bryta invanda mönster och normer. Det förväntade resultatet är därmed uppnått.
- Att ge chanser att prova på, fråga och få information i ett tryggt säkert sammanhang och därmed stärka deltagarnas självförtroende att våga använda sig av nya alternativ.
Resultat: Precis detta arbete har projektet gjort och utvärderarens bedömning är därmed att det förväntade resultatet är uppnått.
- Att ge deltagarna en arena eller fler arenor för gemensamt stöd och uppmuntran för att fortsätta arbetet under projektet men även efter dess avslut.
Resultat: Projektet har gett deltagarna en arena för gemensamt stöd och uppmuntran för att fortsätta arbetet under projektet. Denna arena finns emellertid inte kvar efter projektslut från projektets sida och det är oklart om arbetsplatserna själva arbetar vidare på sådant sätt. Utvärderarens bedömning är därmed att resultatet är uppnått.
- Att deltagarna ska känna och se, via projektets mätning och resultat, att de är en aktiv del av arbetet mot en bättre miljö på lokal, regional, nationell och internationell nivå, att de kan påverka i en positiv riktning.
Resultat: Då projektet har genomfört mätningar och visat på resultat är utvärderarens bild att deltagarna rimligen bör ha känt och sett att de är en aktiv del av arbetet mot en bättre miljö och att de kan påverka i en positiv riktning. Resultatet är uppnått.
- Att arbetsplatser med dess ägare och ledningar inser den vinst i varumärkesstärkning och konkurrenskraft ett planerat och strukturerat hållbarhetsarbete ger. Samt de ekonomiska fördelar det kan skapa genom att säkra kompetensförsörjning och bädda för nya utvecklingsmöjligheter, minska sårbarheten och hitta nya marknader. Ökat välmående hos de anställda.
Resultat: Det är sannolikt att arbetsplatserna har sett denna vinst. Det är dock svårt att veta i vilken grad de gjort det. Resultatet är det därmed svårbedömt.
- Att få en utmärkt möjlighet att lyssna på och samla in testresenärernas åsikter, tyckanden och förslag kring alternativa persontransportlösningar. Dessa kan vara till stor hjälp i planeringen och byggandet av framtida infrastruktur och kommunikationer.
Resultat: Detta arbete har genomförts och flera viktiga synpunkter har samlats in och spridits till såväl kollektivtrafiken som projektets övriga samverkansparter. Exempelvis vikten av säkerheten ombord och möjligheten att kunna arbeta ombord med tillgång till wifi. Resultatet bedöms därmed vara uppnått.
- Att genom testresenärerna och andra intressenter kunna synliggöra olika hinder och barriärer för att välja hållbara transportalternativ och i projektets utblick visa på tänkbara lösningar för att undanröja dessa.

Resultat: Detta arbete har genomförts såväl kopplat till säkerhet som möjlighet att arbeta ombord, tillgång till hundrastgård på arbetsplats och tillgång till mer hållbara transportalternativ inom ett företag eller en ort. Det förväntade resultatet bedöms därför vara uppnått.

Projektmål

- Dessa ligger i linje med de effekter projektet hoppas uppnå för målgruppen på kort sikt. Men här även på lång och bestående sikt.
- Att företagen och arbetsplatserna fortsätter jobba med att minska CO2 utsläpp genom hållbara transport- och resealternativ.

Resultat: Projektet hoppas att målet har uppnåtts och att arbetet på arbetsplatserna blir bestående men uppger att projektet inte kan kontrollera att arbetsplatserna fortsätter att arbeta för att minska CO2-utsläppen genom hållbara transport- och resealternativ. Det räcker med att arbetsplatsen byter chef så kan arbetet avbrytas. Kort tid har gått sedan projektet avslutades och personalen har på många arbetsplatser arbetat på distans. Det är därför svårt att avgöra vad som är projektets effekt och hur länge den varar. Utvärderaren har föreslagit enkätutskick till arbetsplatserna, men då det endast gått en kort tid sedan projektslut samt då bedömning av om det finns kvarstående effekter som exklusivt kan konkluderas som följd av projektets aktiviteter är omöjliga att bedöma har detta inte gjorts. Uppfattningen är även beroende på person, persons engagemang och persons roll i företaget har detta ställts in. Målet är därför svårbedömt.

- Att detta lett till ökad konkurrenskraft.
- **Resultat:** Projektet kan inte uttala sig om detta då målet visat sig vara svårt att mäta. Att arbetsplatsen har engagerat sig i de anställdas arbetspendling och flexibla arbetsplatser har däremot sannolikt bidragit till att arbetsplatserna har blivit mer attraktiva. De anställda har uppskattat arbetsplatsernas engagemang, vilket i sin tur kan ha ökat arbetsplatsernas konkurrenskraft. Målet är emellertid inte mätbart.
- Att hållbarhetsarbetet ska bli en permanent ständigt naturligt närvarande komponent som genomsyrar företagets och arbetsplatsernas samtliga områden och frågor. Samt att frågor kring horisontella kriterier löper parallellt.

Resultat: Projektet hoppas att det har sått ett frö hos både företag och politiker men uppger att det är svårt att veta säkert. På ett företag med hög andel utrikesfödda anställda utgjorde cykling till jobbet t ex inte ett alternativ eftersom många anställda inte ägde en cykel, vissa inte kunde cykla och vissa utländska kvinnor inte fick cykla själva. Målet är därmed inte mätbart.

- Att arbetsgivare och företag i RJH är attraktiva eftersökta arbetsplatser
- **Resultat:** Arbetsgivare och företag som arbetar med hållbarhetsfrågor såsom pendlingsalternativ, transporter och distansarbete för de anställda bedöms bli mer attraktiva och eftersökta arbetsplatser. Bedömningen är därför att målet är uppnått.
- Att detta bidrar till den regionala utvecklingen och tillväxten

Resultat: Distans- och hubarbete ökade inflyttningen till länet under pandemin. Det är oklart om effekten är varaktig men fler människor hörs tala om det. De inflyttade handlar mat på länets affärer, äter på restaurangerna, bor i länet och bidrar till ökad kompetens på plats om de väljer att byta arbete. Projektets arbete för att öka distansarbete och pendlingsmöjligheter bland länets företag kan på så sätt indirekt bidra till att människor stannar kvar i länet och att fler flyttar hit, vilket skulle bidra till

en ökad regional utveckling och tillväxt. Det är dock svårt att koppla detta direkt till projektets aktiviteter och effekter. Måluppfyllelsen är därför svårbedömd.

- Att arbetsgivare och företag i RJH, samt andra deltagare, genom kunskaper de tillskansat sig genom projektet kan bidra aktivt till planering och utbyggnad av kollektivtrafik samt andra och kompletterade lösningar för bättre och mer hållbara resor och transporter.

Resultat: Projektet har bidragit till att hitta kompletterande lösningar för bättre och mer hållbara resor och transporter. Exempelvis genom att utforma sätt för arbetsplatser att minska de anställdas användning av bil vid arbetspendling. På en arbetsplats har projektet exempelvis föreslagit en hundrastgård som möjliggör för de anställda att inte behöva åka bil hem på lunchen för att rasta hunden utan kan promenera till och från arbetet. På en annan arbetsplats har projektet aktivt bidragit till att arbetsplatsen tillsammans med boende i ett tidigt skede undersöker hur en cykel- och gångväg kan byggas genom hela orten och aktiviteter anordnas för besökare och boende. Arbetsplatsen tittar på ett boende där en gammal grusväg löper parallellt så att det kan undersökas hur transport kan ske med både skoter, cykel och gång. Utvärderarens bedömning är därmed att målet är uppnått.

Långsiktiga mål

- Projektet förväntas bidra till att inspel från projektets deltagare kommer att ha avgörande inflytande på de strategier och planeringar som rör infrastrukturens utveckling, kollektivtransporter samt andra logistiska lösningar om vi ska kunna nå såväl de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 som de nationella och regionala målen.

Resultat: Projektet har genom inhämtande av information kring resvanor, resval och växling från fordon till cykel, tåg och buss från testresenärerna kunnat bidra med information kring detta till andra projekt såsom Mittstråket, kollektivtrafiken och politiker och beslutsfattare genom RUN. Exempelvis är inte restiden avgörande från testresenärernas sida utan möjligheten att kunna arbeta på bussen eller tåget. Säkerhetsaspekten är också viktig. Det upplevs säkrare att åka med professionella chaufförer än köra själv och avsaknaden av barnskydd på bussarna är nu uppe på bordet. Hållplatsernas utformning, läsligheten för alla och barnperspektivet där chaufförerna inte får neka barn att gå ombord om de saknar biljett. Projektet har inte själva fått klubbarna att falla men har bidragit till beslut. Projektet har även bidragit till att Östersunds kommun anordnade en pendlingsparkering med tak för cykel på Sånghusvallen, att kollektivtrafiken införde flexibla bussbiljetter (även om detta även följde på pandemin) och stärkte aktörer inom kollektivtrafiken att använda samma app. Skidskyttet införde att de besökare som köpt biljett fick åka fritt på stadsbussarna på Skidskyttets bekostnad. Projektet har varit inblandade i framtagandet av den regionala transportplanen. Utvärderarens bedömning är därmed att målet är uppnått.

- För att inte tuffa på i gamla hjulspår utan faktiskt hitta lösningar som är hållbara i alla bemärkelser: ekonomiska, sociala och klimatmässiga behöver vi planera framtidens regionala varu- och persontransporter utifrån lokal förankring och de faktiska behov som resenärerna har, genom att fråga och lyssna på de som är användare, på resenärerna.

Resultat: När projektet studerade Mittstråket fanns exempelvis endast biljettpriser och restider m.m. angivna. Information om vad som händer om t.ex. tåget blir inställt saknades däremot. Dvs. information som är viktig innan en resenär gör valet att sätta sitt barn på tåget eller väljer att skjutsa det med bil. Här har projektet bistått med information. Utvärderarens bedömning är därmed att målet uppnått.

- Det kräver en attityd- och beteendeförändring hos de i ledande ställning, hos de som ansvarar och arbetar med planering samt beslut som rör kollektivtrafik och infrastruktur. En förändring som det här projektet har som ett långsiktigt mål att uppnå.
Resultat: Detta utgör en lång process och ett tufft långsiktigt arbete. Upphandling av bussar sker t ex tio år innan bussarna ska gå igång och samhällsbyggnads- och planprocesser har även de för långa tidsperspektiv för att kunna möta utmaningar med omställningen. Exempelvis Åskorset har inte en enda laddpunkt än mindre en pendlingsparkering då detta inte fanns med i planerna. Beslutsfattare har insett att det kommer ny teknik och nya lösningar. Att det är möjligt att arbeta digitalt på ett fordon fanns inte med i tankarna för tio år sedan. Likaså möjligheten att kunna pendla över länsgränsen mellan t ex Bräcke och Ånge eller till Norge. Projektet har fört fram dessa synpunkter till de som ansvarar och arbetar med planering och beslut inom kollektivtrafiken och infrastrukturen. Utvärderarens bedömning är därmed att projektets mål är uppnått men att ytterligare långsiktigt arbete krävs av andra ansvariga aktörer.
- Genom att peka på genomförda undersökningar och resultat samt tekniska lösningar som framkommit genom projektets aktiviteter samt från andra i omvärldsanalysen kan dessa sammanställas till ett användbart verktyg - vilket kan ligga som grund och vara en kugge i ett framtida projekt inom annat målområde.
Resultat: I Energikontorets projekt Fossilfria destinationer och besöksmål som startade under hösten 2023 utgör beteendeförändring en mycket stor del av projektet liksom val av arbetsmaskiner eller transportsätt på destinationerna. Projektet har fokus på att bidra till en öppenhet för ny teknik genom att på samma sätt som i projekt Testresenär få prova på nya mer hållbara tekniska lösningar. Exempelvis Skistar har större finansiella muskler till inköp medan övriga parter får komma och prova. Arbetsmetoden har tillvaratagits ifrån projekt Testresenär då den visat sig ha så god effekt på målgruppens inställning att inte förkasta ny teknik utan våga bryta och förändra vanor och barriärer. Utvärderarens bedömning är därmed att målet är uppnått.

Projektets måluppfyllelse är svårbedömd då flera mål inte är tillräckligt specificerade för att de ska vara mätbara. Vad gäller de förväntade resultaten så har de flesta uppnåtts, en är svårbedömd och en är delvis uppnådd. Fyra av projektmålen är svårbedömda pga. att de inte är tillräckligt specificerade medan två är uppnådda. Vad gäller de långsiktiga målen så är tre uppnådda och det fjärde på god väg att uppnås. Sammanfattningsvis kan därför sägas att projektet har uppnått de flesta av sina mål och resultat, att ett delvis är uppnått men att ett flertal mål är svåra att bedöma pga. av sin ospecificerbarhet.

PROJEKTETS MÅLGRUPP

Projektets målgrupp bestod av privata och offentliga företag, föreningar och arbetsplatser i region Jämtland Härjedalens samtliga åtta kommuner. Här inkluderades såväl ägare, arbetsgivare, företagsledning och arbetstagare. Studier visar att resvanor skiljer sig åt både mellan kön, stads- eller landsortsboende, ålder, tidsperiod i livet, kulturell och nationell bakgrund samt branscher. Projektets målgrupp var därför bred för att återspegla detta. Drygt 80 arbetsplatser har deltagit i en eller flera aktiviteter i projektet. Utöver detta har projektet även haft kontakt med ytterligare arbetsplatser som projektmedarbetarna träffat på torg, event etc. Arbetsplatserna som deltagit i testresenäraktiviteterna med enkätundersökningar

har bestått av 18 privata och tio offentliga aktörer verksamma inom olika branscher och finns geografiskt sett representerade från länets samtliga kommuner.

| Aktivitet | Antal deltagande arbetsplatser |
|---|--------------------------------|
| Testresenärer (tramparkampanjer, 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.



Bild 1. Projektets geografiska spridning.

INDIREKTA MÅLGRUPPER

- Familjemedlemmar och anhöriga till anställda på arbetsplatserna. Val av transportsätt för arbetspendling är nämligen ofta avhängigt hur och var övriga av hushållet behöver transportera sig.
- Kollektivtrafikbolag -tidtabeller, rutten, linjer, biljettlösningar, kombinationslösningar som kan underlätta för de anställda.
- Övriga trafik och transportbolag.
- Ansvariga för väghållning och belysning som kan underlätta för cykel och promenad.
- Mark och byggsvariga. Laddmöjligheter, pendlarparkeringar, inrätta cykelanpassade arbetsplatser.

PROJEKTLOGIK/EFFEKTLOGIK

Projektlogiken utgår ifrån en önskan om att minska CO₂-utsläppen från transporter, arbetspendling, resor och utförande av arbetsuppgifter hos de deltagande privata och offentliga arbetsplatserna i projektet. Transporter är Jämtlands läns enskilt största faktor när det kommer till energi- och klimatpåverkan och där utgör persontransporter en betydande del. Projektet vill genom sina testresenärsaktiviteter underlätta för företag och arbetsplatser i regionen att hitta bästa möjliga hållbara alternativ till pendlingsresor och transporter. Detta genom att ledning och anställda får möjlighet att få mer kunskap, prova samt utvärdera olika möjliga alternativ som kan passa deras anställda bäst. Genom att ta del av resenärernas

förutsättningar samt varför de gör sina reseval kan även kollektivtrafik och infrastruktur utformas på ett sätt som minskar CO2-utsläppen. På kort sikt kommer detta att ske inom projektets ramar medan de långsiktiga effekterna uppnås genom att arbetsplatserna fortsätter arbetet med att minska sina CO2-utsläpp efter projektslut.

OMVÄRLDSANALYS

Enligt projektansökan är projektet avhängigt både lokal och bredare omvärldsanalys. Allt från de specifika målgruppernas behov och möjligheter till befintliga men även framtida tänkbara lösningar samt resultat och utvärderingar från liknande redan genomförda projekt och satsningar. Projektet bygger till stor del på ett projekt som beviljades från Energimyndigheten men som drogs in i samband med regeringsskiftet vid det förra valet. En hel del goda exempel inhämtades från liknande testresenärsprojekt som genomförts på olika platser. Exempelvis projekt HAR – Hållbara arbets- och tjänsteresor i Umeå och Region Jämtland Härjedalens testresenärsprojekt. Det omvärldsanalysen framförallt visade var att prova på olika färd sätt ger stor effekt. Vissa har exempelvis inte åkt buss sedan de var barn, andra har aldrig testat en elcykel eller elbil och inte heller testat att cykla eller vintercykla till jobbet. Elbil kan låta svårt när det beskrivs och hindret blir lägre när målgruppen får prova på i en lugnare miljö med möjlighet att ställa ”dumma frågor” jämfört med att gå till en bilhandlare och fråga om de får prova. En annan viktig erfarenhet ifrån omvärldsanalysen är att låta målgruppen mäta skillnaden före och efter deltagande i aktiviteten för att se effekterna, något som sporrar målgruppen.

Projektägaren ville försöka nå en större del av regionen, dvs. både små och större företag samt offentliga och privata. Detta kräver emellertid ännu större flexibilitet i möjligheterna att utforma aktiviteter som får finansiellt stöd och som kan anpassas utifrån lokala förutsättningar

DEN URSPRUNGLIGA PROJEKTLOGIKEN HAR LEGAT INTAKT

Projektet har följt sin ursprungliga projektlogik och projektets syfte och mål har legat fast under hela projektiden. Däremot har projektet fått justera sina aktiviteter för att anpassa dem efter pandemins effekter, främst genom att ersätta fysiska möten med digitala. Exempelvis har projektets planerade workshops på plats på arbetsplatserna fått ersättas med digitala möten som en följd av pandemin.

HÅLLBARHETSASPEKTERNA

EKOLOGISK HÅLLBARHET/MILJÖ

Projektet har arbetat mycket fokuserat med ekologisk hållbarhet. Projektets huvudsakliga syfte har varit just att långsiktigt minska företagets och arbetsplatsernas CO2-utsläpp genom att stötta dem att finna hållbara transport- och resealternativ. Genom att ta del av resenärernas förutsättningar och anledningen till deras reseval kan även kollektivtrafik och infrastruktur utformas på ett sätt som gynnar minskade CO2-utsläpp. Projektet har därmed genom sitt arbete bidragit till att minska CO2-utsläppen med 2,4 ton.

SOCIAL HÅLLBARHET - JÄMSTÄLLDHET OCH JÄMLIKHET

En digital workshop och utbildning för samtliga projektmedarbetare och styrgrupp kring jämställdhet, jämlikhet, horisontella kriterier och 4R genomfördes under projektets kick-off perioden januari – maj 2020. På kickoffen lyfte projektet barnkonventionen och har under projekttiden följt upp detta regelbundet på olika sätt. Genom projektet identifierades bl.a. ett behov av att inventera och dokumentera vad som görs samt vilka som är ansvariga rörande att följa lagsstiftning gällande barnrättskonventionen inom olika organisationer, myndigheter etc. Funktionsrättskonventionen verkade ha en bättre organiserad kontroll som dock var långt ifrån tillfredsställande. Dessa två områden behövde i mycket större grad beaktas inom samhällsplaneringar – infrastruktur, transporter, fordonsutformning, hållplatser men även i t.ex. bemötande och beslut som rör passagerare.

Om ett barn exempelvis har glömt sitt busskort får busschauffören inte neka barnet att resa med bussen. Deltagare ur projektgruppen tillika ansvariga på sina arbetsplatser resonerade och adresserade problemet och de hade god kännedom om lagrummet men det gäller att nå ner till busschaufförerna. Projektet fick även veta av pendlare småbarnsföräldrar att det saknas barnstolar på bussar, vilket försvårar pendlingen.

Projektet har lyft vikten av att inte skuld- och skambelägga då människor har olika förutsättningar. Personer kan exempelvis säga att de inte vill åka med någon om de inte har elbil, men alla har kanske inte råd med elbilar. Andra kan fråga sig: varför åker inte folk kollektivt? Men kanske går det inte bussar till träningen. Hindren och barriärerna är olika beroende på vart du bor och vem du är och det är viktigt att inte dra förhastade slutsatser och döma.

PROJEKT- OCH STYRGRUPPSMÖTEN

Varje styrgrupps- respektive projektgruppsmöte har inletts med en reflektionsfrågeställning knuten till horisontella principer – ett önskemål och behov som kartlades under projektets kickoff. Exempelvis har resonemang förts kring den sydsamiska minoritets- och urbefolkningens koppling till projektet och inkludering. Hur projektet kan underlätta för personer med funktionsnedsättning att delta och vad man förstår om man inte är svensktalande. Ett lärpas kring härskartekniker och motstrategier har även förlagts i anslutning till ett styrgruppsmöte. Projektledningen deltog i en HBTQ-utbildning och certifiering med kollegor på enheten, vilket även innefattade framtagande av handlingsplan samt policydokument. Erfarenheterna och kunskaperna fördes in i projektet till projektgrupp och styrgrupp. Under ett projektgruppsmöte i april 2021 genomfördes ett uppskattat workshoppas med resonemang i Teamsgrupper kring inkluderande språk utifrån ett HBTQ-perspektiv vad gäller kommunikation. Projektet har haft en checklista som särskilt fokuserat på jämställdhet och horisontella principer för att dessa ska efterföljas genom hela projektet, även genomförande av projektorganisationens egna möten.

JÄMSTÄLLDHET

Projektet har bl a följt hur många som deltar i projektets aktiviteter och om projektet lyckats locka både kvinnor och män till dessa. Såväl kvinnor som män har funnits bland de som deltagit som testresenärer och provat elcykel. Majoriteten har emellertid varit kvinnor (ca 128 kvinnor och 46 män). Det är oklart vad detta beror på. I vissa fall kan arbetsplatserna ha haft fler anställda kvinnor än män, eller framförallt fler anställda kvinnor än män som anmält sig till att testa nya mer koldioxidsmarta sätt att ta sig till och från jobbet. Det finns många andra studier

som visar på samma beteende. Dvs. att kvinnor i högre utsträckning tenderar till att vilja bidra mer till omställningsarbetet och att de inte har samma tillgång till eller är lika beroende av bil - en vana som sitter mer fast hos män. Kvinnor åker i högre grad kollektivt, går och cyklar medan män i högre grad åker bil och oftast är de som beslutar kring transportsätten som kvinnor och barn använder. Projektet har lyckats nå anställda i olika åldrar och anställda med olika långa avstånd från hemmet till arbetsplatsen.

Projektet anordnade två riktade provkörningsdagar på två olika arbetsplatser där projektmedarbetarna uppmuntrade kvinnor att testköra elbilar. På den ena arbetsplatsen fick de många unga kvinnor att testa. Efter att vissa tvekat och bara åkt med i bilen så vågade och ville de också prova att köra själva. Kvinnorna ställde helt andra frågor kring bilarna (gäller även andra bilar och transportsätt) än männen och ville prata kring det på ett annat sätt.

UTRIKESFÖDDA

I anslutning till Europeiska trafikantveckan hölls i samverkan med NTF, Jamtli, Vy Stadsbussarna, Länstrafiken, Region Jämtland Härjedalen, Cykelfrämjandet och cykelbutiker en träff för både utrikes- och inrikesfödda nyanlända till regionen samt övriga som kände att de behövde kunskap kring kollektivtrafik, färd sätt, prova på cykel och elcykel. Inbjudan gick ut på både svenska och engelska till personer och organisationer med koppling till utrikesfödda. Här nåddes utrikesfödda. Alla ingående arrangörer ansåg det vara mycket givande att finnas på plats samtidigt. Det var första gången något genomförts på detta sätt. Det kräver vissa kunskaper för att förstå hur man betar sig i Jämtland t ex när man ska åka länstrafikbussar så behöver man vinka med handen för att busschauffören ska svänga in på hållplatsen, vilket inte är något som görs i övriga Sverige. Att cykla på vintern kräver dubbdäck och trafiksäkerhetsmässigt är reflexer och lampor väldigt viktiga. Inbjudan skickades t ex via boendehandläggare och MIUNs studentkår.

Gentemot ett företag översatte projektet enkäter och informationsmaterial till fyra olika språk bl.a. dari, ryska, arabiska och thailändska. Projektet tog vid besök på företaget med sig en person som talade farsi arabiska. Tyvärr lyckades inte projektet få med dem i projektet eftersom de inte ägde några cyklar och projektet inte kunde göra sådana inköp. Många utrikesfödda åkte buss men många utrikesfödda kvinnor går inte ensamma utan samåker med någon pålitlig godkänd man. Utvärderarens uppfattning är därför att projektet kontinuerligt har arbetat medvetet på ett flertal sätt med social hållbarhet, jämställdhet och jämlikhet.

4. P2 – Processen

Redogör för projektets sammanhang, organisation och förankring.

PROJEKTETS SAMMANHANG OCH ORGANISATION

Region Jämtland Härjedalen (RJH) är projektägare. Projektets samverkansparter har bestått av VY Stadsbussarna, VY-tåg, kollektivtrafiken och samtliga av regionens åtta kommuners energi och klimatrådgivare. Projektledningen har utgjorts av en projektledare och två projektmedarbetare som varit placerade på enheten Energikontoret på Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling. En projektekonom har även varit tillsatt från Region Jämtland Härjedalen. Projektet har genom upphandling av extern kompetens knutit till sig specialiserad kunskap, relevant för projektet, inom bl a kommunikation, förändringsprocesser och beteende, ledarskap, trafik kunskap etc. Då det upptäcktes att projektet efter förlängning och förmering

nådde över den gräns som kräver extern utvärderare upphandlades detta först efter projektslut i november 2023.

Projektledningen har ansvarat för projektets dagliga verksamhet. Projektet har haft en projektarbetsgrupp bestående av representanter från samarbetspartners och intressenter. Gruppens roll har varit att säkra projektets praktiska genomförande avseende aktiviteter, tidsplan, och kommunikation. Projektgruppen har bistått projektledningen med praktisk avlastning och närvarat och aktivt deltagit vid vissa av projektets aktiviteter samt varit bollplank åt projektledningen.

Projektets styrgrupp har haft en sammansättning av representation från projektets ägare som besitter mandat att ta beslut i frågor som rör projektet både praktiskt, organisatoriskt och ekonomiskt. Samt representation med kompetens från olika samhällsinriktningar som gagnat projektets mål och syften. Styrgruppen har medverkat vid prioritering av resurser, ekonomi, administration samt vid behov vidtagit åtgärder. Styrgruppen har undanröjt hinder för projektet, stöttat projektledaren och bistått med att förankra projektet hos olika intressenter. Den har följt upp projektets resultat och varit beslutsfattande.

RJH har lång erfarenhet att bedriva EU-projekt och har inarbetade rutiner för att säkerställa ekonomi, administration och synlighet av finansiärer.

PROJEKTETS FÖRANKRING

Projektet har varit väl förankrat inom Region Jämtland Härjedalen. Ett projekt-PM utarbetades och godkändes av Regionala utvecklingsnämnden (RUN) innan projektansökan arbetades fram. I RUN finns även förankring gentemot infrastruktur och kollektivtrafik. Projektet har hållit presentationer för politiker och kollektivtrafiknämnden såväl i inledningen av projektet som i slutet. Regelbundna möten har hållits med styrgruppen som inkommit med inspel. Projektets medfinansiering i form av arbetstid, busskort och tågkort var skriftligen överenskomna i form av medfinansieringsintyg. Projektet var även förankrat hos de deltagande kommunerna. Projektgruppen och samverkansparterna bestående av energi- och klimatrådgivarna från samtliga kommuner, Vy tåg, Vy stadsbussarna och kollektivtrafiken har deltagit på varje projektgruppsmöte. Projektgruppen har haft en arbetsgruppssammansättning. Samtal fördes med samtliga dessa parter vid framtagandet av projektansökan. Vy tåg har varit lokaliserade i Umeå, något som har försvårat fysiska träffar men genom dem har mycket värdefulla kontakter knutits till en satsning i Norrbotten. Projektet har bidragit till goda nätverk och framtida samarbeten genom att samla samtliga parter vid samma bord. En referensgrupp har även funnits bestående av resenärer från samtliga åldersgrupper och delar av regionen.

PROJEKTETS EFTERLEVNAD OCH LÅNGSIKTIGA EFFEKTER

Projektets resultat har föredragits för såväl RUN som kollektivtrafiknämnden och lever bl.a. vidare i de satsningar som sker fortsatt via Fossilfria besöksmål och destinationer, där Energikontoret såväl arbetar gentemot arrangörer av event samt besöksmål och destinationer. Detta för att undersöka hur dessa kan bedriva sina verksamheter på ett bättre sätt men även hur besökare tar sig från dörr till dörr och varför de väljer att göra de val de gör.

De som kan ta projektets arbete vidare är de styrande inom såväl det offentliga som det privata arbetsplatserna och samverkansparterna. Arbetsplatserna beaktar personalens hälsa och

personalförmåner och minskar ner på kontor. Projektpersonalen tar projektets arbete med pendlarparkeringar, resenärernas hinder och barriärer samt anpassningar och säkerhetsaspekter vidare till projekt Mittstråket genom att överföra informationen. De har även stämt av med referensgruppen som består av resenärer om det är ok att de lyfter in dem i Energikontorets CRM-databas. Hur ska en pendlarparkering fungera? Hur löser man detta med turister versa fast boende. Inga policyförändringar har uppnåtts som en följd av projektet men projektledaren, projektledning, projektgruppsmedlemmar samt styrgruppsmedlemmar har deltagit i möten kring länstrafikplanen i syfte att bistå med projektets kunskaper kring vilka satsningar som eventuellt kan övervägas.

IMPLEMENTERING I ORDINARIE VERKSAMHET

Planen var ursprungligen att anordna en fysisk workshop på respektive arbetsplats, genomföra aktiviteter och därefter anordna uppföljande workshops på arbetsplatserna. Som en följd av pandemin var emellertid inte detta möjligt. Projektet försökte därmed istället att anordna digitala workshops, vilket har gett effekter. Hotellet i Storlien fick exempelvis låna en elcykel med cykelvagn för att transportera sig till mellan hotellet och stugbyn och har som en följd av detta köpt in en elcykel och cykelvagn. Aktiviteten Cykelvänlig arbetsplats har förbättrat förutsättningarna för att kunna cykla till och från samt på arbetsplatserna.

Arbetet med att öka distansarbetet på arbetsplatserna löste sig själv ganska bra som en följd av pandemin. På en arbetsplats hade 25 st i personalen hund och åkte trots mindre än 2 km till arbetet bil till och från arbetsplatsen samt hem och tillbaka varje lunch för att rasta hunden. Här resulterade den digitala workshopen i ett förslag att arbetsplatsen skulle sätta upp en hundrastgård för att minska resorna, vilket ledningen godkände. Företaget fick klartecken att hyra en bit mark av kommunen för att upprätta en rastgård. Ett företag har som en följd av projektet infört förmån för elbilar på sin arbetsplats. Förmånscyklar var en väldigt uppskattad aktivitet likaså elcyklar och flera arbetsplatser har infört det efter projektet.

Energikontoret kommer inte att fortsätta att driva projektets aktiviteter efter projektslut då det inte ligger inom deras ordinarie verksamhet. Om aktiviteterna ska drivas vidare så ska det i så fall antingen ske genom de arbetsplatser som utgjorde projektdeltagare eller genom de samarbetspartners som deltog i projektet. Östersunds kommun som var del av projektledningsgruppen anordnar sedan tidigare en årlig vintertramparkampanj för cykel och har genom projektet inspirerats till att utöka denna till även gång (där de ger bidrag till broddskor) och buss. De tittar även på samåkning och bilpooler. Resultat och erfarenheter lever även kvar och vidareutvecklas genom nya utvecklingsinsatser både genom Energikontoret och via andra aktörer.

Stadsbussarna kommer inte att fortsätta bedriva testresenärskampanjer då de inte ansvarar för detta. De säljer inte biljetter för sådant och kommer troligtvis inte genomföra så mycket framöver då ansvaret för utvecklingssatsningar av det här slaget övergått till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har gått igenom resultatet från enkäten för att se vad testresenärerna efterfrågar för att öka sitt resande med dem och har lagt ihop resultatet med sin resenärsbarometer och övriga egna material. En utmaning med att genomföra denna typ av gratiskampanjer är att det är viktigt att säkerställa att testresenärerna inte redan reser med buss så att antalet resenärer faktiskt ökar, något som projektet var noga med att försöka undvika i sina testresenärsaktiviteter. En utredning som gjorts har kommit fram till att kollektivtrafiken ska ändra lite i priser och zoner samt förbättra information kring hållplatser,

vad hållplatsen heter och information om när bussen går osv. De försöker att hitta andra sätt än gratiskampanjer. Alla idéer, tankar och perspektiv som inkom under mötena med alla parter och synpunkter från resenärerna har tagits tillvara. Det har inte gjorts något konkret med dem men de tas med i arbetet. Projektets arbetssätt implementeras därmed inte hos kollektivtrafiken men informationen som samlades in används.

Projektet Mittstråket har tagit projektets arbete med bytespunkter vidare och tittar på hur de kan göras mer attraktiva och fungera bra. Energikontorets nya projekt Fossilfria destinationer och besöksmål kommer bl.a. att arbeta med mobilitetslösningar, dvs. hur besökare kan transportera sig inom destinationen. Energikontoret skickade in en ansökan rörande hållbara mobilitetslösningar på landsbygden, där man utgår från de lokala förhållandena istället för den urbana normens färd sätt och utformas där man reser tillsammans. Denna fick emellertid avslag.

Diskussioner kring förmånscyklar har förts i projektet och en projektmedarbetare har som en följd av detta spelat in ett avsnitt i en podd om detta. Projektets resultat har presenterats för RUN och kollektivtrafiknämnden och skickat projektets material till dem kring vad som påverkar våra resval, saker som uppskattats av resenärer och förbättringsmöjligheter. Kollektivtrafiken har också fått ta del av referensgruppens svar på projektets frågor.

VY tåg har en testkampanj riktad mot Västernorrland och Jämtland där projektet har delat med sig lite tips till på företag och personer de kan prata med. Det kan vara evenemang där de kan få rabattkod om de reser kollektivt.

Projektresultaten har lämnats över till relevanta aktörer. Projektet bjöd in de parter som arbetar med dessa frågor till projektets slutevent.

INNOVATIVA METODER

Testresenärprojekt har genomförts tidigare. Det som är nytt med projektet är att modellen testas i Jämtländsk kontext och även på landsbygden. Som en följd av pandemin fick projektmedarbetarna vara innovativa och använda sig av digitala verktyg som Zoom och Teams istället för fysiska träffar. Seminarier och workshops hölls digitalt istället för fysiskt. Vissa av dessa aktiviteter kan ännu användas efter projektslut medan andra behöver justering. Våren 2023 hölls t ex en fysisk workshop om förmånscyklar där talarna spelades in. Projektet erbjuder därefter ett digitalt tillfälle för workshopen där deltagarna kunde ta del av samma föredrag som de som närvarade vid den fysiska. Grundinformationen blev därför likaställd.

Projektet lärde sig under pandemin nya digitala verktyg. Projektgruppen och samverkansparterna använde Teams och utbytte erfarenheter kring digitala verktyg med nationella kollegor och genom deltagande i olika digitala arbetskonferenser. Nya digitala verktyg där t ex digitala post-it lappar användes togs del av och spreds genom nätverken och deltagande i digitala möten och konferenser.

LÅNGSIKTIGA EFFEKTER I DET PRIVATA NÄRINGSLIVET

Projektets utlåning av elcyklar och cykelvagnar samt projektets arbete med att förbättra förutsättningarna för att cykla till och från arbetet samt på arbetsplatserna har resulterat i att flera företag har investerat i förmånscyklar, elcyklar och cykelvagnar. Projektets aktiviteter med

information samt provkörning av elbilar och laddning har resulterat i förmånsbilar. Flera av arbetsplatserna har sett över parkering, cykelparkering samt laddmöjligheter. Projektets arbete med att öka distansarbete fick god draghjälp av pandemin och de höga bränslepriserna. Projektet har emellertid inte genomfört några mätningar sedan projektslut den 31 augusti 2023.

REGIONALA PLANER OCH STRATEGIER

Projektets aktiviteter och mål ligger väl i linje med Region Jämtland Härjedalens regionala utvecklingsstrategi. Ett av den regionala utvecklingsstrategins mål inför 2030 är exempelvis att transporter i länet är oberoende av fossil energi. På samma sätt är ett övergripande insatsområde att Jämtlands län år 2030 ska vara ledande i landet inom området oberoende av fossil energi inom markbundna vägtransporter. För att minska utsläppen från transportsektorn behövs insatser inom flera områden såsom en utvecklad samhällsplanering, ökat kollektivt resande, övergång till förnybara bränslen etc. Målet är ett fossilbränslefritt län.

En målbild i den regionala utvecklingsstrategin är att modern infrastruktur och bra kommunikationer överbryggas länets långa avstånd. Jämtlands län ska vara lätt att nå för besökare, ha bra transportmöjligheter för företagets behov och goda möjligheter till pendling till arbete och studier för män och kvinnor i alla åldrar.

Andra övergripande mål i RUS:en 2030 är

- Förbättrade kommunikationer överbryggas de långa avstånden
- Fler cykel- och gångvägar gagnar miljö och trafiksäkerhet

Ur RUS:en "Ny bebyggelse ska koncentreras till lägen som har god tillgång till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik."

Genom sitt arbete med att förbättra förutsättningarna till arbetspendling med cykel vid det nybyggda bostadsområdet Sånghusvallen genom att lyfta behovet av cykelparkering med tak har projektet därmed bidragit till den regionala utvecklingsstrategin 2030. Likaså genom att lyfta behovet av förbättrad kollektivtrafik samt busshållplatser vid det nybyggda industriområdet Åskorset för att underlätta kollektiv pendling. Projektet har genom att vara en samverkansarena bidragit till att fler bussturer förlagts till skiftstider i bl a Ängsmöns industriområde samt Frösö Parks företagsetableringar.

5. P3 – Public debate

Redogör för hur projektet arbetar med kommunikation och lärande.

- Hur sker kommunikation med projektets styrgrupp, projektägare eller centrala partners och aktörer som inte ingår själva projektorganisationen?
- Utgör kommunikation en betydande del av projektlogiken? Beskriv i så fall hur.

INTERN KOMMUNIKATION

Projektledning, projektgrupp och styrgrupp har träffats regelbundet för avstämningar under projekttiden, även gemensamt. Kommunikation med deltagare i projektet, såsom deltagande arbetsplatser, deltagare i cykelvänlig arbetsplats samt referensgruppsmedlemmar i samtliga kommuner har varit under ständig utveckling. Mot slutet av projektet har projektledning, projektgrupp, styrgrupp, referensgruppsmedlemmar, projektdeltagare och andra berörda

arbetat fokuserat med resultat, slutsatser och utvärdering samt hur och till vilka resultatsspridning ska ske.

KOMMUNIKATION UTGÖR EN BETYDANDE DEL AV PROJEKTLOGIKEN

Eftersom projektet har som mål att förändra beteenden, vanor och attityder är kommunikationsinsatser högprioriterat. Projektet har haft flera olika målgrupper med vitt skilda utgångslägen och förutsättningar; företagsledning, platschefer, anställda, beslutsfattare, arbetsuppgifter, föräldrar, ensamstående, funktionsnedsatta, ålder, kön, avstånd till arbetsplats, avstånd till kollektivtrafik, tillgång till kollektivtrafik m.m., vilket har krävt speciella, riktade insatser.

Omvärldsanalys samt nätverkande har skett genom såväl nationellt som internationellt utbyte med regioner som lyckats i omställningsarbete och med beteendeförändringar. Deltagande i fördjupande seminarier och workshops som berör projektets verksamhetsområden – klimatpsykologi, påverkansstrategier, bevarande av goda beteendeförändringar, barnkonventionen etc. Utbyte i form av remissinstans i olika passande pågående processer, planer och strategier har även ägt rum.

Kommunikation är inte en envägsinformation, utan ett utbyte mellan två parter, vilka lyssnar på varandra. Arbetet med projektets kommunikationsplan krävde att det först utfördes en ingående målgruppsanalys samt kartläggning av dessa målgruppers olika hinder och barriärer. Detta skedde med hjälp av kommunikationskompetens hos Region Jämtland Härjedalen tillsammans med extern kompetens. I detta arbete utgjorde resultat och erfarenheter från andra liknande testresenärsprojekt en viktig komponent. Här var inspel från projektets referensgrupper betydelsefulla.

Upprättandet av kommunikationsplanen skedde i samverkan mellan kommunikationskompetens hos Region Jämtland samt granskning och diskussion med extern kompetens. Kommunikationsplanen med dess aktiviteter har varit ett levande arbetsverktyg som reviderats efter utvärdering och behov under projektets gång. Den har kopplats till projektets aktiviteter. Kommunikationsplanen säkrade att alla målgrupper nåddes på bästa sätt samt att kommunikationen skedde på ett normkritiskt sätt så att alla människor kände sig inkluderade. Kommunikationsplanen säkrade att projektets aktiviteter, resonemang och resultat fanns tillgängliga offentligt så alla medborgare och samhällsaktörer kunde ta del av och inspireras av dessa. Kommunikationsplanen och kommunikationsinsatserna utvärderades löpande. Hemsida, sociala medier samt podd har varit huvudkanaler för att sprida kännedom kring projektets aktiviteter.

Projektet ville arbeta för långsiktig hållbarhet som hjälper oss att nå de regionala, nationella, europeiska och globala miljömålen. Detta nås på bästa sätt genom kommunikation; projektet inhämtade åsikter, kunskap och förslag från resenärerna som utgjorde referensgrupp under projekttiden. Information som är ovärderlig i infrastrukturplanering och byggande. Projektet erbjuder en mängd olika tänkbara aktiviteter för att medvetengöra, informera och påverka beteendeförändringar men var ödmjukt medvetet om att det finns en stor mängd goda idéer och förslag på åtgärder som det inte kände till vid skrivandet av ansökan. Projektet ville därför lämna utrymme för genomföranden av aktiviteter som företagen själva kunde komma att föreslå, eller modifiering av de aktiviteter som nedtecknats i projektplanen, utefter deras behov.

Fysiska träffar med de deltagande företagen var inte möjliga pga. pandemin förrän mot slutet av projektet då detta genomfördes på några arbetsplatser. Istället genomfördes digitala informationsmöten, resultatredovisningar och workshops. Ibland med en större del av arbetsplatsen och ibland med representanter närvarande.

Under projektperioden producerade projektet flera avsnitt i en radiopodd och filmer, medverkade i ett flertal radioinslag i P4 Jämtland, en artikel om projektet publicerades i Jämtlands tidning, en intervju publicerades i Länstidningen och ett inslag gjordes på SVT m.fl.

Erfarenhetsutbyten har skett med ett flertal parter, exempelvis projektet HAR i Umeå som arbetar med liknande arbets sätt. Projektet har deltagit i en internationell konferens kring beteenden och förändringsprocesser med seminarier, workshops och föredrag som enligt projektets lägesrapporter gett mycket givande insikter bl.a. kring arv, uppväxt och miljö och andra starka faktorer i valsituationer samt hur man kan strukturera, väga och kartlägga beteendefaktorer.

6. N1 - Nyckelaktiviteter

Redogör för de aktiviteter som projektet genomfört.

- Vad har projektet gjort? Vilka aktiviteter har genomförts?
- Vilka planerade aktiviteter blev eventuellt inte genomförda, varför inte och vad fick det i så fall för konsekvenser?
- Har förändringar under projektets gång inneburit att projektet genomfört aktiviteter som inte var planerade från början?
- Vilka utfall och resultat har aktiviteterna lett till? Hur är de dokumenterade?
- Hur har intresset varit från tilltänkta målgrupper?
- Har aktiviteterna givit upphov till oförutsedda erfarenheter eller resultat (positiva eller negativa)? I så fall vilka?

PROJEKTETS AKTIVITETER

Testa kollektivtrafik.

Under en månads tid erbjöds anställda att åka kollektivt kostnadsfritt under en månads tid. Detta där det fanns tillgänglig buss och tågtrafik. VY tåg, Kollektivtrafiken i Jämtlands län och VY buss var samarbetspartners i projektet och bekostade korten. Delalternativ med t ex gemensam samåkning/bilpool/företagsbil till och från hållplats, elcyklar, pendlarparkeringar undersöktes även.

Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats syftade till att uppmuntra arbetsgivare att underlätta för sina medarbetare att cykla till och från jobbet och i tjänsten. Det kunde vara genom att t ex iordningställa cykelställ, ombyte och duschmöjligheter, inräknande i friskvårdstid m.m. Inom projektet togs koncept och kriterier fram för och ett paket med handhavandeanvisningar utformades. För att utses till en cykelvänlig arbetsplats behövde ett antal kriterier uppfyllas. Då kunde olika nivåer uppnås vilka diplomerades. Denna aktivitet fungerade som en utmaning mellan arbetsplatser. Aktiviteten omfattade rådgivning och träffar/workshops med

arbetsplatserna. Effekterna utvärderades bland annat genom en resvaneundersökning bland deltagande medarbetare.

Testresenär - Elcykel

Elcykel - prov och lån: De anställda erbjöds att testa elcykel i tjänsten och som arbetspendling under exempelvis ca en vecka. Syftet var att testa hur det fungerar med en elcykel i vardagen som ersättning för kortare bilresor samt praktiskt få prova på vad det innebär att handha en elcykel med batterier, laddning etc. Den kommunala energi- och klimatrådgivningen på Region Jämtland Härjedalen hade fyra elcyklar som var tillgängliga för utlåning under projektiden. Försäkring, service och reparation, reservdelar och däckbyten behövde bekostas av projektet. Inköp av två nya fullt utrustade elcyklar med sommar samt vinterdäck och tillhörande lås, hjälm, som används i aktiviteter under projektiden och därefter vinster till vinnande cykelvänliga arbetsplatser som pris vid projektavslut. Effekterna utvärderades bland annat genom en resvaneundersökning bland deltagande medarbetare.

Kompetenshöjning Kollektivtrafik

Alla är inte vana och insatta i vår regions oskrivna regler och kultur när det gäller att färdas kollektivt. Bl a är det vanligt förekommande att man bör vinka till busschauffören för att bussen ska stanna. Hur läser man en tidtabell? Vi har kösystem, fasta stationer men ibland på begäran, olika typer av färdbevis som kan utfärdas i olika slags medier etc. Detta är svårt för de som inte normalt färdas kollektivt och extra knepigt för de som är inflyttade från andra delar av Sverige eller världen. Genom workshops gavs det tillfällen att få en hel del av dessa frågetecken utretade. Informativa föreläsningar samt praktiska tillämpningar och övningar. Från kollektivtrafikbolagen är aktiviteter som denna något man efterfrågar. I samarbete med bl a civilsamhället via exempelvis Jamtli, Hej Främling, Röda korset, SISU och kyrkan.

Kompetenshöjning cykel, elcykel, elbil

De finns många som aldrig suttit på en cykel, än fler som aldrig provat en elcykel eller en elbil. För att överbygga några av de hinder som bygger på osäkerhet räcker det ofta att bara att i lugn och ro få fråga och att prova själv med handledning vid sidan om. Ibland blir resultaten bättre när deltagare indelas i olika målgrupper. Genom demonstrationer och provtillfällen både i samband med andra av projektet anordnade aktiviteter men även som egna fristående aktiviteter i form av workshops gavs tillfällen för kompetenshöjning i form av praktiska tillämpningar och övningar.

Testresenär – Resfri. Distansarbete, digitala möten, flexibla arbetstider

Den största vinsten i minskade CO2-utsläpp är från de transporter som inte behöver ske. Med dagens teknik är det fullt möjligt att både arbeta på distans och att mötas i det digitala rummet. Med möjlighet till flexibla arbetstider och att kunna använda pendlingsresor till arbete ökar chanserna att de anställda kan välja kollektiva alternativ istället för bilen. Projektet gav stöd och information till företagen att se över och inventera vilka möjligheter de skulle ha att använda sig av olika metoder för att minska transporterna av personal. Projektet tog fram en enkel beräkningsmall där resor i mängd CO2 utsläpp från resor i nuläge jämfördes med mängd CO2-utsläpp om olika åtgärder införs och antalet av dessa resor minskar.

Testresenär: Höga chefer - låga på CO2

Då cheferna under covid-19 pandemin var fullt sysselsatta med att hantera pandemins effekter på arbetsplatsen så var denna aktivitet svårast att genomföra. Därefter utbröt kriget i Ukraina, el- och bränslepriserna samt inflationen steg. Målgruppen har varit involverad i projektet på andra sätt. T ex har samarbete skett med Samling Näringsliv. Projektet har även försökt nå målgruppen på andra sätt, exempelvis genom workshops, konferenser och ledningsgruppsmöten både inom och utom länet. Många chefer och ledare har även själva deltagit som testresenärer eller i cykelvänlig arbetsplats. Vid aktiviteter förlagda på arbetsplatser har ledningen varit starkt engagerade.

Testresenär: Egna initiativ och förslag på aktiviteter

Projektet syftade till att öka företagets och arbetsplatsernas medvetenhet samt kunskap kring vilket avtryck de genom sina val av bl a transporter gör på mängden utsläppt CO2. Genom att ge möjligheter för mer hållbara alternativ av medarbetarnas resor och transporter ökar företaget sin attraktivitet som arbetsplats. Projektet vill arbeta för långsiktig hållbarhet som hjälper oss att nå de regionala, nationella, europeiska och globala miljömålen. Detta nås på bästa sätt genom kommunikation; projektet inhämtar åsikter, kunskap och förslag från resenärerna. Information som är ovärderligt i infrastrukturplanering och byggande. Projektet erbjuder en mängd olika tänkbara aktiviteter för att medvetengöra, informera och påverka beteendeförändringar men projektet är ödmjukt medveten om att de finns massor med goda idéer och förslag på åtgärder som vi inte känner till vid skrivandet av ansökan. Projektet vill lämna utrymme för genomföranden av aktiviteter som företagen själva kan komma att föreslå, eller modifiering av de aktiviteter som nedtecknats i projektplanen, utefter deras behov. Dessa aktiviteter skall naturligtvis ligga i linje med projektets syften och mål samt vara av samma omfattning och kostnad om det belastar projektet. Under projektet tog arbetsplatserna många egna initiativ och genomförde aktiviteter – t ex friskvårdsdagar med cykel och gång, tävlingar i CO2 vinst, byggande av bastu, sparkparkering, stickspårsdragning till elljusspår m.m.

Testresenär – Tramparkampanjer

Cykeltramparkampanjer: De anställda erbjöds att delta i cykelkampanjer och arbetspendling under vår/höst men även vintercykelkampanjer. De anställda erbjöds även att delta i gåendekampanjer och arbetspendling under vår/höst men även vinter. Deltagarna i kampanjerna fick viss utrustning för att lättare klara cykling och gång under de olika kampanjperioderna. De förband sig till att gå eller cykla minst 60 % av de resor de arbetspendlade. Effekterna utvärderades bland annat genom en resvaneundersökning bland deltagande medarbetare.

UTEBLIVNA PLANERADE AKTIVITETER

Som en följd av pandemin som pågick under en stor del av projektperioden fick fysiska aktiviteter som exempelvis fysiska arbetsplatsbesök, fysiska workshops, fysiska utvärderingar, fysiska nätverksmöten, fysiskt deltagande i omvärldsbevakande aktiviteter såsom konferenser, seminarier och studiebesök. ställas in och ersättas med digitala aktiviteter. Detta fick till följd att projektets arbete med att locka arbetsplatser att delta försvårades en bra bit in på år 2022. Projektet fick även pga. pandemin avvakta med vissa aktiviteter såsom att exempelvis prova elbil. Det försvårade också arbetet med höga chefer – låga på CO2, då cheferna hade fullt upp

med att hantera pandemins effekter, effekterna av den höga inflationen, det höga elpriset, de höga bränslepriserna samt krigsutbrott. När pandemins restriktioner sedan släpptes hade arbetsplatserna fullt upp med att utföra de arbetsuppgifter som inte kunnat genomföras som en följd av pandemin och övriga speciella omständigheter. Den inställda aktiviteten har bl.a. lett till att det inte är möjligt att följa upp målet ökad konkurrenskraft som riktade sig till målgruppen.

Det har under projekttiden visat sig att det i vår region finns ett behov av att anpassa projektets aktiviteter utifrån landsbygdsperspektivet. I stora delar av länet saknas cykelvägar och befolkningen är hänvisade till smala landsvägar som trafikeras av tunga timmerbilar. Det blir då svårt för projektet att uppmana dem till cykling. På samma sätt är det svårt att uppmuntra anställda att åka buss om det saknas busstrafik. Kostnader för att de anställda åker skidor, spark eller skridskor till arbetet har t ex inte heller godkänts från finansärens sida trots att detta är helt utsläppsfritt, vilket tyder på att mallen för vad som är möjligt i ett utvecklingsprojekt utgår ifrån en urban norm där infrastrukturen ser helt annorlunda ut än i glesbygd.

Cykelpendlingen inom projektet ägde därför mest rum i Östersund. På pendlarparkeringarna i Åre och Undersåker får man betala parkeringsavgift om man står parkerad i mer än ett dygn, något som ställer till det för dem som ska arbetspendla in till Östersund. Länstrafikens bussar saknar även barnskydd som standard, vilket utgör ett hinder för pendlare småbarnsföräldrar. Stora delar av länet har tappats som en följd av detta. Befolkningen är inte stor i antal men det rör sig om stora avstånd och därmed stora utsläppsvinster att kunna hämta hem. Det finns därför behov av en större flexibilitet med olika åtgärder på olika platser i landet.

ICKE PLANERADE AKTIVITETER

Som en följd av ovan beskrivna urbana norm vad gäller infrastruktur har projektet under perioden tillsammans med andra berörda parter utforskat vilka möjligheter som skulle kunna finnas för att utveckla projektunderlag som bättre och mer flexibelt kan inkludera fler inom på landsbygd och i glesbygd i projektens aktiviteter. Ett närmare samarbete och utbyte har skett med bl a Energicentrum och region Gotland, som brottas med liknande problematik.

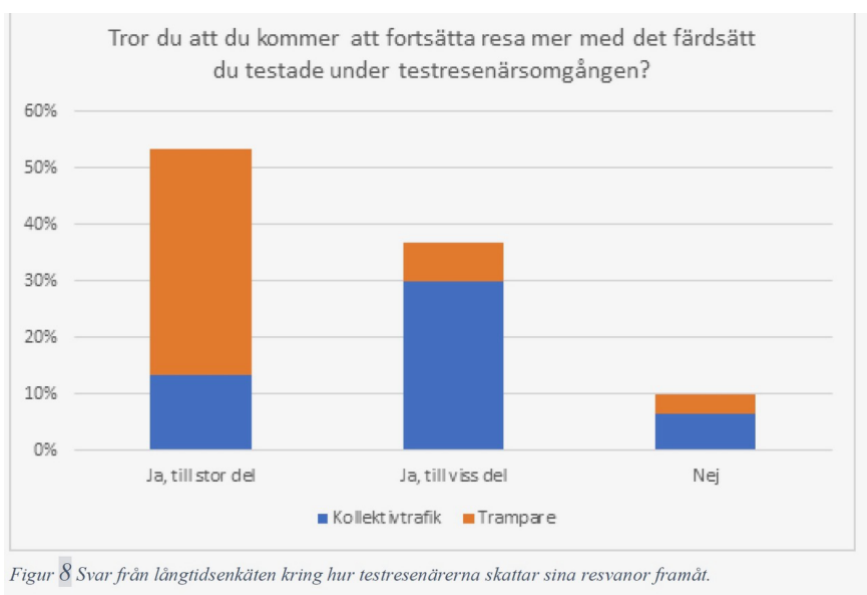
PROJEKTETS RESULTAT OCH EFFEKTER

Vad gäller resultat för minskade CO₂-utsläpp så finns 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.

Baserat på testperioden en 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 testresenärperioden sammanslaget 2,4 ton koldioxid. Målet att minska koldioxidutsläppen under projekttiden genom förändrade resvanor kopplat till arbetspendling har därmed uppnåtts. Projektets långtidsutvärdering 3-6 månader efter genomförd testperiod visar att resvanorna tiden efter testperioderna för en månad visar att deltagarnas koldioxidutsläpp har minskat med 1,3 ton jämfört med en månad innan deltagarna tog del av projektet. 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 drygt 50 % av resenärerna att de tror att de fortsättningsvis till stor del kommer att resa med det färdmedel de testade. Ca 37 % uppger att de tror att de till viss del kommer att fortsätta resa med det färdmedel de testat. Endast 10 % av testresenärerna har svarat att de inte tror att de kommer att fortsätta resa med det färdmedel de testat. Detta tyder på en god långsiktighet och hållbarhet hos effekterna. Mängden minskad koldioxidutsläpp är inte så högt jämfört med andra liknande projekt men då testresenärerna uppskattar att de i relativt hög grad kommer att fortsätta med sina färdmedel så stärker detta resultatet. Hade ett större antal testresenärer nåtts hade resultatet blivit ännu bättre.



Insamling av mätdata i form av resvaneundersökningar har skett digitalt med mätillfällen innan, under och efter de olika aktiviteterna.

VARIERANDE INTRESSE FRÅN MÅLGRUPPEN

Projektets deltagare har utgjorts av arbetsplatserna: Projektets målgrupp har därmed bestått av arbetsplatsernas ledningar och anställda medarbetare. Intresset från tilltänkta målgrupper har varierat. På vissa arbetsplatser har intresset varit stort medan det på andra arbetsplatser inte har funnits så stort intresse. Öväntat är att projektet har stött på ett markant ointresse från offentliga arbetsplatsernas ledning medan intresset från privata arbetsgivare har varit större.

Att under denna period med pandemi skapa nätverk för ledare och chefer visade sig i stort sett vara omöjligt då dessa hade så mycket andra frågor att ta tag i. För företag med produktion kopplad till friluftsliv ökade produktionen till den grad att de hade svårt att avsätta tid för att delta i projektet. För andra företag var pandemin, de ökade bränslepriserna och krigssituationen i Ukraina frågeställningar som stal företagets uppmärksamhet och tid. Projektet har därmed till viss del nått målgruppen men intresset har varit varierande då det under perioden funnits andra frågeställningar som trumfat projektets frågor. Kontakterna och

arbetet med minskade CO2 utsläpp och energieffektiviseringar fortsätter dock med de privata arbetsplatserna genom nya projekt och insatser och intresset är stort när det gäller omställningsarbetet.

Bland kommunerna har chefernas vilja att delta i projektet varit avgörande för de anställdas deltagande i projektet. Det har varit stor skillnad på möjligheten att delta om arbetsledande chef varit intresserad av projektets frågor eller om de anställda behövt vända sig till annan chef för att få tillåtelse att delta. Länets kommuner är stora och utspridda med divergerande verksamheter. Vissa medarbetare arbetar på en centralort medan andra befinner sig under helt andra förutsättningar. Detta är de facto flera fysiska arbetsplatser medan det genom organisationsnummer i redovisning endast hänvisas till en ort – en stor missvisade faktor i utvecklingsprojekt av detta slag.

OVÄNTADE POSITIVA RESULTAT

Synen på vart arbete kan utföras och därmed var arbetsplatsen förläggs fysiskt genomgick som en följd av covid-19 pandemin en radikal förändring, vilket innebar ett stort avsteg från de ursprungliga planer och aktiviteter som planerades inom projektet. Projektet hade planerat att arbeta för att öka digitalt distansarbete, i och med pandemin accelererade denna omställning, vilket skapade positiva resultat som emellertid ej berodde på projektet men som förstärkte projektets resultat. Det avspeglades även i omfång av mätresultat och förbättring genom projektets aktiviteter – i förhållande till indikator mängd CO2. Pandemin medförde även att anställda i högre grad stannar hemma och arbetar på distans vid mindre sjukdomssymptom än tidigare.

Såväl bränslepriset som elpriset höjdes under projektets sista år, vilket skapade ett starkt incitament till förändrade vanor hos både anställda och arbetsgivare. Likaså har den kraftigt ökade inflationen medfört att såväl ägande, hyror, drift och underhåll av stora centrala fysiska arbetsplatser har stigit ordentligt. Detta har resulterat i att allt fler arbetsgivare blivit mer positivt inställda till att personalen arbetar hemifrån eller på distans från hubar åtminstone delar av arbetsveckan då de som en följd av detta kan minska antalet fasta fysiska arbetsplatser. Något som i sin tur har bidragit till att projektets mål att minska pendlingsresor och öka digitalt distansarbete har underlättats.

OVÄNTADE NEGATIVA RESULTAT

Som en följd av pandemin har även negativa resultat uppstått. Exempelvis har projektet under stora delar av projektperioden inte kunnat genomföra planerade resor och fysiska sammankomster. Ledning, ägare och chefer har även varit svårare att nå då de fått mer akuta uppgifter i samband med pandemin att lösa. Projektet har som en följd av detta haft färre testresenärer, fysiska arbetsplatsbesök, fysiska workshops, fysiska utvärderingar, fysiska nätverksmöten och fysiskt deltagande i omvärldsbevakande aktiviteter såsom konferenser, seminarier och studiebesök.

På grund av att föreskrifterna rörande fysisk distansering, uppmaningarna att arbeta hemifrån under pandemin och att inte företa onödiga resor så hade projektet inte möjlighet att t.ex. besöka och värva projektdeltagande arbetsplatser, bedriva prova på verksamhet eller

kollektivtransportkampanjer enligt ursprungliga planer under projektets första år 2020 samt nästkommande. Däremot skedde förberedelser och omarbetningar för detta.

7. N2 – Nyckelpersoner

Redogör för nyckelpersoners uppfattning och bedömning av projektet.

- Vilka nyckelpersoner har utvärderingen involverat? Motivera urvalet av personer.
- Vad är nyttan enligt nyckelpersonerna?
- Vad anser nyckelpersonerna om projektlogikens relevans, projektets förankring, förutsättningarna att nå projektmålen och skapa långsiktiga resultat?
- Vad är nyckelpersonernas bedömning av projektets genomförande och uppnådda resultat? Vad finns det för konkreta tecken på att projektet bidrar till önskad förändring i riktning mot målen?

NYCKELPERSONER

Utvärderingen har involverat projektledaren i utvärderingen av projektet. Anledningen är att denna är väl insatt i projektet, har arbetat aktivt i genomförandet av olika aktiviteter under hela projekttiden, lett projektet mot dess mål, gjort val för att styra projektet mot målen och hittat lösningar för att överkomma de utmaningar som projektet ställts inför. Denna är med andra ord väl insatt i projektet och kan besvara de flesta av utvärderingens frågeställningar. En projektmedarbetare som arbetat operativt nära arbetsplatserna har även involverats för att fånga det operativa genomförandet. Samverkansparter från kollektivtrafiken och Östersunds kommun (vintertramparna) har involverats som kan bedöma projektets effekter på dessa organisationer. En representant från referensgruppen som arbetar i annat projekt har intervjuats för att fånga implementeringsarbetet och en representant från styrgruppen har intervjuats för att fånga det strategiska arbetet samt implementeringen av projektet.

PROJEKTETS NYTTA

Nyckelpersonerna uppger att projektet har testat och utvecklat metoder som leder till minskade koldioxidutsläpp genom förändrade mer hållbara rese mönster och spridit dessa. Det har visat sig tydligt att målgruppen har olika möjligheter, hinder och behov när det handlar om förutsättningar och ekonomi att minska sina koldioxidutsläpp. Vissa kan lägga om sina arbetsätt och sin arbetspendling medan andra endast kan göra det under en del av året.

Projektet har gjort ett noggrant urval avseende målgruppen och identifierat personer som rest med bil i vanliga fall men som velat testa att resa med mer miljövänliga alternativ. Det har lett till att mer korrekta men färre testresenärer nåtts än i andra kampanjer. Detta färre antal mätningar har gjort det svårt att dra så stora slutsatser av enkäterna, särskilt kopplat till de separata färdsattna. Testresenärerna har emellertid varit väldigt nöjda. Det upplevs positivt att projektet har varit verksamt över kommungränserna eftersom det annars lätt blir att fokus

hamnar på Östersunds kommun då de har fler personal som arbetar med dessa frågor samt mer resurser.

Hälsa är något som projekt behöver titta på framöver. Både fysisk och psykisk hälsa när det handlar om att ta sig till och från en arbetsplats. Utvecklingsprojekt vänder sig idag inte till barn och ungdomar trots att det är där projekten skulle kunna bidra till stor förändring. Om möjlighet ges till att arbeta med barn och ungdomar kan projekten lägga en bra grund.

Ett annat behov som upptäckts genom projektet är behovet att börja titta på de regionala skillnaderna inom regionen. Det går inte att angripa klimat och miljöfrågor om man inte vänder sig till alla. Går det inga bussar så är det inte möjligt att använda buss. Alla människor har inte heller möjligheten att cykla. Denna information skulle projektpersonalen vilja lyfta bland de som arbetar med frågorna. Det upptäcktes även under projektet hur väldigt viktigt det är att samla människor vid samma bord som inte pratat innan. Detta bidrog till många lösningar genom att stuprören bröts. Erfarenhetsutbytet med andra aktörer och liknande projekt har fångat upp kunskap och idéer som är intressanta att ta vidare till andra projekt; exempelvis pendlarparkeringar, bytespunkter och kombinationsresor. De anställda uppskattar att ledningen för samtal med kollektivtrafiken så att pendlingen underlättas och bidrar till en attraktiv arbetsplats.

Projektet har bidragit till att synliggöra frågan hos arbetsgivare, inspirerat dem att bli en attraktivare arbetsplats och flera arbetsplatser har genomfört åtgärder som bidragit till detta. Projektet har också varit duktig på att synas i media.

PROJEKTLOGIKENS RELEVANS

Intervjuade nyckelaktörer upplever att projektet har genomfört aktiviteter som varit relevanta för att uppnå projektets mål och syfte. Pandemin utgjorde en utmaning, här var emellertid projektet duktig på att ställa om. Projektet var relevant i sin tid och fokus på arbetssättet att gå via arbetsplatser upplevs ha varit bra. Projektet upplevs ha haft relativt gott om resurser. Personalbyten och pandemi har emellertid lett till att projektet tappat lite styrfart. En enskild synpunkt är att projektets mål inte upplevs ha kommunicerats så tydligt för samverkansparterna, vilket försvårar deras möjligheter att bedöma projektets relevans.

PROJEKTETS FÖRANKRING

Projektet har varit väl förankrat inom Region Jämtland Härjedalen. Ett projekt-PM utarbetades och godkändes av Regionala utvecklingsnämnden (RUN) innan projektansökan arbetades fram. I RUN finns även förankring gentemot infrastruktur och kollektivtrafik. Projektet har hållit presentationer för politikerna och kollektivtrafiknämnden såväl i inledningen av projektet som i slutet. Regelbundna möten har hållits med styrgruppen som inkommit med inspel. Projektets medfinansiering i form av arbetstid, busskort och tågkort var skriftligen överenskomna i form av medfinansieringsintyg. Projektet var även förankrat hos de deltagande kommunerna. Projektgruppen och samverkansparterna bestående av energi- och klimatrådgivarna från samtliga kommuner, Vy tåg, Vy stadsbussarna och kollektivtrafiken har deltagit på varje projektgruppsmöte. Projektgruppen har därmed haft såväl en referens- som arbetsgruppsammansättning. Samtal fördes med samtliga dessa parter vid framtagandet av projektansökan. Vy tåg har varit lokaliserade i Umeå, något som har försvårat fysiska träffar men genom dem har mycket värdefulla kontakter knutits till ett projekt i Norrbotten. Projektet

har bidragit till goda nätverk och framtida samarbeten genom att samla samtliga parter vid samma bord.

FÖRUTSÄTTNINGARNA ATT NÅ PROJEKTMÅLEN OCH SKAPA LÅNGSIKTIGA RESULTAT

Vid projektstart var förutsättningarna att nå projektmålen goda. Covid-19 pandemin förändrade emellertid förutsättningarna att nå projektmålen genom att förändra hela samhället. Det blev dels svårt pga. restriktionerna att uppmuntra testresenärerna att åka kollektivt eller samåka, dels förändrade resenärerna sina resvanor genom att arbeta hemifrån någon dag i veckan, dels ville inte arbetsplatserna att de anställda kom till arbetet om de var lite sjuka och dels försvårades arbetet att hitta arbetsplatser som hade tid att engagera sig. Detta i och med att de var upptagna med omställning och anpassning utifrån pandemin.

Å andra sidan underlättades projektets arbete med att främja distansarbete och digitala möten som en följd av pandemin. Enligt flera nyckelpersoner bör det finnas lite flexibilitet vad gäller resande till och från jobbet då alla har inte samma tillgång till kollektivtrafik och livspusslet påverkar resenärernas förutsättningar. Projektgruppen var lite underbemannade en period när en projektmedarbetare var tjänstledig och en annan sjukskriven, vilket också påverkade förutsättningarna att nå projektmålen. Under slutet av projekttiden när pandemins restriktioner släppte märkte projektmedarbetarna vilken stor skillnad det gjorde att få träffas fysiskt istället för digitalt via skärmen. Det underlättade då arbetet att bygga relationer och komma igång med aktiviteter. Projektets arbete med urval av testresenärer där fokus låg på att hitta testresenärer som verkligen ville förändra sina pendlingsätt gav bättre resultat än tidigare försök även om antalet testresenärer blev lägre än väntat.

Nyckelaktörernas upplevelse är att prova på aktiviteterna har minskat koldioxidutsläppen långsiktigt i och med att enkätsvaren visar att drygt 50 % av testresenärerna tror att de till stor del kommer att fortsätta det resesätt de har testat och ca 37 % tror att de till viss del kommer att göra det. Ökad konkurrenskraft är ett mål som upplevts vara svårt att mäta. Projektets enkät till de anställda visar att 97 % av de anställda är positiva och 7 % neutrala till att arbetsgivarna engagerar sig i deras möjligheter till hållbar arbetspendling, det är svårt emellertid att säga att det därigenom har bidragit till ökad konkurrenskraft. Projektet har dock försökt att verka för detta. Kanske tar de anställda med sig erfarenheterna till nästa arbetsgivare vid ett eventuellt byte av arbete. Projektet kan ha påverkat mer än vad som går att mäta i siffror.

En enskild synpunkt är att projektet hade kunnat kommunicera sina mål tydligare till samverkansparterna för att få stöd att nå fler deltagare. Flera samverkansparter liksom projektledning hade önskat ett större antal testresenärer.

PROJEKTETS GENOMFÖRANDE

Projektets genomförande upplevs ändå ha fungerat bra om än lite blandat trots pandemin. Pandemin gjorde det svårarbetat att få kontakt med arbetsplatser som hade tid att engagera sig eftersom dessa behövde hantera pandemin. Restriktionerna ändrades allteftersom, vilket gjorde det svårt att hitta aktiviteter som ledde mot målen men som kunde genomföras på andra sätt. Vissa delar var svårare att ställa om inför. Enkäter var hjälpsamt men det var en lång process att arbeta fram passande frågor.

En större grupp testresenärer önskades men var svårt att uppnå. Projektet nådde emellertid ut till hela länet, samtliga kommuner och till arbetsplatser inom olika verksamheter. Det finns en önskan om att fler kollektivtrafikresenärer och testtrampare skulle ha deltagit för att ge underlag att dra slutsatser per färdstätt. Kollektivtrafiken delade t ex ut max 20 busskort varav inte alla aktiverades. I efterhand finns synpunkter att projektet borde ha separerat testresenärerna och gjort två delprojekt, ett för de som reser med bil och ett för de som reser med buss och kan gå eller cykla. Det skulle enligt respondenten då vara möjligt att mäta hur många testresenärer som övergick från att åka bil till buss och deras resultat samt hur många testresenärer som övergick från buss till gång eller cykel. Ett ytterligare hinder för att bussresenärerna ska fortsätta att åka buss är att busskortet kostar 1 600 kr i månaden, vilket de fick gratis i projektet. De som cyklade eller promenerade kan lättare fortsätta. Respondenten tror att testresenärerna kanske behöver se mer nytta från projektet för att fortsätta åka buss. Testperioden hade kanske också, enligt respondenten, behövt vara längre då det kanske krävs en längre period för att ändra sina vanor. Genomförandet upplevs emellertid generellt bra ändå eftersom det har arbetats på många olika fronter, det har varit brainstorming på mötena, input har inkommit från arbetsplatser och resenärer, vilket har lett till nya tankar kring hur förändring kan uppnås.

Projektets spridningskonferens var väldigt uppskattad och upplevdes välorganiserad. Den erbjöd såväl inspiration som redovisning av resultat.

PROJEKTETS UPPNÅDDA RESULTAT

De aktiviteter som projektet har genomfört upplevs av nyckelpersonerna ha gett positiva effekter. Det totala resultatet har varit bra och mycket intressant att lära sig av. Det finns emellertid en önskan om att det varit i större skala med fler testresenärer och arbetsplatser samt att projektet kunnat följa arbetsplatserna och haft en fortsatt kontakt. Aktiviteten cykelvänlig arbetsplats förlängdes men skulle så här i efterhand ha genomförts under en kortare tidsperiod för att få mer intensitet. Höga chefer låga på CO2 var den aktivitet som var svårast att genomföra då cheferna var så upptagna med att hantera pandemin. Dock var målgruppen involverad i andra aktiviteter än den planerade, exempelvis nätverksbyggande med målgruppen på konferenser, workshops och ledningsgruppsmöten både inom och utanför regionen. T ex arbetsmöten på Gotland och under Almedalsveckan. Projektets resultat och slutsatser har även redovisats i olika sammanslutningar med chefer, ledare och beslutande organ såsom t.ex. regionens näringslivsråd 8 maj 2023, regionala utvecklingsnämnden 24 oktober 2023 och kollektivtrafiknämnden 26 oktober 2023.

Projektet har haft kontakt med arbetsplatserna under tiden de har startat upp och haft testresenärer. Däremot har det inte funnits något stöd riktat till företag efter avslutade aktiviteter för att motivera dem att fortsätta sitt arbete.

En modell för att beräkna minskade koldioxidutsläpp har arbetats fram.

Projektet hade behövt ha lite tydligare mål och regelbundna avstämningar under projekttiden kring målpuppfyllelsen. Hade detta funnits hade samverkansparterna i ökad grad kunnat bidra till och stöttat projektet under projekttiden. Vissa intervjuade samverkansparter är osäkra på om de suttit med i projektets styr- eller projektgrupp.

BIDRAR PROJEKTET TILL ÖNSKAD FÖRÄNDRING MOT MÅLEN

Det har kommit in bra tankar och idéer från testresenärer och arbetsplatser. En av slutsatserna var att förbättra mobiliteten genom att anlägga bil- och cykelparkeringar vid busshållplatser för att underlätta för de anställda att lämna bilen och cykeln för att ta sig till arbetsplatsen med buss. Exempelvis undersökte projektet om det skulle vara hjälpsamt med cykelställ vid busshållplatserna vid Brittsbo och Sånghusvallen nu när det blivit längre att gå pga. utbyggnaden av området. Det är viktigt att ta bort barriärerna och göra det enkelt att resa mer hållbart. Pendlarparkeringar har även tagits fram vid järnvägsstationer.

Projektet har arbetat fram en modell för att beräkna koldioxidutsläpp och baserat på mätningarna över förändrade resvanor har projektet kunnat se att koldioxidutsläppen har minskat. En del arbetsplatser har kommit igång och tittat på olika lösningar som kom upp under projektets workshop med medarbetarna. En arbetsgivare drog upp ett skidspår från arbetsplatsen i anslutning till ett skidspår för att de anställda skulle kunna motionera. Tanken väcktes i diskussionerna om att göra arbetsplatsen mer attraktiv. Projektet har mottagit positiva reaktioner från testresenärerna efter testperioden som uppger att de fick en spark i rumpan och blev piggare på jobbet.

8. N3 – Nyckeltal

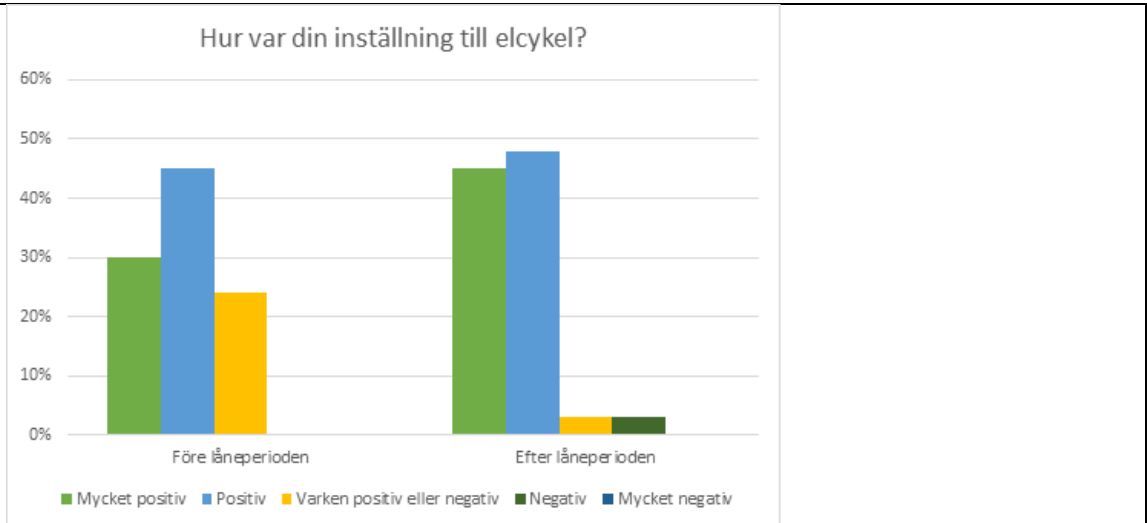
Redogör för kvantitativa mått på projektets genomförande och resultat.

- Hur många eller hur stor andel av målgruppen anser att insatserna har varit bra och bidragit till att lösa de problem eller åstadkomma den utveckling som eftersträvas?
- Redogör för hur projektet arbetat med insamling och rapportering av aktivitetsindikatorer samt utfallet av aktivitetsindikatorer.
- På vilka andra sätt skulle projektets resultat kunna mätas kvantitativt? Har det gjorts och vad blev i så fall resultatet?

MÅLGRUPPENS BEDÖMNING AV INSATSERNA

Inställningen till elcykel

En enkät har skickats ut till de personer som testat elcykel där en fråga ställts kring personernas inställning till elcykel före och efter testperioden. Av dessa har 34 personer inkommit med svar.



Figur 1 Resenärernas inställning till elcykel före och efter testperioden.

Resultatet visar att testresenärernas inställning till elcykel har förbättrats som en följd av aktiviteten.

FÖREMÄTNING

Mycket positiv 30 %

Positiv ca 46 %

Varken positiv eller negativ ca 24 %

EFTERMÄTNING

Mycket positiv ca 46 %

Positiv ca 48 %

Varken positiv eller negativ ca 3 %

Negativ ca 3 %

Andelen testresenärer som anger att deras inställning till elcykel är mycket positiv ökade från 30 % i föremätningen till ca 46 % i eftermätningen. Andelen som var positiva ökade marginellt från ca 46 % till ca 48 %. Framförallt har andelen som i föremätningen angav att de varken var positiva eller negativa minskat med 21 procentenheter. Andelen negativa har ökat marginellt från 0 % till ca 3 %.

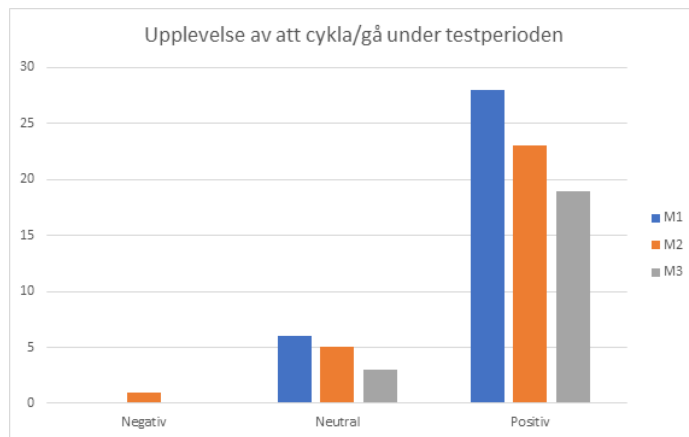
Inställningen till att resa med kollektivtrafik



Figur 2 Testresenärernas upplevelse av att resa med kollektivtrafiken.

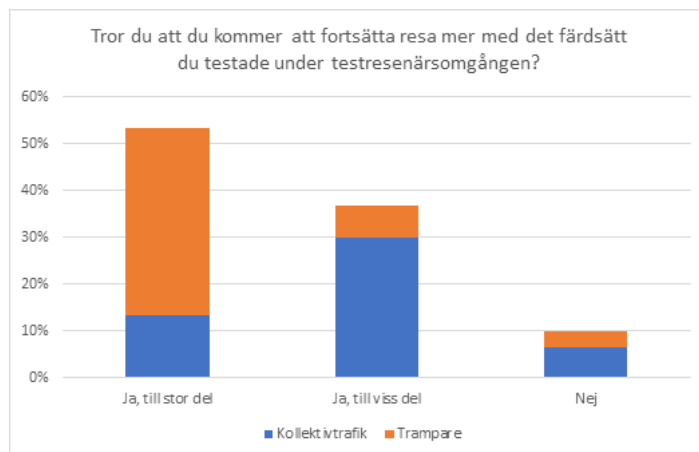
En övervägande majoritet, 80 %, av de testresenärer som testade att resa med kollektivtrafiken upplevde detta som positivt medan 20 % upplevde det som varken positivt eller negativt.

Upplevelsen av att cykla/gå under testperioden



Figur 3 Testresenärernas upplevelse av att cykla/gå under testperioden

Majoriteten av testresenärerna (18-28 st) upplevde det positivt att cykla/gå under testperioden. Tre till sex testresenärer 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 4 Testresenärernas bedömning av huruvida de tror att de kommer att fortsätta resa mer med det färdssätt de testat under testperioden.

Majoriteten av testresenärerna som testat att åka kollektivtrafik och cykla tror att de till stor del kommer att fortsätta resa mer med dessa färdssätt. Ca 13 % av de som åkt kollektivtrafik och ca 40 % av de som cyklat tror att de kommer att fortsätta göra detta efter testperiodens slut. 30 % av de som åkt kollektivtrafik och ca 7 % av de som cyklat tror att de till viss del kommer att fortsätta göra detta efter testperioden. Ca 7 % av de som åkt kollektivtrafik och ca 3 % av de som cyklat tror inte att de kommer att fortsätta göra detta efter testperioden.

UTVÄRDERARENS KOMMENTAR

Utvärderingen visar att testresenärerna har upplevt projektets aktiviteter positivt och en majoritet tror att de till stor del kommer att fortsätta med dessa färdssätt efter testperioden. En stor andel av testresenärerna tror att de till viss del kommer att fortsätta med färdssätten. Endast 10 % tror inte att de kommer att fortsätta med färdssätten efter testperioden. Detta tolkar jag som att målgruppen är nöjda med projektets insatser och att projektet har bidragit till en beteendeförändring vad gäller pendlingsätt till och från arbetet.

PROJEKTETS AKTIVITETSINDIKATORER

| MÅL | INDIKATOR | RESULTAT |
|---|------------|---|
| Antal företag som får stöd | 25 företag | 28 företag från regionens samtliga kommuner. Av dessa är 18 privata arbetsplatser och 10 offentliga. Arbetsformerna med dessa arbetsplatser har fått utvecklas och anpassas till individuella lösningar jämfört med ursprungliga intentioner. Projektet har här valt att redovisa de arbetsplatser som deltagit som testresenärer och redovisat sina testperioder genom mätresultat via enkäter och förfrågningar. Antalet arbetsplatser som deltagit genom olika aktiviteter är egentligen avsevärt flera. Indikatorn är därmed uppnådd. |
| Antal företag som får annat stöd än ekonomiskt stöd. | 25 företag | Inom projektet är det i främsta hand kompetenshöjande aktiviteter. |
| Minskad energiförbrukning hos projektmedverkande företag och organisationer | 0 MWh | <p>Projektet mäter vinst i minskad mängd CO₂. En beräkningsmodell har skapats i projektet där vinst räknas per kilometer - nuvarande transport jämfört med efter en omställning exempelvis att åka kollektivt buss jämfört med bil.</p> <p>Vad gäller resultat för minskade CO₂-utsläpp så finns mätbara resultat för testresenärskampanjerna. Det finns även resultat som pekar på att minskning av koldioxidutsläpp skett via andra aktiviteter där det inte finns faktiska mätvärden i kilo koldioxidutsläpp.</p> <p>Baserat på testperioden en månad för kollektivtrafikresenärer och 2-3 månader för testtrampare endast resor till och från arbets-</p> |

platsen, så är den minskade mängden koldioxidutsläpp jämfört med om resorna fortsatt som tiden innan testresenärperioden sammanslaget 2,4 ton koldioxid. Målet att minska koldioxidutsläppen under projekttiden genom förändrade resvanor kopplat till arbetspendling har därmed uppnåtts. Projektets långtidsutvärdering visar att resvanorna tiden efter testperioderna för en månad visar att deltagarnas koldioxidutsläpp har minskat med 1,3 ton jämfört med en månad innan deltagarna tog del av projektet. 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. Indikatorn är därmed uppnådd.

På vilka andra sätt skulle projektets resultat kunna mätas kvantitativt? Har det gjorts och vad blev i så fall resultatet?

Projektet skulle ha behövt specificera mätbara indikatorer till vissa av sina mål för att göra dem mätbara. Exempelvis vad gäller ökad konkurrenskraft. Hade en följeforskare varit knuten till projektet från start så hade detta tydliggjorts och specificerats samt målpuppfyllelsen stämts av regelbundet.

9. Sammanfattande kommentar och analys

Analytiskt resonemang kring resultaten och sammanfattande slutsatser och rekommendationer. Ta upp exempelvis brister eller mervärden, att utvärderingen lyfter fram arbetet med hållbarhetsaspekter på ett bra sätt, att utvärderingen påvisar något innovativt tänkande, att utvärderingen inte påvisar kopplingen till smart och hållbar tillväxt, om utvärderingsrapporten bedöms bidra till kunskap om projektets genomförande och kortsiktiga resultat i förhållande till angivna mål etc. Observera att detta inte är samma sak som att projektet i sig är bra. Det kan hända att utvärderingen i hög utsträckning ger kunskap om varför ett projekt inte har lyckats.

PROJEKTETS GENOMFÖRANDE

Projektet stötte på en stor utmaning i form av pandemin men lyckades ändå ställa om och anpassa sina aktiviteter på ett bra sätt. Tack vare förlängningen av projektet kunde de aktiviteter som inledningsvis inte kunde genomföras som en följd av pandemin ändå genomföras mot slutet. Projektet har varit väl förankrat hos såväl projektägare som samverkansparter. Däremot kunde projektets mål och målpuppfyllelse kunnat kommunicerats tydligare och stämts av mer frekvent.

PROJEKTETS RESULTAT

Projektet har lyckats att nå sitt huvudsakliga mål att minska deltagande arbetsplatsers och anställdas koldioxidutsläpp med 2,4 ton jämfört med oförändrade resvanor. Detta genom att öka arbetspendling via kollektivtrafik, tåg, buss, elcykel, cykel och gång istället för med bil. Detta visar att projektets arbetsmodell fungerar. Resultatet hade emellertid blivit högre om projektet hade lyckats nå flera testresenärer på varje arbetsplats. Som en följd av covid-19 pandemin försvårades dock detta under större delen av projekttiden då anställda uppmanades att inte resa till sin arbetsplats utan arbeta hemifrån (det fanns m.a.o. inte ett normalt underlag att rekryterare testresenärer från arbetsplatserna). Arbetsplatsernas chefer var dessutom fullt upptagna med att hantera pandemin och fysiska möten skulle undvikas enligt restriktionerna. Samtidigt skulle kollektivt resande och samåkning undvikas.

Resultatet hade möjligtvis blivit högre om projektet haft längre testperioder samt arbetat med arbetsplatserna efter genomförda testperioder för att stötta dem att fortsätta använda sina nya resesätt samt genomföra ytterligare mätningar efter en längre tid. Projektets genomförda mätningar 3-6 mån efter testperioden indikerar dock en god vilja och förhoppning hos målgruppen att fortsätta använda sina nya pendlingsätt. Drygt 50 % av testresenärerna tror att de till stor del och ca 37 % att de till viss del kommer att fortsätta använda sina nya pendlingsätt. Endast 10 % tror inte att de kommer att fortsätta använda de nya pendlingsätten.

Projektets mål att öka arbetsplatsernas konkurrenskraft har visat sig vara svårt att mäta. Hade utvärderaren kommit in inledningsvis i projektet hade denna kunnat bistå projektet med utformande av mätbara indikatorer, men då utvärderaren påbörjade sitt arbete när projektet redan var slutfört så var inte detta möjligt. Att bedöma huruvida företagets konkurrenskraft har ökat är därför svårt men de anställda upplever det, enligt projektets enkäter, positivt att arbetsgivaren engagerar sig i de anställdas pendlingsalternativ. Detta skulle kunna indikera att arbetsplatsen blivit mer attraktiv för potentiella arbetssökande, något som skulle stärka företagets kompetensförsörjning, vilket är väldigt viktigt i dessa tider med kompetensförsörjningsbrist och därmed stärka företagets konkurrenskraft. Det går dock inte att dra några klara slutsatser.

Sammanfattningsvis kan därför sägas att projektet har uppnått de flesta av sina mål och resultat, att några delvis är uppnådda samt att ett flertal mål är svåra att bedöma pga. av sin ospecificerbarhet. Projektet har ändå utifrån rådande förutsättningar under pandemin lyckats bra.

HORISONTELLA PRINCIPER

De horisontella principerna har varit integrerade i projektets arbete och funnits med som en röd tråd under projekttiden. Projektets fokusområde har varit de *miljömässiga effekterna samt vilka hinder som föreligger för att beteendeförändra och ändra vanor* där minskningen av deltagande medarbetares och arbetsplatsers koldioxidutsläpp genom arbetspendling och transporter har varit i fokus och utgjort projektets huvudsakliga syfte och mål. Att inhämta synpunkter och inspel från testresenärer, arbetsplatser och referensgrupp kring hur resenärers användning av kollektivtrafik, cykel, elcykel eller gång kan öka har även varit ett miljömässigt syfte. Utvärderarens bild är därmed att projektet har arbetat fokuserat med miljömässiga effekter. Projektet har även arbetat fokuserat, kontinuerligt, integrerat, medvetet och på ett stort antal sätt med *social hållbarhet*, jämställdhet, likabehandling och inkludering. Detta

genom att inhämta information med syfte att identifiera vilka hinder och barriärer som finns hos resenärer, utifrån samtligas individuella förutsättningar samt framföra detta så att ansvariga kan undanröja dessa hinder. Detta för att inkludera samtliga grupper i projektets arbete och fånga upp deras perspektiv.

IMPLEMENTERING

Energikontoret kommer inte att fortsätta att driva projektets aktiviteter efter projektslut då det inte ligger inom deras ordinarie verksamhet. Aktiviteterna drivs istället, i enlighet med projektskrivning, vidare genom de arbetsplatser som utgjorde projektdeltagare och genom de samarbetspartners som deltog i projektet. Utvärderarens bedömning är att graden av implementering ifrån projektet är ganska god. Detta då 90 % av testresenärerna uppger att de till viss del eller till stor del kommer att fortsätta arbetspendla med det resesätt de testat samt då flera arbetsplatser har valt att köpa in elcykel med cykelvagn. Huruvida de faktiskt fortsätter med detta är emellertid oklart. Andra arbetsplatser arbetar för att installera en hundrastgård för att minska resor hem på lunchen, har infört förmånscyklar, elcyklar och elbil som förmån samt då samverkansparter tagit med sig delar av projektet och erfarenheter från det i sin verksamhet även om dessa är mindre och inte så konkreta. Erfarenheterna från projektet lever vidare och vävs in i andra pågående och kommande projekt.