

HÅLLBART RESANDE I ETT VÄXANDE VÄRMLAND

- ETT PROJEKT FÖR ATT FLER SKA CYKLA, GÅ ELLER ÅKA KOLLEKTIVT



Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Bakgrund	5
2.1	Hållbar tillväxt för framtidens företag	6
2.2	Behov av utveckling och samverkan	7
2.3	Ordinarie verksamhet och tidigare projekt	7
3	Omvärld	8
3.1	Internationellt	9
3.2	Nationellt	10
3.3	Regionalt perspektiv	12
3.4	Regionala näringslivet	13
3.5	EU:s strategi för Östersjöregionen	15
3.6	Erfarenheter från tidigare åtgärder och projekt	15
4	Samverkan	16
4.1	Intressenter i projektet	16
4.2	Anknytningar till andra projekt	16
5	Mål och resultat	18
5.1	Övergripande mål	18
5.2	Målgrupp	19
5.3	Delmål	19
5.4	Indikatorer	19
5.5	Programspecifikt mål	21
5.6	Förväntat resultat vid projektavslut	21
5.7	Förväntade effekter på lång sikt	22
6	Organisation och genomförande	23
6.1	Arbetsätt	23
6.2	Projektorganisation	24
6.3	Uppföljning och utvärdering	26
7	Projektets aktiviteter	27
7.1	Övergripande aktiviteter	28
7.2	Bygg och exploateringsföretag	30
7.3	Företag inom tillverkningsindustrin	35

7.4	Företag inom försäljning och distribution	40
8	<i>Horisontella mål</i>	44
8.1	Jämställdhet	44
8.2	Integration	45
8.3	Miljö	45
9	<i>Bilagor</i>	46

1 Sammanfattning

”Hållbart resande i ett växande Värmland” ska bidra till att Värmland växer och är en föregångare i en koldioxid samhällsutveckling. Hållbart resande är en viktig pusselbit för att uppnå hållbar tillväxt.

Om Sverige ska klara av den ökande globala konkurrensen och säkra bra förutsättningar för hållbar välfärd måste det svenska näringslivet förnyas allt snabbare och skapa jobb utan att tära på våra ändliga resurser. Enligt en aktuell rapport om näringslivet i Värmland rankas Värmland lågt avseende innovationskraft.¹ Detta innebär att behovet av särskilda insatser för att stötta näringslivet i rätt riktning är mycket betydelsefullt för att uppnå en hållbar tillväxt i Värmland.

Det finns en outnyttjad potential för näringslivet att arbeta tillsammans med samhällsaktörer, som kommuner och kollektivtrafikorganisationer, för att ställa om företagets persontransporter i en mer hållbar riktning för att möta nya krav och standarder.

Projektet utgör en viktig pusselbit i det förändringsarbete som behövs för att nå målen i Värmlandsstrategin för åren 2014 till 2020. I strategin uttrycker man en vilja att lämna bilden av att Värmland som en omodern avkrok med en dålig arbetsmarknad och gå mot en framtid med ett Värmland som har ett internationellt näringsliv som är innovativt och utvecklas. För att nå den målbilden lyfter Värmlandstrategin fram följande fyra områden:

- Livskvalitet för alla
- Fler och starkare företag
- Höjd kompetens på alla nivåer
- Bättre kommunikationer

Handelskammaren i Värmland har identifierat tre prioriterade områden för att företagen i Värmland ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga. De prioriterade områdena är transporter, kompetensförsörjning och kommunsammanslagning. Avsaknad av rätt kompetens är en av de största tillväxthämmande faktorerna för de värmländska företagen. Med förbättrade kommunikationer ökar pendlingsmöjligheterna vilket leder till större arbetsmarknadsregioner med ökad tillgång på kompetens för företagen.

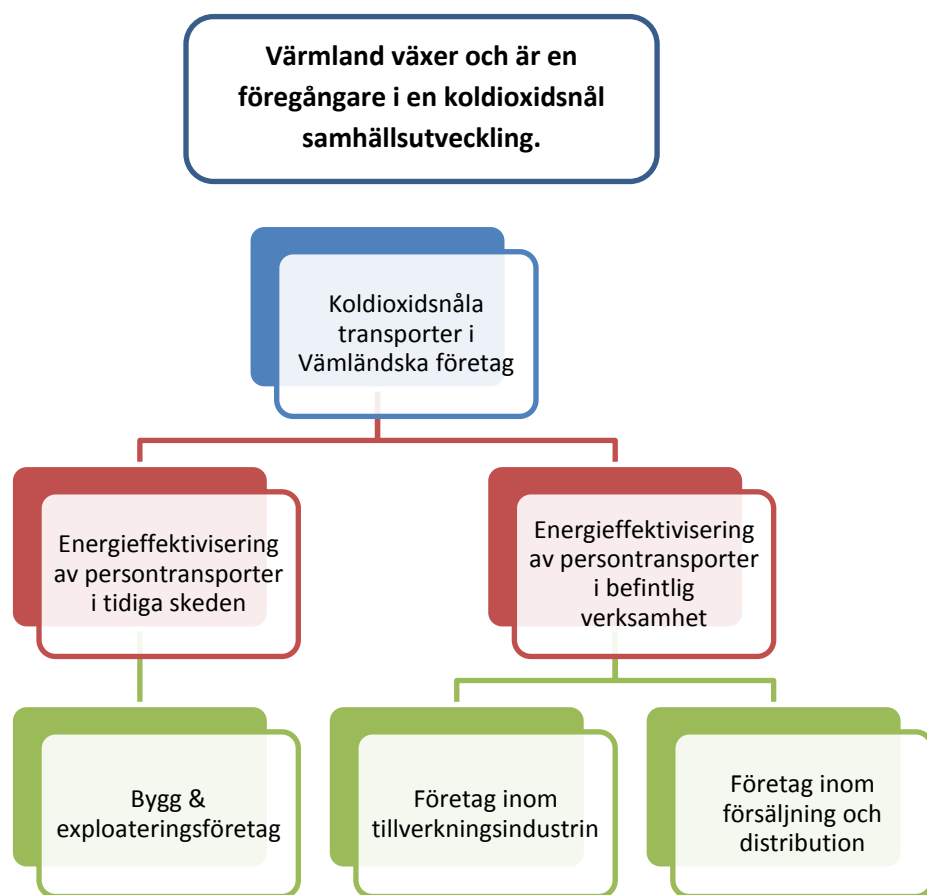
Projektet ”Hållbart resande i ett växande Värmland” har fokus på tillväxt genom insatser som ska skapa bättre möjligheter att resa hållbart till och inom regionen vilket skapar bättre förutsättningar för fler och starkare företag. Samtidigt bidrar projektet till bättre livskvalitet för alla i regionen, dels genom minskad miljöpåverkan från transporterna och dels genom positiva hälsoeffekter som är en följd av att fler går, cyklar och åker kollektivt. Ur både ett jämställdhets- och integrationsperspektiv kommer projektet samarbeta med Karlstads Universitet (centrum för genusforskning och centrum för tjänsteforskning) för med nya metoder och tjänster arbeta för en ökad jämställdhet och integration i projektets aktiviteter.

Genom att driva ett projekt som ligger i framkant stärks kompetensen inom området hållbara transporter. Projektet ska bidra till alla de fyra prioriterade områdena i Värmlandsstrategin.

Hållbart resande i ett växande Värmland ska verka för en ökad hållbar tillväxt där mål om ett rikt närings- och handelsliv, ökad tillgänglighet och minskade koldioxidutsläpp kombineras. Inom flera delprojekt ska offentliga organisationer tillsammans med näringslivet ta fram strategier, planer och samverkanslösningar för att arbeta med att integrera mobility management arbetsätt, i syfte att öka tillväxten samtidigt som koldioxidutsläppen minskas.

Skiss 1 visar projektstrukturen med två delområden och tre delprojekt som tillsammans arbetar för koldioxidsnåla transporter i värmländska företag.

Den nationella innovationsstrategin, Regeringskansliet 2012



Figur 1 Skiss över projektets struktur.

Projektets övergripande mål är: andelen hållbara persontransporter i Värmland ska öka, för att därigenom bidra till långsiktigt hållbar kompetensförsörjning i länet.

2 Bakgrund

Värmlandsstrategin handlar om att hitta vägar för en hållbar tillväxt och utveckling. Det finns en vilja att lämna bilden av att Värmland är en omodern avkrok med en dålig arbetsmarknad och istället gå mot en framtid med ett Värmland som har ett internationellt och innovativt näringsliv som utvecklas. För att nå den målbilden lyfter Värmlandstrategin fram följande fyra områden:

- Livskvalitet för alla
- Fler och starkare företag
- Höjd kompetens på alla nivåer
- Bättre kommunikationer

Genom att driva på utvecklingen mot ett effektivt och hållbart transportsystem i regionen når vi en rad fördelar som bidrar till den önskade utvecklingen där Värmland växer och är en föregångare i en koldioxidsnål samhällsutveckling. Med förbättrade kommunikationer ökar pendlingsmöjligheterna vilket leder till större arbetsmarknadsregioner med ökad tillgång på kompetens för företagen.

Med bättre förutsättningar att resa till arbetsplatser och handelsområden med kollektivtrafik, cykel och gång gynnas även grupper som begränsas av tillgången till bil. Det innebär att projektet har en positiv inverkan för jämställdhet, likabehandling och ickediskriminering. Företagens rekryteringsbas och tillgång till kompetens blir också större när fler grupper i samhället kan resa inom ett större geografiskt område. Väl fungerande och hållbara transporter bidrar också till regionens

attraktionskraft i form av god livskvalitet för invånarna då det ger fler individer förutsättningar att kunna bo och arbeta i hela regionen.

Samtidigt som regionen behöver utvecklas rankas Värmland lågt med avseende på innovationskraft.² Det innebär att det finns ett behov av särskilda insatser för att stötta näringslivet för att utvecklingen ska gå mot en hållbar tillväxt.

Projektet har initierats för att svara upp mot en efterfrågan på att utveckla transportområdet som regionens företag har gett uttryck för vid möten. Det är tydligt att företagen efterfrågar bättre kommunikationer för att kunna säkerställa sina kompetensbehov. Flera byggherrar har efterfrågat mark för nybyggnation som planerats för andra transportsätt än bil. Företag inom handeln och försäljning efterfrågar nya lösningar för att nå fler kunder, inte minst de kunder som saknar bil.

Hållbart resande i ett växande Värmland ska under en treårsperiod, via samverkan mellan privata och offentliga aktörer arbeta med analyser, erfarenhetsutbyte, kunskapsutveckling och förankring av metoder för att införa och tillämpa mobility management åtgärder i både tidig samhällsplanering och befintlig verksamhet. Den resvaneundersökning³ som genomfördes i Värmland 2014 visar att bilresorna fortfarande dominerar oberoende av kön, ålder och resans ärende. Kvinnor reser dock något mindre med bil än män, och reser istället mer med buss, cykel och till fots. Värmlandstrafik har under 2014 genomfört en förstudie om framtidens kollektivtrafik som ger ett underlag om hur kollektivtrafiken kan utvecklas.

Flera av de värmländska kommunerna har varit med och format projektet under samverkansmöten under våren 2015. I arbetet med att utveckla projektet har det tydligt framgått att flertalet kommuner i regionen ser ett behov att samverka för att utveckla metoder och arbetsätt som omfattar både samhällsplanering och attitydpåverkande åtgärder i syfte att utveckla ett mer hållbart transportsystem.

2.1 Hållbar tillväxt för framtidens företag

Om Sverige ska klara av den ökande globala konkurrensen och säkra bra förutsättningar för hållbar välfärd måste det svenska näringslivet förnyas allt snabbare och skapa jobb som inte tär på våra ändliga resurser. Vi vet att innovation ofta uppstår i gränslandet mellan olika aktörer och verksamhetsområden. Då blir det viktigt för innovationsförmågan att hitta områden där offentliga och privata aktörer samt enskilda individer kan samverka för att gemensamt bidra till lösningar. Transporter är ett område som är viktigt att arbeta med i detta perspektiv.

Förutom att uppnå krav på lönsamhet och effektiv produktion strävar företagen också i allt högre grad efter energieffektivitet och klimatneutralitet. I ett samhällsperspektiv krävs ökad samverkan mellan fler aktörer för att lösa strukturella energi- och klimatfrågor och möjliggöra bättre och mer långsiktigt hållbara lösningar. Regeringen har även föreslagit lagändringar redan från 2016 som kommer att kräva att större företag får krav på sig när det gäller hållbarhetsredovisning.

Under projektiden kommer företag att erbjudas tjänster som kan göra dem mer förberedda på framtida utmaningar i standarder och lagstiftningar. Aktiviteter i projektet kommer att vara inriktade på att bearbeta anställda och kunder att resa mer hållbart. Det kommer även att inkludera workshops och seminarier som sätter persontransporterna i ett hållbarhetsperspektiv. Syftet är att ge företagen verktyg och kunskaper som vi räknar med skapar såväl affärsnytta som miljö och samhällsnytta för Värmland. Aktiviteter för att utveckla samverkan mellan näringslivet och samhällsplaneringsfunktionerna inom regionens kommuner planeras i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem.

³ Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014

2.2 Behov av utveckling och samverkan

Under kommande år fortsätter infrastruktursatsningarna för ett mer hållbart resande i Värmland. Exempelvis ska nya cykelvägar byggas och flera resecentrum och bytestpunkter förbättras. Det stora investeringsprojektet Tåg i Tid⁴, innebär att Värmlandsbanan ska byggas om i syfte att öka tågens turtäthet och hastighet mellan Stockholm och Oslo, vilket påverkar hela Värmlandsregionen.

Enligt flera planer bland de Värmländska kommunerna ska Trafikverkets ”fyrstegsprincip”⁵ vara vägledande i arbetet då infrastrukturen byggs ut. Trots detta går den största delen av resurserna för trafik- och infrastruktursatsningar till fysiska investeringar i kommunerna, utan kompletterande beteende- och attitydpåverkande åtgärder. Detta kan vara orsaken till att flera av de infrastruktursatsningar som tidigare gjorts inte uppnått önskad effekt. Det finns därför ett stort behov av att utveckla arbetsmetoder och samverka för att skapa ett hållbart transportsystem.

2.3 Ordinarie verksamhet och tidigare projekt

Idag saknas mötesplatser och processer som integrerar företagens behov av transporter, kollektivtrafikorganisatörernas planering och den kommunala samhällsplaneringen. Projektet ska hjälpa till att överbrygga dessa brister genom att utveckla och genomföra metoder så att de olika aktörerna samverkar för att skapa goda förutsättningar för hållbara transporter. Det är ett arbete som ligger utanför den ordinarie verksamheten hos såväl företag som kollektivtrafikleverantör och kommuner. Samverkan mellan de olika aktörerna angående hållbara transporter har hittills varit begränsat och projektet omfattar insatser som inte kan genomföras utan stöd.

I regionen har enskilda projekt som riktats direkt till invånare eller anställda vid olika arbetsplatser genomförts i syfte att öka antalet personer som väljer att gå, cykla eller åka med kollektivtrafik. Inga projekt med liknande inriktning som det planerade har genomförts i regionen tidigare.

⁴ Läs mer om Tåg i Tid på sid.17

⁵ Trafikverkets ”fyrstegsprincip”

3 Omvärld

Utifrån de problemställningar som identifierats har en omvärldsanalys gjorts med hjälp av en SWOT-analys. Med interna faktorer avses här förutsättningarna i Värmland. Analysen utgår från hur företagen i Värmland kan utvecklas för att vara långsiktigt konkurrenskraftiga med hjälp av koldioxidsnåla transporter.

	Positiva faktorer	Negativa faktorer
Interna faktorer	<p>Styrkor</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Företagen efterfrågar insatser ❖ Det finns föregångare bland företagen map framgångsrikt hållbarhetsarbete ❖ Det finns föregångare bland de offentliga aktörerna map hållbara transporter ❖ Fysiska investeringar i infrastruktur är planerade ❖ Bidrar till att uppfylla Värmlandsstrategin 	<p>Svagheter</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Brist på samverkan mellan näringsliv och offentliga aktörer ❖ Få spjutspetsar inom både näringsliv och offentliga org. ❖ Kunskapen är inte spridd till alla nyckelaktörer ❖ Samordnade organisation saknas i regionen ❖ Bilen ses som det främsta alternativet för transporter
Externa faktorer	<p>Möjligheter</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Europa 2020 - EUs tillväxstrategi ❖ Nya lagkrav på hållbarhetsarbete i företag ❖ Uppfyllda kundbehov ❖ Bli en region som ligger steget före, sprida kunskap till andra ❖ Skapa en större arbetsmarknasregion ❖ Bättre livskvalitet ❖ Ökad jämställdhet och likabehandling 	<p>Hot</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Kompetensbrist medför att företagen tappar konkurrenskraft ❖ Nya krav på hållbarhet gör att företagen tappar konkurrenskraft ❖ Brist på innovationskraft ❖ Tåget går, andra hinner före ❖ Demografiska förändringar

Projektet ligger väl i linje med de strategier som tagits fram på såväl lokal, regional, nationell som internationell nivå. EU:s tillväxstrategi Europa 2020⁶ beskriver att det behövs tekniska förbättringar i transportsystemet samtidigt som det krävs förändrade vanor hos både producenter och konsumenter. På nationell nivå är koldioxidsnåla transporter en förutsättning för att målet om minskade utsläpp av koldioxid ska kunna nås. Samtidigt bidrar det till att uppfylla flera av de nationella miljömålen. På regional nivå har projektet direkt inverkan på de prioriterade områden som lyfts fram i Värmlandsstrategin: *Bättre kommunikationer, Fler och starkare företag* och *Livskvalitet för alla*.

Flera av kommunerna i regionen poängterar vikten av hållbar stadsutveckling i sina översiktsplaner. Inriktningen är hållbara transporter och minskat bilberoende samtidigt som man ser ett behov av att

⁶ http://ec.europa.eu/europe2020/index_sv.htm

den funktionella regionens storlek ökar. Regionförstoringen ska bland annat skapas genom snabbare kommunikation och ökad pendlingsvilja. En utmaning är att skapa en regionförstoring med ett hållbart transportsystem. Trafikverkets fyrstegsprincip nämns som en viktig och vägledande planeringsmetod för att nå detta i flera kommuners översiktsplaner. Trots det sker ofta fysiska investeringar i transportsystemet utan att de följs av mobility management åtgärder⁷ som ökar effekten av de fysiska investeringarna.

Förutom lönsamhet och effektiv produktion strävar företagen i allt högre grad efter energieffektivitet och klimatneutralitet. Regeringen har även föreslagit lagändringar redan från 2016 som kommer att kräva att större företag får krav på sig när det gäller hållbarhetsredovisning.

Kontakter med företag, kommuner och organisationer visar att det finns ett behov av att utveckla nya former för samhällsplanering, transporttjänster och metoder för att ändra attityder kopplat till transporter. Genom att utveckla de hållbara transporterna i länet kan de värmländska företagen anta rollen som föregångare och på så sätt dra nytta av de ändrade förutsättningarna snarare än att drabbas av dem.

I en ny befolkningsprognos⁸ framgår det att Värmland har en lägre befolkningstillväxt i samtliga åldersgrupper i jämförelse med hela riket. Störst skillnad är det i åldersgruppen 20-64 år, som till skillnad från Värmlands län förväntas öka på riksnivå. Den väntade befolkningsutvecklingen gör det än mer viktigt att skapa goda möjligheter för hållbara transporter för att företagen ska kunna rekrytera den kompetens som efterfrågas.

I förarbetet till projektet har en sammanställning av erfarenheter från genomförda och pågående åtgärder inom området gjorts, *se bilaga 6*. Sammanfattningsvis kan man konstatera att det finns mångåriga lärdomar och goda erfarenheter från mobility management. Flera av nyckelaktörerna i regionen ligger långt framme och bidrar till utvecklingen. Utmaningen är att hitta samverkansformer och att utveckla arbetssätt så att kunskaperna om hur resvanor och attityder kan påverkas används för att stärka företagets konkurrenskraft.

Forskning inom området visar att det även finns ett behov av att utveckla metoder för samhällsplanering och åtgärder för attitydförändringar så att hänsyn tas till olika kategorier såsom kön, ålder, etnicitet, klass och familjebildning vilket påverkar människors förutsättningar och erfarenheter⁹.

Kommunikation har en central roll i projektet. En kommunikatör kommer att anställas på heltid och denne kommer att ansvara för att informera om att projektet finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden och att tillämpliga grafiska riktlinjer följs.

3.1 Internationellt

3.1.1 Europa 2020

Europa 2020 är EU:s tillväxtstrategi där EU inom tio år ska bli en smart och hållbar ekonomi för alla. Strategin ska hjälpa EU och medlemsländerna att uppnå hög sysselsättning, god produktivitet och social sammanhållning.

EU har fem överordnade mål för sysselsättning, innovation, utbildning, social sammanhållning, energi och klimat. De ska uppnås före 2020. Varje medlemsland har antagit egna nationella mål för respektive område. Konkreta åtgärder på EU-nivå och i medlemsländerna ska bidra till ett lyckat resultat.

⁷ <http://www.mobilitymanagement.se/teori/>

⁸ Värmlands framtida befolkning, Fakta i korthet Nr 8, 2015

⁹ Kön i trafiken - Jämställdhet i kommunal transportplanering, SKL 2013

EU har i strategin enats om fyra klimatmål som ska vara uppfyllda fram till 2020. Dessa klimatmål brukar förkortas 20-20-20.

- Minska växthusgasutsläppen med minst 20 procent, jämfört med 1990 års nivåer
- Sänka energiförbrukningen med 20 procent
- Höja andelen förnybar energi till 20 procent av all energikonsumtion
- Höja andelen bibränsle för transporter till 10 procent

3.2 Nationellt

Den nuvarande klimatpolitiken kommer till uttryck i de två propositionerna *En sammanhållen klimat- och energipolitik* som antogs av riksdagen i juni 2009. Riksdagen beslutade att målet för de svenska utsläppen av växthusgaser, från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter, ska vara en minskning med 40 procent till år 2020 jämfört med 1990. Tre handlingsplaner föreslås med syfte att nå en fossiloberoende transportsektor, främja förnybar energi och skapa förutsättningar för ytterligare energieffektivisering.

Förutom utsläppsmål för växthusgaser till 2020 föreslår regeringen mål och strategier om att:

- halva Sveriges energianvändning år 2020 ska komma från förnybara energikällor
- Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi
- Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser vid mitten av detta sekel ska vara noll
- 20 procent effektivare energianvändning år 2020
- 10 procent förnybar energi i transportsektorn 2020.

Sveriges riksdag har dessutom antagit sexton mål för miljö kvaliteten. Arbetet med att nå dem utgör grunden för den nationella miljöpolitiken-transporter påverkar nästan alla miljömål, exempelvis::

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- God bebyggd miljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Storslagen fjällmiljö
- Giffri miljö

2014 fastställde regeringen en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet fram till 2025. Planen innehåller åtgärder som syftar till att i så stor utsträckning som möjligt bidra till de transportpolitiska målen. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliggöra förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, har tillämpats i den nationella planen för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Arbetet har gjorts i samarbete med länsplaneupprättare, andra myndigheter, intresseorganisationer, näringslivsrepresentanter och andra aktörer inom infrastrukturområdet.

3.2.1 Strategin för effektivare energianvändning och transporter, EET

Strategin för effektivare energianvändning och transporter, EET, föreslår vilka styrmedelsförändringar som krävs för att begränsa transport- och energisektorernas miljöpåverkan. Slutsatsen från strategin är att de styrmedel som föreslås ser ut att räcka för att nå delmålen till 2015 och 2020, men att ytterligare styrmedel kommer att krävas för att stärka en långsiktigt hållbar utveckling. För att nå de långsiktiga miljömålen räcker det inte enbart med tekniska effektivitetsökningar, förnybar energi och reningsutrustning. Beteendeförändringar måste också inkluderas i en resurseffektiv blandning av åtgärder.

3.2.2 Fyrstegsprincipen

Ett planerings sätt som används för att utveckla ett mer hållbart transportsystem är *Fyrstegsprincipen*¹⁰. Fyrstegsprincipen består i korthet av följande steg:

1. **Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. **Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. **Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. **Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

3.2.3 Nationell innovationsstrategi

Den nationella innovationsstrategin anger inriktningen på arbetet med att utveckla ett innovationsklimat i Sverige i fortsatt världsklass med sikte på år 2020. I strategin poängteras att offentlig verksamhet kan bidra till innovation i samhället. Det kan bland annat ske genom att sätta politiska mål, genomföra innovationsupphandlingar eller utforma processer för samhällsplanering som främjar nya tjänster.

OECD betonar att en politik för ökad innovation som bland annat tar sikte på samhällsutmaningar kräver lösningar utifrån ett systemperspektiv. Klimatförändringar och hållbarhetsfrågorna kommer även fortsättningsvis att skapa nya marknadsmöjligheter. Sådana möjligheter kan till exempel uppstå i vidareförädling av de innovativa tjänster projektet kommer att arbeta fram tillsammans med företag.

3.2.4 Nationell strategi för regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020

Regeringen har under sommaren 2015 presenterat en ny tillväxtstrategi för Sverige som ska vara vägledande för arbetet med hållbar regional tillväxt och attraktionskraft. Strategin är inriktad på att skapa goda förutsättningar för att bo, arbeta samt etablera företag och verksamheter i hela landet. Strategin ska också bidra till att nå de nationella miljömålen.

Strategin poängterar vikten av att nå ett långiktigt hållbart transportsystem där det måste ske en överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel. Frågor om fysisk planering och boendemiljöer tydliggörs som en viktig del av det regionala tillväxtarbete och i strategin lyfts klimatförändringen fram som en av vår tids största utmaningar som kräver globala, nationella, regionala och lokala åtgärder.

¹⁰ <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/>

Strategin lyfter bland annat möjligheter inom EU:s strukturfondsprogram för att kunna genomföra insatser och systemlösningar inom klimat-, miljö- energi och transportområdena. Detta projekt möter de utmaningarna på ett bra sätt.

3.3 Regionalt perspektiv

3.3.1 Värmlandsstrategin 2014-2020¹¹

Värmland har en gemensam strategi för hur länet ska utvecklas fram till år 2020. Fyra prioriterade områden pekas ut: *livskvalitet för alla, fler och starkare företag, höjd kompetens och bättre kommunikationer*. Dessutom finns 33 mätbara mål. Inom området *Fler och starkare företag* poängteras utmaningen att utveckla ett resurseffektivt samhälle utan klimatpåverkan. Här krävs ett nära samarbete mellan det offentliga och näringslivet för att klara av omställningen. En uttalad åtgärd är att påverka attityder och beteende så att människor och företag blir mer resurseffektiva i sin konsumtion och produktion. Inom området *Bättre kommunikationer* är ett av målen att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna.

Projektet knyter an till flera av de prioriterade områdena vilket beskrivs under avsnittet *Koppling till prioriterade områden och åtgärder i Värmlandsstrategin*.

3.3.2 För ett klimatneutralt Värmland¹²

Rapporten *För ett klimatneutralt Värmland* är en klimat- och energistrategi för Värmlands län. Den är uppdelad i sex fokusområden som bedömts som särskilt viktiga för att klara de nationella klimatmålen. Ett av dessa fokusområden är *Vägtrafikens användning av bensin och diesel* där följande åtgärder har prioriterats:

- Fysisk planering för minskade bilbehov
- Kollektivtrafikutveckling
- Mjuka styrmedel (mobility management)
- Bränslesnåla fordon och nya bränslen

Bedömningen är att det finns tekniska och resursmässiga möjligheter att nå ned till klimatneutrala eller nära nollnivåer i Värmland redan till 2030. Möjligheten att klara detta är beroende av nationella och internationella styrmedel, samhällsförändringar, teknikutveckling, konsumtionstrender och livsstilsval.

3.3.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram

Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Värmland för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram, det långsiktiga strategiska dokumentet för kollektivtrafik i Värmlands län. Programmet ger en bild av utvecklingsplanerna kring kollektivtrafiken under perioden 2014-2018. Med utgångspunkt i programmet formuleras detaljerade planer för trafiken. Programmet tas fram av Region Värmland i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet.

Trafikförsörjningsprogrammet gäller för all regional kollektivtrafik inom Värmlands län och utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt, den trafik som samhället finansierar.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2014-2018 och innehåller fyra målområden:

- Tillgänglighet för regional tillväxt

¹¹ <http://www.regionvarmland.se/varmlandsstrategin>

¹² <http://www.lansstyrelsen.se/varmland/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/lansstyrelsens-roll/Pages/default.aspx>

- Attraktivitet och användbarhet
- Miljö
- Resurseffektivitet

Projektet kopplar väl till skrivelser om att utveckla ett gemensamt system utifrån hela-resan-perspektivet, samt att arbetspendling är en viktig målgrupp för kollektivtrafiken.

Sammantaget ska kollektivtrafiken i länet vara ett verktyg för att uppnå hållbar regional tillväxt. Det sker bland annat genom ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader, för att på så sätt bidra till att underlätta företagens kompetensförsörjning.

Projektet kopplar väl till mål i trafikförsörjningsprogrammet om ökad marknadsandel och ökad nöjdhet. Eftersom mobility management är ett kostnadseffektivt sätt att öka effekten på genomförda åtgärder i trafiksystemet kopplar projektet även väl till mål om ökad resurseffektivitet. I programmet betonas vikten av att arbeta med påverkansarbete för att öka effekten av de investeringar som görs.

3.3.4 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025¹³

Region Värmland är ansvariga för att ta fram Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland. Planen är trafikslagsövergripande och omfattar person- och godstransporter för den regionala infrastrukturen.

Planen anger målen för utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen i Värmland. Utgångspunkten är det övergripande nationella transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Funktionsmålet handlar om att transportsystemet ska vara jämställt och tillgängligt för alla. Hänsynsmålet handlar om att medverka till högre säkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

3.3.5 Regional cykelplan

Region Värmland och Trafikverket har under hösten 2012 och våren 2013 arbetat fram ett underlag till en regional cykelplan.

Syftet med planen är att kartlägga nuläget för cykelinfrastrukturen i länet, vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Nedan anges vad som har framkommit i processen och som ska utgöra grunden för Värmlands regionala cykelplan.

Fyra strategiska områden av stor betydelse har identifierats:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela-resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Dessa fyra strategiska områden ska vara vägledande för utvecklingen av cyklingen i Värmland. Det innebär att cykeln bör vara en naturlig del av all samhällsplanering, både på lokal och regional nivå, för att skapa förutsättningar för en ökad, säker och attraktiv cykeltrafik.

3.4 Regionala näringslivet

I Värmland finns över 16 000 företag. Näringslivet i Värmland har en bas i skogs- och stålnäringen. Idag är Värmland världsledande inom pappers-, massa- och förpackningsindustrin. Besöks- och upplevelsenäringen är idag Värmlands snabbaste växande bransch vad gäller nya arbetstillfällen.

¹³

http://www.regionvarmland.se/sites/default/files/grupper/www/Politik/2013/lansplan_for_regional_transport_infrastruktur_i_varmland_2014-2025.pdf

Under 2014 tog Handelskammaren i Värmland fram ett program för att göra Värmland till en bättre plats för företagen. Innehållet i programmet bygger bland annat på medlemsundersökningar och 225 enskilda möten med små och stora företag från olika branscher.

Programmet lyfter de tre områden som företagen prioriterar högst: transporter, kompetensförsörjning och kommunsammanslagning. I programmet konstaterar Handelskammaren att det finns en direkt koppling mellan en regions tillgänglighet och dess tillväxt och konkurrenskraft. Företagen poängterar att en fortsatt utveckling i regionen förutsätter ett transportsystem som är effektivt, tillgängligt och som har en begränsad miljöpåverkan. Avsaknad av rätt kompetens är en av de största tillväxthämmande faktorerna. Man bör därför arbeta för större arbetsmarknadsregioner. I dagsläget finns det sju lokala arbetsmarknadsregioner i Värmland. Med bättre kommunikationer, och därmed förbättrade pendlingsmöjligheter för näringslivet, kan de lokala arbetsmarknaderna bli färre vilket leder till ökad tillgång på kompetens.

Möten med enskilda företag och företagorganisationer har bekräftat Handelskammarens analys. Företagen efterfrågar bättre kommunikationer för att kunna säkerställa dagens och framtidens kompetensbehov. Det finns också ett ökat intresse för hållbarhetsfrågor och att arbeta med attityder som främjar hållbara persontransporter.

Vid möten rörande exploatering har flera byggherrar efterfrågat mark för nybyggnation där planeringen utgår från andra transportsätt än bil. Idag hindrar föråldrade och oflexibla parkeringsnormer och markanvisningsavtal möjligheten att bygga moderna företags- och bostadsområden som planeras utifrån hållbara transporter snarare än transporter med egen personbil.

Kontakter med företag inom handel och försäljning visar att de efterfrågar nya lösningar för att nå fler kunder, på en större marknad samt de kunder som saknar bil. Den resvaneundersökning som genomfördes i Värmland 2014 visar att bilresorna fortfarande dominerar oberoende av kön, ålder och resans ärende. Studier visar dock att ungdomar är mer flexibla i sitt resande och ofta tar avstånd från föräldragenerationens vanebilism¹⁴. Det kan medföra en ökad efterfrågan på hållbara transportlösningar, vilket kan vara en utmaning för de handelscentrum som planerats för besökare med bil.

Projektet utgår från ett antal företag och organisationer som uttryckt behov av ett projekt för hållbart resande inom områden som rör samtliga delprojekt. . Antalet företag som engageras aktivt förväntas öka under projektets genomförande efter att den första perioden i projektet ägnats åt att locka företag till aktiv medverkan. Det är svårt att få företag att åta sig uppgifter och lämna ekonomiskt bidrag till projekt innan alla beslut är fattade. När beslut om att projektet ska genomföras har fattats blir det dock lättare att "sälja" in projektet och vad det kan ge för mervärden för de deltagande företagen. Arbetssättet kan jämföras med andra projekt inriktade på innovation och företagsutveckling som drivs av "företagens vänner". Behov av utvecklingsområden är identifierade och diskuterade med företag men det är först när projekt och erbjudanden är på plats som det klargörs vilka företag som kommer att delta aktivt.

Under hösten 2015 då ansökan bereds kommer dialogen med företag att intensifieras.

Samverkan med andra projekt är ytterligare ett sätt att säkerställa att vi kommer att nå ut till företag i projektet. Innovation park¹⁵ kommer att delta i projektet genom de verksamheter och företag som är etablerade. Detta kommer att sprida kunskap om projektet brett i Värmland.

Samverkan kommer också att ske med Klimatsmart Innovation och de större företag som ska bearbetas lokala workshops i ett kvadrupel helix perspektiv. Här kommer projektet att arbeta med företagen inom pappers- och massaindustrin och dess persontransporter enligt projektets metodik.

¹⁴ En modell för att prognostisera ungdomars körkortstagande, VTI Rapport 511

¹⁵ <http://www.karlstadinnovationpark.se/Om-oss>

I valet av företag och arbetsplatser kommer ett antal större arbetsgivare eller företagsområden/platser med goda möjligheter till kollektivt resande att prioriteras då det är en förutsättning för att lyckas väl med ett projekt av denna karaktär.

De medverkande företagen kommer att delta aktivt i projektet genom dialogmöten, workshops och nätverksträffar. Vilka konkreta aktiviteter som kommer att genomföras beror till stor del på resultatet av de behovsanalyser som tas fram. Bland de planerade aktiviteterna finns exempelvis resvaneundersökningar och kampanjer.

Utveckling av nya tjänster kommer att ske tillsammans med företag vilket förväntas leda till sysselsättningsökningar eller avknoppningar och nya företag. Eftersom projektet inte direkt arbetar med företagsutveckling och nystart är det svårt att bedöma resultaten men de erbjudanden och tjänster som utvecklas bör drivas och fortsätta utvecklas av företag inte av offentlig sektor.

Så snart resultaten av de åtgärder som genomförs tillsammans med medverkande företag finns tillgängliga startar arbetet med att sprida erfarenheterna till fler företag i regionen. Hur resultaten bäst kan spridas kommer att utarbetas i samverkan med de deltagande aktörerna under projektets gång.

3.5 EU:s strategi för Östersjöregionen

Projektet är framförallt riktat till företag och organisationer verksamma i Värmland men alla projekt och organisationer har nytta av och är beroende av omvärlden.

Hållbarhetsfrågor är globala och har en framträdande roll i Östersjöregionen. För att denna region ska kunna skapa långsiktigt hållbart välstånd är det viktigt att arbeta med klimatsmarta lösningar på många olika sätt för såväl företag som kommuner och organisationer. Transporter kräver stora energiresurser vilka kan effektiviseras. Mobility management är ett resurseffektivt sätt att påverka energieffektiviteten i transportsystemet.

Många av de utmaningar som vi står inför i Värmland delar vi med städer och regioner i andra länder inom Östersjöområdet. Projektet ligger i framkant när det gäller arbete med hållbara persontransporter i företag. Därför finns det goda förutsättningar för att arbeta med kunskapsutbyte och informationsspridning i Östersjöregionen som ett komplement till nationellt kunskapsutbyte.

Det kan även bli aktuellt att använda den transnationella komponenten inom ramen för projektet för att stärka relationerna och utveckla samarbeten i Östersjöregionen.

3.6 Erfarenheter från tidigare åtgärder och projekt

Karlstads kommun har jobbat med mobility management projekt i 15 år och det finns många lärdomar och goda erfarenheter att ta med i det fortsatta arbetet. Genomförda projekt har haft en positiv effekt vad gäller att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel. Åtgärder som testresenärer, lånecyklar, samåkning och dylikt har minskat bilbehovet. Det har skapats goda förutsättningar och nya valmöjligheter att välja mer hållbara färdmedel. Men beteendeförändringar tar tid och det är viktigt att arbeta långsiktigt även om aktiviteterna redan visat sig ge goda effekter under projektiden. Vidare krävs ofta att åtgärderna upprepas med vissa intervall för att effekten ska bli permanent.

Värmlandstrafik har lång erfarenhet av att arbeta med utvecklingsprojekt med fokus på utveckling, ständiga förbättringar och bred samverkan med olika parter.

Se Bilaga 6 för erfarenheter från tidigare åtgärder och projekt

4 Samverkan

4.1 Intressenter i projektet

4.1.1 Samarbetsparter

Projektet omfattar följande samarbetsparter

Samverkansparter i projektet:

Karlstads kommun, Värmlandstrafik.

Finansiärer och aktiva parter:

Karlstads kommun, Värmlandstrafik, Region Värmland, Trafikverket, Hammarö kommun, Storfors kommun, Kristinehamns kommun, Arvika kommun, Säffle kommun, Grums kommun, Forshaga kommun Kils kommun, karlstad innovation part och Landstinget i Värmland.

Övriga samarbetspartners:

Karlstads universitet, handelsföreningar, Länsstyrelsen, Fastighetsägarna, NCC, Skanska, Sunfleet bilpool

Fler samarbetspartners kommer att tillkomma när projektet startar.

4.2 Anknytningar till andra projekt

4.2.1 Green-Drive Region

Green Drive Region är ett projekt som initierats av Region Värmland. Det ska stärka de fossilfria alternativen, till exempel genom att öka efterfrågan på fordon som drivs på alternativa bränslen. Målet för projektet är att minska användningen av fossila bränslen i vägtrafiken. Målet ska uppnås genom att bland annat erbjuda mötesplatser mellan aktörer både inom näringsliv och inom offentlig sektor som är beroende av varandras satsningar i utvecklingen mot fossilfria transporter. Fokusområden innefattar biodrivmedel, elfordon och vätgas som drivmedel.

Projektet avser inte att arbeta med direkta insatser för att öka kollektivtrafik, gång eller cykeltrafik. Samarbete skall dock ske med andra projekt och aktörer som arbetar med dessa frågor, som till exempel projektet Hållbart resande i ett växande Värmland, så att "hela resan" perspektivet kan speglas. Ett exempel på det är gemensamma event som belyser helheten "Hur når vi en fossiloberoende fordonsflotta".

4.2.2 Framtidens stad¹⁶

Karlstad deltar i projektet Framtidens stad tillsammans med Jönköping och Varberg. Syftet är att arbeta fram scenarier för att beskriva den framtida stadsutvecklingen. En handelsutredning analyserar nuläget för köpmönster och beskriver kopplingen mellan region, ytterområden och centrumhandel. Urbana kvalitéer som trygghet, rykte, integration, vackert, mötesplatser, identitet, utbud av butiker, restauranger, blandad bebyggelse, tillgänglighet, täthet och hållbarhet är nyckelord. Stadens funktion belyses i förhållande till tillgänglighet i form av självkörande fordon/bilar, utveckling och utformning mot en cykelstad, nya kollektivtrafiklösningar och effektivare godstransporter. Dialogaktiviteter och workshops med brett deltagande av offentliga och privata aktörer.

¹⁶ WSP <http://www.wspgroup.com/sv/WSP-Sverige/Designing-Future-Cities/Framtidsbloggen/Stadsutveckling/Framtidens-stader-maste-vara-atraktiva/>

4.2.3 Tåg i tid¹⁷

Tåg i tid är namnet på ett projekt som syftar till att arbeta fram åtgärder på Värmlandsbanan för att få en pålitligare tågtrafik för framtiden. Projektet är ett samarbete mellan Region Värmland, Trafikverket och Karlstads kommun. Fram till år 2025 ska tågtrafiken utvecklas i fyra steg: 1. Mötesspår i Väse, Pråmkanalen, och Brunsberg, 2. Karlstads C – en attraktiv knutpunkt, 3. Mötesspår i Välsviken och 4. Ny bangård för godståg i Välsviken. Resultatet blir att restiderna kortas, byten förenklas och i direkt anslutning till tågen ska det finnas en modern bussterminal som ersätter nuvarande busstation på Drottninggatan. Lika viktig som ombyggnaden av Karlstads C är för miljön och hållbara resval, är den för arbetsmarknadsregionen och tillväxten. Enligt en rapport från Banverket beräknas Karlstads C skapa 300 nya jobb. Dessutom uppstår runt 200 årsarbeten under själva byggprocessen. Åtgärderna kommer att medföra att hela regionen får lättare att attrahera kompetent arbetskraft som vill bosätta sig i Karlstad och Värmland.

Förhoppningen är att bygget kan starta 2017 – helt i fas med projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland*. Själva ombyggnaden ställer stora krav på de bilitser som varje dag passerar Karlstads C via den hårt trafikerade Hamngatan. Extrainsatser krävs från alla berörda samtidigt som det öppnar upp möjligheten för att få fler resenärer att välja tåg, buss eller cykel framför bilen med hjälp av resetjänstföretag och nya smarta tjänster.

Under 2015 har en förstudie genomförts för att ta reda på vad kommuninvånare och näringsidkare har för farhågor och förväntningar på ombyggnaden av Karlstad C. Det framgår mycket tydligt av både intervjuer och enkäter att mobility management åtgärder är av högsta vikt innan ombyggnaden börjar. Detta för att underlätta för kunder och kommuninvånare att hitta nya sätt att ta sig till Karlstad C utan att vara beroende av bilen. *Hållbart resande i ett växande Värmland* ska därför stötta projektet Tåg i Tid med nödvändiga mjuka beteendeförändringsinsatser i form av mobility management och attityd- och beteendepåverkande åtgärder.

4.2.4 Karlstadsstråket

Karlstadsstråket är ett planerat busstråk som ska röra sig genom Karlstad, från ena änden till den andra. Det bygger på Bus Rapid Transit (förkortning BRT) och handlar om att på olika sätt prioritera busstrafiken, exempelvis genom separata körfält och tekniska lösningar såsom signalprioritering. Målet är att skapa en hållbar stad genom snabb, modern kollektivtrafik som är enkel att använda och förstå.

Karlstadsstråket ska vara 15 kilometer långt och gå från Bergviks handelsområde i väster via sjukhuset, receentrum, Tingvallastaden, miljonprogramområdena Rud och Kronoparken till Universitetet i öster. Stråket rör 25 000 boenden och 18 000 arbetstillfällen. I högtrafik beräknas bussarna gå var femte minut. Dialog pågår med Trafikverket om statlig medfinansiering, via de nya Stadsmiljöavtalen, av en tre km lång första etapp/demosträcka från Karlstad C till Nobelplan.

4.2.5 Innovation Park

Innovation Park är ett regionalfondsprojekt som ska stärka Värmlands innovations- och attraktionskraft. Inom ramen för projektet ska innovationsparken vara en katalysator som överbryggar innovationsgapen mellan olika sektorer. Här finns vinster av samverkan mellan projekten för att nå ut med ökad kunskap och öka olika samhällssektorerers engagemang för mer hållbara persontransporter och utveckling av nya tjänster för att främja hållbart resande.

Hållbart resande i ett växande Värmland kommer bland annat att arbeta med företagen som är etablerade på Karlstads Innovation Park för att påverka attityder och resvanor. Ett avtal om medfinansiering från den ekonomiska föreningen visar aktiv medverkan i projektet. Innovationsparken är en lämplig arena för olika utåtriktade aktiviteter i projektet samt en möjlig plats

¹⁷ <http://karlstad.se/trafik-och-infrastruktur/samhallsutveckling-och-planering1/tag-i-tid/>

att etablera ett framtida regionalt mobilitetskontor med nära koppling till forsknings- och innovationsmiljöer samt många kontaktytor mot regionens företag.

4.2.6 Klimatsmart Innovation

Regionalfondsprojektet Klimatsmart innovation drivs av klustret Paper Province och har som övergripande mål att säkerställa en hållbar och långsiktig regional plattform för innovation och utveckling inom skogsbaserade värdekedjor.

I projektet Klimatsmart Innovation kommer workshops att organiseras med utgångspunkt i större företag inom papper och massaindustrin. Dessa företag kommer också att erbjudas att vara med som parter i detta projekt för att samordna resurser och kompetenser runt lokala behov av mer hållbara persontransporter.

4.2.7 Hållbar handelsutveckling i staden

Filipstad kommun äger projektet Hållbar handelsutveckling i staden, med syftet att både att förnya och komplettera befintlig handel och attrahera etableringar. Projektet kommer att arbeta med e-handelsfrämjande åtgärder och test av nya handelsidéer som exempelvis show rooms.

Samarbete mellan projekten kommer att ske genom att kunskap om nya handelsidéer och tjänster för mer hållbart resande delas mellan företag som deltar i de två projekten. På detta sätt nyttjas projekten mer effektivt och företagen får större nytta av olika projekt som pågår i Värmland.

5 Mål och resultat

5.1 Övergripande mål

- *Andelen hållbara persontransporter i Värmland ska öka, för att därigenom bidra till långsiktigt hållbar kompetensförsörjning i länet.*

Möjligheten att kunna resa hållbart till arbetet kommer bli allt viktigare för att behålla och attrahera ny kompetens, då utvecklingen går mot stigande energipriser och ökad miljömedvetenhet. Att vara en föregångare i en koldioxidsnål samhällsutveckling och förbättra möjligheter att resa hållbart till och från arbetet är således betydelsefullt för Värmlands framtida konkurrenskraft.

Handelskammaren framhåller just kompetensförsörjning som en av de viktigaste frågorna för de värmlandska företagens konkurrenskraft.

För att nå målet kommer samverkan ske mellan företag och offentliga verksamheter. Samverkan syftar till att skapa bättre möjligheter att resa resurseffektivt till och inom regionen, vilket i sin tur skapar bättre förutsättningar för fler och starkare företag. Samtidigt bidrar projektet till bättre livskvalitet för alla i regionen, både genom minskad miljöpåverkan från transporterna med också genom positiva hälsoeffekter som är en följd av att fler går, cyklar och åker kollektivt. Genom att driva ett innovativt projekt stärks kompetensen inom området hållbara transporter där Karlstadsregionen redan ligger långt framme. Projektet ska bidra till alla de fyra prioriterade områdena i Värmlandsstrategin.

I dagsläget finns ingen regional verksamhet som arbetar med mobilitetsfrågor. En sådan verksamhet kan dock fungera som en arena där offentliga och privata kan mötas och tillsammans arbeta för att gemensamt arbeta med hållbara persontransporter. Att etablera en permanent regional verksamhet för mobilitetsfrågor är således avgörande för att nå det övergripande målet om att bidra till hållbara persontransporter och hållbar kompetensförsörjning i Värmland.

5.2 Målgrupp

Projektet ska bidra till att Värmland växer samtidigt som regionen bidrar till att driva utvecklingen mot ett koldioxidsnålt samhälle. Som fastställts i Handelskammarens rapport är väl fungerande transporter avgörande för de värmländska företagens konkurrenskraft, inte minst för att kompetensförsörjningen ska kunna tryggas. Det är samtidigt en utmaning att skapa ett väl fungerande transportsystem som kan möta dagens och framtidens miljökrav: både fysiska investeringar i infrastrukturen och mjuka åtgärder som att påverka hur enskilda personer väljer att resa behövs.

Arbetet med att utveckla ett hållbart transportsystem som gynnar tillväxten i Värmland kräver samverkan med erfarenhetsutbyte mellan flera olika aktörer. Genom att utveckla samverkan mellan kommunerna som ansvarar för samhällsplanering, företag och exploatörer i regionen kan infrastruktuursatsningar och åtgärder för att påverka behovet av transport och val av transportsätt optimeras. Projektets primära målgrupper är därför:

- *Exploatörer.* Målsättningen är att fem exploatörer samverkar i projektet.
- *Företag inom tillverkningsindustrin samt små innovativa företag på Innovation Park.* Målsättningen är att 20 företag medverkar i projektet.
- *Företag inom försäljning och distribution.* Målsättningen är att fyra områden med företag medverkar i projektet.
- *Värmlands kommuner.* Inom ramen för projektet kommer åtta kommuner att medverka aktivt och övriga kommuner i Värmland kommer att erbjudas möjligheter att följa projektet.

Sekundär målgrupp: Utöver de åtgärder som planeras för den primära målgruppen behövs åtgärder för att ändra attityder och beteenden hos anställda och kunder hos medverkande företag. Det kan uppnås genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring som ger människor kunskap om och möjlighet att pröva nya färd sätt. Därmed utgör de som reser till arbetsplatser, handels- och företagsområden samt bostäder i Värmland projektets sekundära målgrupp.

5.3 Delmål

- Två nya nätverk mellan företag och offentliga organisationer med fokus på hållbara transporter etableras.
- Tre nya verktyg/ hjälpmedel som stöttar byggherrarnas arbete med energieffektivisering vid exploatering. Uppnås i slutet av projektet.
- Sju nya tjänsteerbjudanden som bidrar till ökad attraktivitet för hållbara persontransporter och tillväxt. Uppnås i slutet av projektet.
- Ökad andel arbetspendling med cykel, gång och kollektivtrafik till deltagande företag.

Delmålen är valda för att de tillsammans leder till att projekt målet kan uppnås. De nätverk som ska etableras är en viktig del i arbetet med att underlätta samverkan mellan offentliga och privata aktörer.

5.4 Indikatorer

I de olika delprojekten kommer det att genomföras olika former av workshops och det kommer att byggas upp nätverk mellan de organisationer som ingår i projektet. Även företag som inte är aktiva parter i projektet kommer bjudas in att delta vid workshops och konferenser.

Stöd till företagen sker huvudsakligen genom andra medel än ekonomiskt stöd. Företag som deltar aktivt i projektet kommer bland annat få stöd till nuläges- och behovsanalyser, samt framtagande av handlingsplaner och verktyg för att öka tillgängligheten och andelen hållbara persontransporter.

Antal företag som får annat än ekonomiskt stöd	30 företag	Här ingår de företag som medverkar aktivt i projektets aktiviteter och tar del av projektets stöd genom analyser och nya tjänster.
<i>Antal nya företag som får stöd</i>	-	<i>Antal nya företag till följd av projektet är svårt att beräkna, då det är en sekundär effekt av förbättrad tillgänglighet i länet. Projektet skulle kunna bidra till att nya verksamheter startas som en följd av tjänsteutvecklingen.</i>
<i>Sysselsättningsökning i företag som får stöd</i>	-	<i>Sysselsättningsökning till följd av projektet är svårt att beräkna, då det är en sekundär effekt av förbättrad tillgänglighet i länet</i>

Som komplement till de utpekade indikatorerna har vi valt att ta fram egna indikatorer som kommer användas för uppföljning av projektet.

Antal företag och organisationer som deltar i kompetenshöjande åtgärder	50	Workshops, seminarier och föreläsningar inom de olika delprojekten
Antal samverkande organisationer i genomförande av projektet	10	Organisationer som aktivt deltar som samverkanspart, eller samarbetspart.
Antal företag och organisationer som deltar i projektet	50	Organisationer som deltar i projektets olika aktiviteter.
Nya nätverk	2	Nya nätverk mellan offentliga aktörer och företag med fokus på mobility management.

5.4.1 Uppföljning av aktivitetsindikatorer

Uppföljning kommer vara en viktig del av projektet och kommer ske kontinuerligt under hela projektperioden. Löpande uppföljning kommer i första hand ske med verktyget SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) som tagits fram av Trafikverket. Resultatet kommer regelbundet redovisas i styrgrupp och projektgrupper med fokus på hur aktiviteterna utvecklas mot uppsatta mål och vilka effekter det innebär.

I inledningen av projektet kommer det genomföras nulägesanalyser i delar av projektet. Dessa kommer utgöra utgångspunkt för att mäta hur aktivitetsindikatorerna utvecklas under projektperioden. Då huvuddelen av indikatorerna ovan fokuserar på kvantitativa mått om antal deltagande företag och organisationer kommer allt deltagande i projektet löpande dokumenteras och analyseras för att säkerställa att det utvecklas i rätt riktning. Redovisning av hur projektet nått ut och kommit olika företag och organisationer tillgodo kommer att redovisas i slutredovisning. Mer utförlig information om hur vi kommer arbeta med uppföljning finns under kapitel 7.4 Uppföljning och utvärdering.

5.5 Programspecifikt mål

Programmets specifika mål är:

”Minskade koldioxidutsläpp för transporter i små och medelstora företag”

Genom att förbättra tillgänglighet och attraktivitet för hållbart resande kommer projektet bidra till att minska de medverkande företagens koldioxidutsläpp. Då en viktig del av projektet handlar om att sprida kunskap om hur man kan arbeta med hållbart resande och ökad tillgänglighet kommer projektet även innebära en spridningseffekt som kan bidra till minskade utsläpp av koldioxid hos fler aktörer än de som aktivt medverkar i projektet.

5.6 Förväntat resultat vid projektavslut

En del av syftet med projektet är att skapa en bestående funktion för hållbara transporter efter projektavslut och en planeringskultur där hållbart resande främjas i praktiken. En planeringskultur där förutsättningar finns för en ökad samverkan och samsyn i Värmland kring hållbara transporter ska etableras. Projektet väntas leda till en ökad insikt hos medverkande företag om hur de efter projektiden kan arbeta med hållbart resande och hur det kan bidra till företagets utveckling. Nya produkter och tjänster förväntas även innebära nya möjligheter för både nya och befintliga företag.

Hållbart resande i Värmland ska verka för en ökad hållbar tillväxt där både mål om ett rikt närings- och handelsliv, ökad tillgänglighet och minskade koldioxidutsläpp kombineras. Projektet ska inom flera delprojekt, tillsammans med den offentliga sektorn, näringsliv och forskningsgrupper, arbeta med att integrera mobility management i syfte att öka tillväxten samtidigt som koldioxidutsläppen minskas.

5.6.1 Projektets koppling till horisontella kriterierna

Bättre miljö

Det övergripande målet för projektet är: *Andelen hållbara persontransporter i Värmland ska öka, för att därigenom bidra till långsiktigt hållbar kompetensförsörjning i länet.*

Aktiviteter inom projektets tre delprojekt främjar en bättre miljö genom bland annat att stimulera mer miljöanpassade transporter som cykel och kollektivtrafik, effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och nya innovativa produkter och tjänster (vilket beskrivs mer i detalj kap 7).

Jämställdhet, Lika möjligheter och icke-diskriminering

Med bättre förutsättningar att resa till arbetsplatser och handelsområden med kollektivtrafik, cykel och gång gynnas även grupper som begränsas av tillgången till bil. Det innebär att projektet har en positiv inverkan kring jämställdhet, likabehandling och ickediskriminering. Företagens rekryteringsbas och tillgång till kompetens blir också större när fler grupper i samhället kan resa inom ett större geografiskt område. Väl fungerande och hållbara transporter bidrar också till regionens attraktionskraft i form av god livskvalitet för invånarna då det ger fler individer förutsättningar att kunna bo och arbeta i hela regionen.

Projektet kommer att genomföras med Karlstads kommuns mångfaldspolicy ”På lika villkor” som utgångspunkt. För att lyckas med projektet är det viktigt att nå ut till allmänheten oavsett etnicitet, trosuppfattning, funktionshinder, sexuell läggning och social bakgrund. Stor vikt kommer därför att läggas på att de aktiviteter som genomförs inkluderar alla i samhället. Vissa aktiviteter kan därför komma att planeras och genomföras i samverkan med exempelvis föreningar och frivilligorganisationer. Då projektet planerades har vikt lagts vid att arbetsgruppen har haft en bred spridning gällande mångfald.

Projektets huvudman, Karlstads kommun, har antagit mål för jämställdhet och även tagit fram policyn ” På lika villkor” som projektet kommer att använda för att integrera jämställdhetsfrågorna. En viktig del är att beskriva projektets mål och åtgärder för jämställdhet. Jämställdhet ska på ett konkret sätt, finnas med och tillämpas i alla led av arbetet.

Projektet strävar efter en jämn könsfördelning. Projektets organisation väljs med en strävan om en jämn könsfördelning.

Projektet syftar till att både vidareutveckla kvinnors och mäns hållbara resande. Målsättningen vid urvalet av deltagare i projektets olika aktiviteter är att det ska vara en representativ fördelning mellan kvinnor och män. Könsfördelningen i de olika aktiviteter kommer att följas upp.

Direkta insatser på aktivitetsnivå sker också med avseende på funktionshindrades rätt till en anpassad kollektivtrafik samt för en jämställd kollektivtrafik med fokus på trygghet och säkerhet. Som stöd för arbetet kommer Karlstads kommuns handikappolitiska plan, En stad för alla, att användas.

5.7 Förväntade effekter på lång sikt

Centralt i projektet är att resultaten sprids och kommuniceras till projektets olika målgrupper. Dessutom ska projektets resultat regelbundet kommuniceras till allmänheten. Ambitionen är också att nå ut till företag, organisationer och allmänheten med ny kunskap om hållbara transporter med ett värmländskt perspektiv.

Projektets resultat och erfarenheter ska arbetas in i centrala styrdokument och planer i regionen, till exempel Regionala utvecklingsstrategin, Klimat och energistrategin för Värmlands län, Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Värmland, regionalt trafikförsörjningsprogram, samt Regionala cykelplanen. Även lokalt kommer resultaten till nytta i samhällsplaneringen och i andra kommunala processer.

Särskilt fokus kommer att läggas på att utvärdera projektets resultat för företag. Det kommer att vara användbart i en framtida regional organisation som ska arbeta brett med hållbara alternativ för företagens persontransporter till nytta för såväl företag som samhälle.

Projektets arbetsmetod/modell ska kunna användas för att initiera motsvarande verksamhet på andra ställen med syfte att bygga lokalt anpassade verksamheter kring samma fråga.

Det är projektägarna, det vill säga Karlstad kommun, tillsammans med samarbetspartner i projektet som har ansvaret för att resultatet används efter projektidens slut.

De resultat och åtgärdsförslag som tas fram i projektet ska innehålla en analys av de horisontella kriterierna. Särskild stor vikt kommer att läggas på att långsiktigt förvalta och sprida kunskap och erfarenhet från projektet gällande dem.

Europa 2020 är EU:s tillväxtstrategi där EU ska bli en smart och hållbar ekonomi för alla. EU har satt upp fem konkreta mål där projektet Hållbart resande i ett växande Värmland förväntas främst medverka till målet om klimat- och hållbar energiförsörjning. Detta genom att driva på utvecklingen mot ett mer koldioxidsnålt – och energieffektivt samhälle. Hållbart resande i ett växande Värmland ska stimulera till koldioxidsnåla och energieffektiva resval. Projektets aktiviteter och arbetssätt ska främja en långsiktig och bestående organisation med hållbart resande i Värmland för att arbeta med att minska koldioxidutsläppen från transporterna.

6 Organisation och genomförande

6.1 Arbetssätt

Projektet är ett samverkansprojekt mellan Karlstads kommun och Värmlandstrafik. Karlstads kommun är projektägare. Ansvarsfördelningen för de tre delprojekten är uppdelad mellan Karlstads kommun och Värmlandstrafik. Karlstads kommun ansvarar för delprojekten Bygg & exploateringsföretag och företag inom försäljning och distribution. Delprojektet företag inom tillverkningsindustrin ansvarar Värmlandstrafik för.

Projektet kommer att drivas i linje med Karlstads kommuns projektmodell *Projektkraft*. Projektmodellen innebär ett systematiskt arbetssätt, en tydlig projektledning och en klarlagd projektorganisation. Modellen beskriver de olika rollerna i projektet och grundbegrepp för ett projekts flöde via de beslut som driver projektet framåt och tydliggör till exempel faser och etapper för planering, genomförande, överlämning och avslutning.

Månadsvisa avstämningar kommer att ske mellan projektledare och delprojektledare. Uppföljning planeras kontinuerligt i styrgrupp och projektgrupper med fokus på att öka kunskapen om vilka effekter olika aktiviteter i projektet får. Uppföljningen kompletteras med en extern utvärdering som följer olika delar av projektet för att skapa lärande hos projektägare och projektpartners.

Karlstads kommun har mångårig erfarenhet av mångfalds- och jämställdhetsarbete och arbetar kontinuerligt med detta. Integreringen innebär kortfattat att jämställdhets- och mångfaldsperspektivet införlivas i beslut, planering, genomförande och uppföljning, det vill säga i allt kommunen gör. Kommunens jämställdhet och mångfaldsplaner följs upp årligen och årliga aktivitetsplaner ställs upp för att ytterligare förbättra arbetet. Under det senaste året har tre förvaltningar analyserat utvalda processer för att förbättra mångfald- och jämställdhetsarbetet. Detta har resulterat i nya rutiner ibland annat snöröjningsprocessen, kurslitteraturinköp och bemötande av vårdpersonal. De anställda i projektet kommer att utbildas i mångfald och jämställdhet och införlivas i kommunens arbete om detta.

I tidigare projekt kring mobility management har inte de horisontella perspektiven funnits med på ett systematiskt sätt. Man vet att kvinnor åker mer kollektivt än män, att de är något mer positivt inställda till miljöåtgärder, men man tar det inte vidare för att diskutera orsak och eventuella åtgärder. Projektet ska därför föra diskussioner med Centrum för Genusforskning vid Karlstads universitet kring möjligheter att följa projektet ur ett genusperspektiv. Att åtgärderna gör stor effekt på det horisontella kriteriet miljö är mycket noga utrett och målanpassat. Ett av projektets önskade resultat är få bättre förutsättningar för att resa till arbetsplatser och handelsområden med kollektivtrafik, cykel och gång. Detta gynnar även grupper som begränsas av tillgången till bil. Då dessa färdssätt är tillgängliga för alla främjas att möjligheter och rättigheter ska vara lika för alla. De resultat och åtgärdsförslag som tas fram i projektet ska innehålla en analys av de horisontella kriterierna.

Kommunikation och informationsspridning är en av de bärande delarna i projektet och flera av aktiviteterna syftar till att sprida information och öka kunskap om hållbart resande. Vid projektstarten kommer en utförlig kommunikationsplan tas fram med aktiviteter för kommunikation och informationsspridning.

För varje delprojekt ska kommunikationen tydligt definiera vad målgrupperna ska "Veta, känna och göra". Stor vikt kommer också att läggas vid att knyta rätt kompetens till projektorganisationen inom kommunikation om hållbara transporter, samt attityd- och beteenderelaterad tjänsteforskning.

För att samla kunskap från de olika initiativen och skapa en plattform för resultatspridning som når ut till hela Värmland kommer projektet att arrangera **en årlig Värmländsk mötesplats** för Hållbara transporter som en del i resultatspridningen. Övrig extern kommunikation kommer att ske i enlighet med uppställd kommunikationsplan.

Det lokala perspektivet behöver också sättas i ett större sammanhang där samarbete i regionen och vidare är en viktig förutsättning för ett bra resultat.

6.2 Projektorganisation

Projektorganisationen är skapad specifikt för projektet utifrån behovet av kompetens och resurs. Rollerna i projektet definieras utifrån huvudansvar och viktigaste arbetsuppgifter. Organisationen syftar till att genomföra planerade åtgärder och ta tillvara de erfarenheter som genereras. En central del är att projektet ska en funktion som ska arbeta med mobility management. Projektorganisationen ska eftersträva jämn balans mellan könen och mångfald i allt från styrgrupp till arbetsgrupper i projektet, målet är att projektets aktiviteter ska komma alla tillgodo i lika stor utsträckning.



Projektägare: Karlstads kommun

Styrgrupp: Består av representanter från de finansierande parterna och har ansvar för att följa upp och besluta om projektets ramar. Kontinuerlig uppföljning, utvärdering och prioritering av de föreslagna aktiviteterna i projektet kommer att ske i styrgruppen.

Projektledare: Projektledaren har det övergripande och huvudsakliga ansvaret för projektets genomförande och att leda projektet mot uppsatta mål. I rollen ingår att avgränsa, planera och organisera projektet. Projektledaren har också huvudansvaret för rapportering till Tillväxtverket, medfinansierare och medverkande samverkans aktörer.

Delprojektledare: För varje av projektets tre delprojekt kommer det att finnas en delprojektledare. Varje delprojektledare har ansvaret för genomförandet av respektive delprojekt och rapportering av resultat och måluppfyllelse till projektledaren.

Administratör: Administratörens uppgift i projektet är att ansvara för registrering, arkivering, diarieföring och övrig dokumentation i projektet.

Ekonomi: Projektekonomerna fungerar som stöd åt projektledarna i ekonomiska frågor gällande projektet. Ekonomen lägger upp, administrerar och avslutar projekten i affärssystemet Agresso. Under projektet är ekonomen behjälplig med att budget, prognos, uppföljning och analys av ekonomin i projektet. I rollen ingår också att följa upp och se till att tidsredovisning utförs korrekt för deltagarna.

Kommunikation: Kommunikatören har ansvaret för kommunikationsplanering och genomförande av kommunikationsplanen. I detta ingår analys och uppföljning av kommunikationsarbetet genom attitydundersökningar och medieanalyser. Kommunikatören skriver underlag och texter för t ex broschyrer, presentationer och publicering på webben och tar fram informationsmaterial. I arbetet ingår också att skapa en projektplats för projektet i samverkan med projektledarna. Kommunikatören samordnar kommunikationen med berörda parter inom projektet.

Administration: Detta utförs och bemannas av Karlstads kommuns gemensamma stab för de tekniska förvaltningarna. Staben har tidigare erfarenhet av att arbeta med projektstöd från tillväxtverket.

Inköp/upphandling: Gällande ramavtal kommer att användas i projektet då projektets behov redan finns upphandlat både hos Karlstads kommun och hos Värmlandstrafik. Vid behov kommer Karlstad kommuns upphandlingsenhet att göra upphandlingar för projektet. Upphandlingsenhetens roll är att upphandla varor och tjänster med rätt kvalitet till rätt pris och främja en god konkurrens. Upphandlingsenheten har också resurser kopplat till sig som gör kontroller av de sociala, etiska och miljökraven. Upphandlingar sker i enlighet med uppställda planer för lika möjligheter och icke-diskriminering. Tre av upphandlingskonsulterna är certifierade upphandlare. Erfarenhet av att göra upphandlingar i EU projekt finns sedan tidigare.

Ytterligare upphandlingar för delprojekt två ” Större företag inom tillverkningsindustrin” kommer Värmlandstrafik besörja i enlighet med LUF.

Plan för rekrytering: Projektledare, delprojektledare och kommunikatör kommer att rekryteras externt under början på 2016, redan befintlig personal kommer att resursmässigt kunna täcka upp för dessa tre tjänster under de första månaderna för att få igång projektet omgående.

Samordningsfunktioner: De tre delprojekten kommer att löpa parallellt med en gemensam kommunikatör och projektledare. Delprojekten kommer att använda samma verktyg och samordna sina aktiviteter. Ansvaret för att samordna aktiviteterna i de olika delprojekten ligger på projektledaren.

6.2.1 Resultatspridning

Projektet kommer att bestå av olika aktiviteter riktade både till specifika målgrupper och breda allmänna informationsinsatser. Kommunikation och resultatspridning är viktiga framgångsfaktorer för projektet. En väl utarbetad kommunikationsplan är därför ett viktigt verktyg.

Exempel på målgrupper för resultatspridning:

- Företag och organisationer i Värmland
- Politiker och tjänstemän i den lokala och regionala planeringsprocessen i Värmland
- Allmänheten i Värmland

Inom transportområdet pågår och planeras olika åtgärder som syftar till att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. För att samla kunskap från de olika initiativen och skapa en plattform för resultatspridning som når ut till hela Värmland kommer projektet att verka för att samla de olika initiativen till **en årlig Värmländsk mötesplats** för Hållbara transporter. Målet är att nå ut till företag, organisationer och allmänheten med ny kunskap om hållbara transporter med ett Värmländskt perspektiv.

6.2.2 Omvärld och kunskap

Projektet ska dra nytta av andra regioners arbete med mobilitetsfrågor för att påverka resvanor. Genom att genomföra studiebesök och delta på nationella och eventuellt internationella konferenser i Östersjöområdet kan kunskaper om nya sätt att påverka attityder lyftas in och resultat från projektet spridas i ett större sammanhang.

6.3 Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering är en viktig del av projektet och kommer att ske kontinuerligt i styrgrupp och projektgrupper med fokus på att öka kunskapen om vilka effekter olika aktiviteter i projektet får.

För den löpande uppföljningen kommer i första hand verktyget SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) användas. Detta verktyg är utvecklat av Trafikverket för att utvärdera påverkansprojekt med inriktning på Mobility Management.

Nulägesanalyser kommer inledningsvis att genomföras för vissa delar av projektet. Dessa blir en del av uppföljningen genom att jämförelser kan göras för att studera projektets effekter. Resvaneundersökningar kommer att genomföras hos medverkande företag inledningsvis och efter en tid för att studera hur projektet har förändrat resvanor mot alternativ som främjar såväl hälsa som miljö.

Den kontinuerliga uppföljningen kommer att kompletteras med en extern utvärdering som kommer att starta redan i inledningen av projektet och följa olika delar av projektet för att skapa lärande hos projektägare och projektpartners. En utvärderingsplan ska tas fram i inledningen av projektet och ska tydliggöra vilka delar som den externa utvärderingen ska fokusera på. Den externa utvärderingen ska utgå från metodik i följeforskningen. Särskilt fokus kommer att läggas på att utvärdera projektets nytta för företag vilket kommer att vara användbart för en framtida regional organisation som ska arbeta brett med hållbara alternativ för företagens persontransporter till nytta för såväl företag som samhälle. För att få bra kunskaper i utvärderingen av projektet kommer samarbeten att sökas med Karlstads universitets olika forskningscenter. Projektets innovationsgrad kommer att diskuteras och hur denna nyttiggörs för företag, detta utvärderas tillsammans med forskargruppen Samot som är på väg att bygga upp ett innovationskluster inom området kollektivtrafik. Centrum för genusforskning kommer också att anlitas för att utvärdera projektet ur ett genusperspektiv.

Under projektets avslutsarbete kommer de olika uppföljnings och utvärderingsverktygen som använts i projektet att samlas ihop och analyseras för att skapa samlat lärande, bedömningar av resultat och effekter. Lärdomar och resultat från utvärderingen ska även dokumenteras för att kommunicera med projektets partners och intressenter samt för spridning.

7 Projektets aktiviteter

Övergripande
mål 2018

Andelen hållbara persontransporter i Värmland ska öka, för att därigenom bidra till långsiktigt hållbar kompetensförsörjning i länet

Hållbart resande i ett växande Värmland ska under en treårsperiod via samverkan mellan privata och offentliga aktörer arbeta med analyser, erfarenhetsutbyte, kunskapsutveckling och förankring av metoder för implementering och tillämpning av mobility management åtgärder mot företag i både tidig samhällsplanering och befintlig verksamhet. Detta i syfte att skapa koldioxidsnåla och energieffektiva lösningar för transporterna i Värmland. Projektet ska arbeta för en ökad jämställdhet och integration i hur transportsystemet nyttjas. Personal i projektet kommer att utbildas i genus och tillsammans med Karlstads Universitet (centrum för genusforskning och centrum för tjänsteforskning) ta fram modeller för att analysera hur de horisontella kriterierna används i projektet.

Projektet delas in i två delområden:

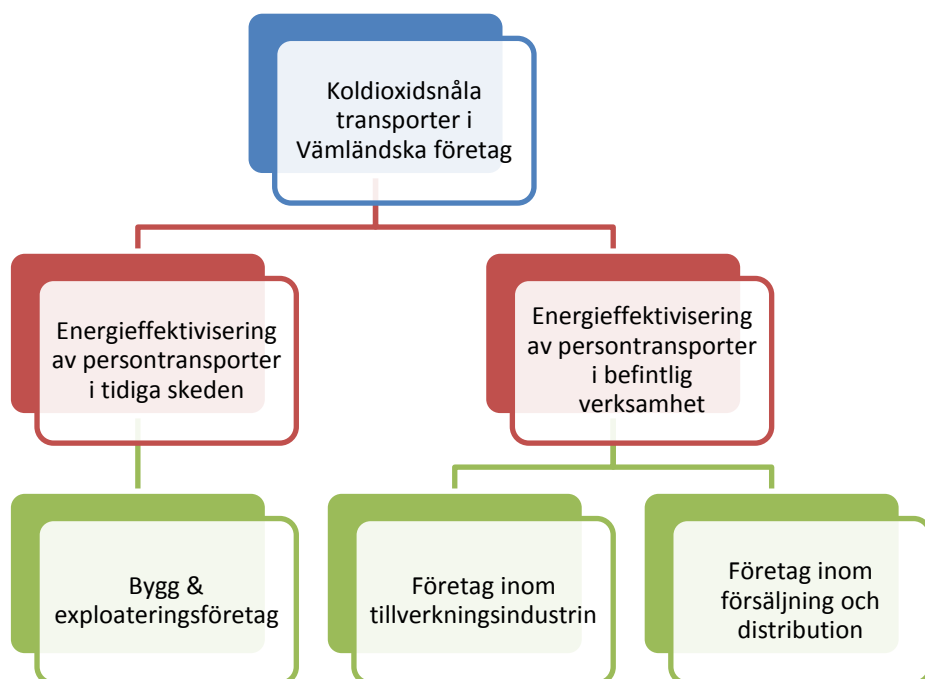
1. **Energieffektivisering av persontransporter i tidiga.** Syftet är att med nya behovsanpassade planeringsstrukturer skapa ökad lönsamhet samt energieffektivisering i tidigt byggskede med ett trafikslagsövergripande synsätt.
2. **Energieffektivisering av persontransporter i befintlig verksamhet** tar sin utgångspunkt i de värmländska företagens behov av persontransporter. Kunskap och erfarenheter från tidigare projekt i Värmland ska tas om hand och tillämpas tillsammans med företag, handelsföreningar och företagsorganisationer. Genom att utveckla metoder och genomföra attitydpåverkande aktiviteter ska andelen hållbara transporter ökas.

Tre delprojekt

För att skapa förutsättningar för koldioxidsnåla och energieffektiva transporter i värmländska företag krävs samverkan, analyser, kunskapsutveckling, förankring, implementering och tillämpning av mobility management i ordinarie verksamhet hos alla berörda aktörer. Det operativa arbetet sker därför inom tre delprojekt som löper parallellt och riktar sig mot **Bygg och exploateringsföretag, Företag inom tillverkningsindustrin och Företag inom försäljning och distribution** .

Genom samverkan och samordning mellan företag, kommuner, näringsliv, organisationer, föreningar och forskning ska projektet arbeta mot företag för att Värmland ska växa och samtidigt vara en föregångare i en koldioxidsnål samhällsutveckling.

Värmland växer och är en föregångare i en koldioxidsnål samhällsutveckling.



Skiss över projektets struktur.

7.1 Övergripande aktiviteter

Projektets övergripande aktiviteter håller samman projektet och omfattar kommunikation, omvärldsbevakning och kunskapsinhämtning, uppföljning och utvärdering samt avslutsaktiviteter. Dessa övergripande aktiviteter är gemensamma för hela projektet.

7.1.1 Kommunikation

En mycket viktig framgångsfaktor för projektet är kommunikation. För att förändra attityder till resor krävs ett kreativt arbete med olika kanaler och budskap till olika målgrupper. Informationen om möjligheterna att förändra sina resvanor kommer att förstärkas av projektets övriga delprojekt. Då det blir tydligt att ledningens strategier för hållbara resor strävar mot mer hållbarhet, att infrastrukturen för hållbara trafikslag prioriteras till förmån för bilen eller att produkt och tjänsteerbjudande gör det enklare att förändra resvanor blir kommunikationsmöjligheterna större och får mer genomslag.

Projektet ska arbeta tillsammans med företagens egna informationsavdelningar såväl som i ett bredare perspektiv med kommunikation om fördelar med hållbara resor. I all kommunikation ska det tydligt framgå vilka som medfinansierar projektet.

En projektövergripande kommunikationsplan för intern och extern kommunikation kommer att tas fram under projektets uppstartsfas. Här kommer bland annat olika målgrupper och lämpliga kanaler för att kommunicera erfarenheter och resultat att analyseras.

Kommunikation och informationsspridning är en av de bärande delarna i projektet och flera av aktiviteterna syftar till att sprida information och öka kunskap om hållbart resande.

För varje delprojekt ska kommunikationen tydligt definiera vad målgrupperna ska "Veta, känna och göra". Stor vikt kommer också att läggas vid att knyta erforderlig kompetens till projektorganisationen inom kommunikation om hållbara transporter, samt attityd- och beteenderelaterade tjänsteforskning.

Regionala konferenser kommer att genomföras för att sprida erhållna erfarenheter och kunskap om väl fungerande metoder till hela regionen. För att ge möjlighet för projektdeltagare och andra intressenter att följa projektet och ta del av resultaten kommer även seminarier och workshops att genomföras.

7.1.2 Omvärld och kunskap

Genom att ta del av tidigare erfarenheter från genomförda projekt och nu pågående projekt, åtgärder och forskning inom mobility management kan projektet utveckla metoder som kan anpassas för de identifierade målgrupperna. Att ta del av tidigare resultat genom litteraturstudier, studiebesök och konferenser utgör därför en viktig del av projektet.

7.1.3 Uppföljning och utvärdering

Att följa upp och utvärdera projektet är avgörande för att projektet ska kunna nå de uppsatta målen. Stor vikt kommer därför att läggas på uppföljning och utvärdering av projektet under hela projektperioden. Mätningar av projektets insatser kommer att göras löpande för att resultatet av insatserna ska kunna verifieras och vid behov justeras. I samband med att projektet startas upp kommer även extern utvärdering att upphandlas. De resultat och åtgärdsförslag som tas fram i projektet ska också innehålla en analys av de horisontella kriterierna.

7.1.4 Avslutsarbete

Avslutsarbete sker under projektet fyra sista månader.

AKTIVITETER – HÅLLBART RESANDE I VÄRMLAND		
ÖVERGRIPANDE		
Aktivitet	Delaktivitet	Beskrivning
Kommunikation	Kommunikationsplan för projektet	Plan för hur och när kommunikationen inom projektet och om projektet ska genomföras. Planen bör omfatta både intern och extern kommunikation.
	Målgruppsanpassade informationsinsatser	Målgruppsanpassad information för att påverka attityder till ett hållbart resande, t.ex. genom sociala medier, reklam och kampanjer. Dels kommer informationsinsatser att utgöra en del av de tre delområdena och dels kommer information att spridas om projektet utanför målgrupperna.
	Regional konferens	Regional konferens anordnas i syfte att sprida erfarenheter och metoder från projektet till hela regionen.
Omvärld och	Löpande bevakning	Insatser (omvärldsbevakning och annan kunskapsinhämtning) för att ta del av och använda

kunskap	av aktuell forskning	resultat från forskning om att påverka attityder och hur man får människor att ändra sitt resebeteende.
	Studiebesök, deltagande vid konferenser	Insatser för att ta del av framgångsrika metoder för att påverka attityder och hur man får människor att ändra sitt resebeteende.
Uppföljning och utvärdering	Definiera indikatorer och mätetal	Val av indikatorer som möjliggör en uppföljning av aktiviteternas måluppfyllelse i de olika delprojekten.
	Uppföljning av aktiviteter	Mätningar av projektinsatser före, under och efter genomförd aktivitet.
	Extern utvärdering	Utvärdering av projektets resultat och metoder genom extern utvärdering.
	Metod för analys av horisontella kriterier	De resultat och åtgärdsförslag som tas fram i projektet ska innehålla en analys av de horisontella kriterierna.
Avslutsarbete		Avslutningsarbete under projektets fyra sista månader

7.2 Bygg och exploateringsföretag

Mål 2018

Ta fram tre konkreta verktyg eller hjälpmedel för att underlätta byggherrarnas arbete med energieffektivisering vid exploatering

Runt om i Sverige, liksom i Värmland, har det tidigare drivits flera projekt som syftar till att ändra beteende och attityd inom transportområdet. I många fall har det handlat om kampanjer och påverkansåtgärder för att få olika grupper av resenärer att ändra färdmedelsval och val av transportsätt inom det befintliga transportsystemet. För att lyckas med att ställa om vårt transportsystem och företagets energieffektivitet har det visat sig finnas ett stort behov av att samverka mellan privata och offentliga aktörer för att integrera mobility management i tidig planering av stadens bebyggelse och utformning.¹⁸ Syftet är att med nya behovsanpassade planeringsstrukturer skapa ökad lönsamhet samt energieffektivisering i tidigt byggskede med ett trafikslagsövergripande synsätt.

Sveriges plan- och bygglag (PBL) ställer stora krav på planering, utformning och byggande i samhällsplaneringsprocessen. Byggherrarna uttrycker en svårighet för byggherrarna att möta myndigheters krav kontra marknadens. Planering och byggande måste ske inom ramen för vad som tillåts enligt PBL, samtidigt som priserna inte får skena iväg. Exploatörerna har ett behov av en ökad kunskap om energieffektivisering, bland annat via mobility management, som en förutsättning för att i framtiden kunna möta de krav kopplat till PBL och hållbarhet och samtidigt hålla nere de byggkostnader som senare återspeglas vid försäljning.

¹⁸ Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen, Uthållig kommun etapp 3, Trivector Traffic/Energimyndigheten, 2013:113

Flera av Värmlands byggherrar och exploatörer efterfrågar och uttrycker ett behov av verktyg och flexibilitet i kommunala styrdokument som gynnar en minskad bilanvändning och ökar transporterens energieffektivitet. Byggherrarna efterfrågar specifikt uppdaterade parkeringsnormer, gröna resplaner, möjlighet till parkeringsköpsavtal. Detta har visat sig skapa förutsättningar att bebygga nya områden både mer lönsamt men även med minskade koldioxidutsläpp i transportsektorn. Byggherrarna beskriver att marknaden idag frågar efter lokaler och bostäder som har närhet och tillgång till kollektivtrafik och cykelleder, byggherrarna har ett behov av att kunna erbjuda koldioxidsnåla transportlösningar till sina kunder. Det är också med insatser i den tidiga samhällsplaneringen som ramarna och förväntningarna på exempelvis ett nytt företag-, handels- eller bostadsområde sätts. För att ge företag och nyinflyttade i ett nytt område goda möjligheter att välja energieffektiva resval behöver också byggherren ha möjligheten att skapa dessa valmöjligheter i bebyggelsen.

Det är framförallt föråldrade och oflexibla parkeringsnormer och markanvisningsavtal som förhindrar möjligheten att bygga moderna företags- och bostadsområden där det är enklare att vara med i en bilpool än att äga egen bil. Att skapa bebyggelse som gynnar användningen av cykel och kollektivtrafik snarare än bilen är minst lika önskvärt hos kommunerna som hos byggherrarna, då biltrafiken länge styrt en stor del av både infrastruktur- och samhällsplaneringen. I många kommuner finns idag brist på mark för att kunna skapa mer yta för bilvägar. Vikten av koldioxidsnåla och energieffektiva transporter måste därför kombineras med behovet av förtätning, fler bostäder och en ökad regionförstoring.

Tidigare projekt, så som det nyligen avslutade projektet *Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen*¹⁹ (MMMiS), har visat på goda resultat när kommuner runt om i Sverige fick prova ett antal nya planeringsprinciper utifrån byggherrar och exploatörers behov. Planeringsprinciperna kommer från ett tidigare EU-övergripande projekt som syftade till att hitta innovativa och tillämpningsbara verktyg för ett ökat bostadsbyggande kombinerat med ökad möjlighet till hållbara transportval. Tack vare att erfarenheterna från de båda projekten är väldokumenterade kommer flera av principerna kunna implementeras av deltagande byggherrar och kommuner.

Några av de viktigaste lärdomarna från MMMiS-projektet är att en planering för hållbart resande...

- ... kräver god kunskap och förankring hos alla som deltar i samhällsplaneringsprocessen såsom kommunens tjänstemän och politiker, byggherrar och kollektivtrafikföretag
- ... behöver vara grundat i kommunens styrande dokument
- ... förutsätter avtal med byggherrar som formaliserar implementeringen av mobility management-åtgärder
- ... har parkering som ett av sina viktigaste styrmedel för att främja hållbart resande
- ... kräver anpassade uppföljningskriterier och metoder.

Samhällsplaneringsprojektet i området Katrineberg i Karlstad är ett exempel på tidigare erfarenhet av att i pilotform arbeta tätt med byggherrans önskemål och mobility management i samhällsplaneringen. Projektet genomfördes av Karlstads kommun, via Naturvårdverkets klimatanpassningsmedel, och gick ut på att man i ett tidigt skede i planprocessen skulle skapa goda förutsättningar för ett hållbart trafiksystem i ett nybyggt område. Hållbara färdvägar prioriterades framför bilen. Resultatet utifrån detta projekt kan appliceras och skalas upp runt om i andra områden i Värmland.

Runt om i kommunerna finns flera kommande exploateringsprojekt som via stöd och nya verktyg kan växlas upp mot fördel för ett mer lönsamt och hållbart byggande. Exempelvis pågår flera planer på nyexploateringar runt om i Karlstadsregionen där byggherrar önskar få reducerade parkeringstal och

¹⁹ Ibid.

möjlighet till parkeringsköp. I Karlstad har det nyligen tagit fram ett förslag på en ny parkeringsnorm, men byggherrarna efterfrågar också en grön resplan för ökad flexibilitet vid tillämpning av den nya normen. I både Kil och Grums kommuner planeras det för nya centrum med tillhörande resecentrum år 2016 respektive 2017. I Kil pågår också ett arbete med en fördjupad översiktplan över Lövenstrand och Västra Fryken som kan växlas upp med mobility management-lösningar till nytta för både byggherrar och kommun.

Delprojektet bygg- och exploateringsföretag delas in i följande aktiviteter:

1. Aktiviteter för kunskapsutveckling och förankring
 - a) Nuläges- och behovsanalys
 - b) Handlingsplan
 - c) Handlingsplan
2. Aktiviteter för implementering och tillämpning
 - a) Framtagande av verktyg
 - b) Praktisk användning av verktyg
3. Utvärdering och uppföljning

7.2.1 Aktiviteter för kunskapsutveckling och förankring

Vid projektstart finns det ett bestämt antal deltagande byggherrar och kommuner som aktivt valt att samverka inom insatsområdet. Ett första steg är att bjuda in till dialog och workshops i syfte att skapa en klarare bild av delprojektets syfte och deltagarnas förväntningar. Nätverket och forum bildas med fördel till kunskapsdelning och erfarenhetsutbyte. Nuläge, behov och handlingsplan tas fram under projektets första år i tät samverkan mellan deltagarna.

Nuläge- och behovsanalys

Det första steget inom insatsområdet för Bygg- och exploateringsföretag är att identifiera nuläget. Detta görs via en genomgång av byggbranschens specifika behov och önskemål, samt inventering av kommunernas relevanta policys, styrdokument och riktlinjer. Detta sker genom workshops, intervjuer och nätverksträffar. Utifrån nuläget tas en behovsanalys fram i tät samverkan mellan byggbranschen, politiker och tjänstemän.

Handlingsplan

Utifrån behovsanalysen tas en handlingsplan fram som kopplar samman byggherrarnas behov med kommunernas förutsättningar och möjligheter. I tät samverkan mellan byggherrar, tjänstemän och politiker tas handlingsplan fram för det fortsatta arbetet med att integrera mobility management i samhällsplaneringen. Hur handlingsplan(erna) formas beror på behovet och omfattningen. Handlingsplanen ska vara en riktlinje för vad som behöver göras för att tillgodose så många behov som möjligt.

7.2.2 Aktiviteter för implementering och tillämpning

När det finns en handlingsplan kopplad till byggherrarna och varje kommuns behov påbörjas själva genomförandet. En stor del av de insatser som krävs kopplas direkt till kommunernas möjligheter att besvara byggherrarnas behov och önskemål. Exempelvis kan projektet stöda framtagandet av nya kommunala styrdokument i form av mobilitetsplaner, parkeringsnormer eller markanvisningsavtal. Inom projektiden finns det också utrymme för att applicera nya styrdokument i den faktiska plan- och genomförandeprocessen.

Insatser i form av olika pilotprojekt, attitydpåverkande åtgärder mot nyinflyttade eller förmedling av innovativa resetjänster kan också genomföras inom projektets ramar. Exempelvis kan projektet stödja aktiviteter för en bredare användning av bilpooler vid nybyggnadsprojekt, fler cykelparkeringar eller kampanjer mot nyinflyttade i ett område i samarbete med företag som levererar hållbara resetjänster. Som exempel, önskar Karlstads kommun, Trafikverket och Region

Värmland stöd i infrastrukturprojektet Tåg i Tid och den etapp som rör ombyggnationen av Karlstad C, som pågår parallellt med detta projekt.

Ombyggnationen av Karlstads C ställer stora krav på planering, omgivning, företag och inte minst resenärerna själva. Mobility management-åtgärder är en förutsättning för att förhindra trafikstockning under ombyggnationen, samtidigt som det öppnar upp för en permanent ökning för användandet av hållbara transportslag för resenärer i hela Värmland. Hållbart resande i ett växande Värmland är därför en viktig samarbetspartner i projektet för Tåg i Tid:s ombyggnation av Karlstad C. Med hjälp av det här projektet kan handlingsplan och åtgärder vidtas utifrån den målgruppsanalys som Tåg i Tid tog fram under våren 2015.

Tåg i Tid är ett projekt som syftar till att åtgärda de kapacitetsbrister och flaskhalsar som finns på de Värmländska delarna av järnvägssträckan mellan Stockholm-Oslo. En av projektets största utmaningar är den planerade ombyggnationen av Värmlands största knutpunkt – Karlstads Centralstation. Nya Karlstads C kommer att binda ihop läns- och stadsbussarna med järnvägsstationen. Yta kommer att frigöras för handel, kontor och boende. Ombyggnationen av Karlstad C beräknas kunna ge 300 nya jobb. Ombyggnationerna ställer stora krav på planering, omgivning, företag och inte minst resenärerna själva. Mobility management-åtgärder är en förutsättning för att förhindra trafikstockning under ombyggnationen, samtidigt som det öppnar upp för en permanent ökning för användandet av hållbara transportslag – för resenärer i hela Värmland.

Hållbart resande i ett växande Värmland är därför en viktig samarbetspartner i projektet för Tåg i Tids ombyggnation av Karlstads Centralstation. Under våren 2015 har olika typer av målgruppsanalyser gjorts i förarbetet till Tåg i Tid. Gällande företagen och fastighetsägarna uttrycks det tydligt att det är av stor vikt att före byggstart arbeta med mjuka frågor gällande transporter så kunderna fortfarande kan ta sig till handel och företag. Man pekar på kollektivtrafik, cykel och attitydpåverkande insatser. Med hjälp av målgruppsanalysen kan en handlingsplan på lämpliga aktiviteter och investeringar tas fram inom delprojektet bygg- och exploateringsföretag. De aktiviteter som syftar till mobility management-lösningar kommer också att genomföras inom projektet.

Framtagande av verktyg

Utifrån handlingsplan(erna) tas verktyg fram för att möjliggöra ett ökat hållbart resande och minskade koldioxidutsläpp. Exempel på verktyg kan vara olika kommunala styrdokument, handlingsplaner och policys som syftar till att underlätta för byggherrar att implementera mobility management-åtgärder. Några konkreta exempel på sådana verktyg kan vara flexibla parkeringsnormer, gröna resplaner, mobilitetsplaner eller samarbetsavtal med bilpoolsföretag. Framtagning av verktyg sker inom projektet med nätverksgrupper och referensgrupper som stöd.

Praktisk användning av verktyg

Beroende på hur handlingsplanen för delprojektet utformats kan olika verktyg som tagits fram implementeras och testas i praktiken. Som exempel kan en ny flexibel parkeringsnorm testas i ett pågående nybyggnadsprojekt med fördel att underlätta för exploitören och byggherren. Även kampanjer eller andra mobility management-åtgärder genomförs i samarbete med Tåg i Tid i syfte att minska flaskhalsar under ombyggnationen av Karlstad C.

7.2.3 Utvärdering och uppföljning

Under projektets sista månader sker utvärdering av projektets aktiviteter. Genom uppföljning av de aktiviteter som genomförts kan ett resultat skapas som sedan kan jämföras med delprojektets mål. En viktig del är också att skapa en plan för hur arbetet ska fortsätta och hur de verktyg som tagits fram senare kan användas i praktiken.

VERKTYG SOM UNDERLÄTTAR FÖRETAGENS ARBETE MED ENERGIEFFEKTIVISERING AV PERSONTRANSPORTER

- BYGG OCH EXPLOATERINGSFÖRETAG

Aktivitet	Delaktivitet	Beskrivning	
Åtgärder för kunskapsutveckling och förankring	Nulägeanalys	Genomgång av byggbranschens specifika behov och önskemål, samt inventering av kommunernas övergripande planer och planprocessens styrdokument och hanteringen av dessa.	
	Behovsanalys	Analys av byggherrans behov kopplat till kommunernas förutsättningar och möjligheter. I tät samverkan mellan byggherrar, tjänstemän och politiker tas handlingsplan fram för det fortsatta arbetet med att integrera mobility management i samhällsplaneringen. Alla aktörers samlade förväntningar och ambitionsnivå på kommande aktiviteter inom delprojektet.	
Aktiviteter för implementering och tillämpning	Framtagande av verktyg	Verktyg tas fram för att möjliggöra ett ökat hållbart resande. Det kan det vara olika kommunala styrdokument, handlingsplaner och policys som syftar till att underlätta för byggherrar att implementera mobility management-åtgärder vid nybyggnationer. Några konkreta exempel på sådana verktyg kan vara flexibla parkeringsnormer, gröna resplaner och mobilitetsplaner. Framtagning av verktyg sker inom projektet med nätverksgrupper och referensgrupper som stöd.	
	Praktisk användning av verktyg	Aktiviteter där byggherrar, kommuner och fastighetsägare aktivt får prova på nya styrdokument vid nybyggnadsprojekt eller genomföra olika kampanjer tillsammans med fokusgrupper.	
		Integrering av mobility management-åtgärder kopplat till projektet Tåg i Tid	Projektet Hållbart resande i ett växande Värmland stöttar projektet Tåg i Tid med framtagande av handlingsplan samt genomförandet av de mobility management-åtgärder handlingsplanen i fråga pekar på.
Uppföljning av resultat		Uppföljning av resultaten kommer bl. a. att göras genom uppföljning av framtagna handlingsplaner	

7.3 Företag inom tillverkningsindustrin

Mål 2018

Mer koldoxidsnåla persontransporter i företag

I analyserna av Värmlands klimatpåverkan, och till den relaterade energianvändningen, utgör vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. I ett regionalt perspektiv bidrar de anställda i regionens företag till stora mängder transporter i samband med sin arbetspendling. Den regionala kollektivtrafiken är konstruerad för att skapa mer hållbara förutsättningar för transporter samtidigt som den skapar möjligheter för regionförstoring och ökad tillväxt genom att kompetensförsörjningen till regionens företag förbättras.

Internationellt och nationellt sker nu sakta en minskning av körsträckan per capita, och det finns goda skäl att anta att just arbetspendlingen är den bilanvändning som minskar mest. Många orsaker kan antas ligga bakom detta men miljö-, hälso-, och kostnadsmedvetenhet i kombination med förstärkt kollektivtrafik, utvecklad IT-kommunikation och cykling som livsstilsmarkör är några sannolika skäl.

Projektet kommer att ta sin utgångspunkt i företag och organisationers behov av persontransporter för att i förlängningen kunna styra dessa till mer hållbara alternativ.

Att utgå från stora arbetsplatser eller arbetsplatsområden för att förbättra strukturer och arbeta med attityder bör vara ett resurseffektivt sätt att hantera samhällets resurser och öka möjligheterna till hållbara lösningar samtidigt som företagens förutsättningar till minskad klimatpåverkan stötts.

Ett dilemma för projektet är att företagen inte har ansvar eller på ett enkelt sätt direkt kan påverka den anställdes arbetsresor. Däremot kan företagen aktivt arbeta med gröna resepolicyer rörande tjänsteresor. Omfattningen på tjänsteresor inom Värmland anses dock vara förhållandevis liten i förhållande till antalet arbetsresor varför det är viktigt att få med båda perspektiven i samspel med regionens företag/arbetsgivare.

Följande aktiviteter och delaktiviteter kommer att genomföras:

1. Identifiera företag för samverkan
2. Åtgärder för kunskapsutveckling
 - a) Nulägesanalys
 - b) Behovsanalys
 - c) Handlingsplan
 - d) Nätverk för erfarenhetsutbyte och metodutveckling
3. Aktiviteter för tillämpning
 - a) Beteende och attitydpåverkan
 - b) Trafik- och tjänsteutveckling
4. Uppföljning och implementering
 - a) Uppföljning av resultat

7.3.1 Identifiera företag för samverkan

När projektet startar finns ett antal företag och organisationer som har ett intresse att samverka. Antalet företag som ska engageras förväntas bli fler genom att den första perioden i projektet ägnas åt att locka fler företag till aktiv medverkan. Det finns vissa svårigheter att få företag att åta sig uppgifter och lämna ekonomiskt bidrag till projekt och verksamheter som är oklart om de kommer att genomföras innan alla beslut är fattade. Inledningsvis när beslut om projektet fattats blir det

dock lättare att "sälja" in projektet och vad det kan bidra med till fler företag. Samverkan med andra projekt kommer också att underlätta "rekryteringen" av företag för aktiv medverkan i projektet liksom samverkan med kommuner och deras näringslivsenheter i att etablera kontakter med företag.

I valet av arbetsplatser kommer ett antal större arbetsgivare med goda möjligheter till kollektivt resande att prioriteras då det är en förutsättning för att lyckas väl med ett projekt av denna karaktär på kort sikt.

7.3.2 Åtgärder för kunskapsutveckling

Delprojektet kommer att inleda med analyser av nuläge samt identifiera behov och ta fram handlingsplaner. Genom ökad kunskap om varje enskilt företags behov och förutsättningar kan avstamp tas i rätt åtgärder och med rätt samarbetsparter i arbetet framåt med åtgärder mot uppsatta mål.

Nulägesanalys

En nulägesanalys ska tas fram som ger förutsättningar för det enskilda företaget, organisationen eller arbetsplatsens behov. I nulägesanalysen ska bland annat nuvarande beteende- och resvanor identifieras. För att få en samlad bild av hur olika transportslag används för arbets- och tjänsteresor hos företagets personal ska en resvaneundersökning (RVU) genomföras.

En kartläggning av företagets tillgång till infrastruktur och trafikutbud för olika trafikslag ska också tas fram. Kartläggningen ska visa på vilket utbud av kollektivtrafik som finns, hur gång- och cykelvägar ansluter till arbetsplatsen, lokalisering av kollektivtrafikhållplatser liksom tillgång till parkering för bilar och cyklar samt de anställdas tillgång till tjänstecyklar och tjänstebilar.

Den tredje delen av nulägesanalysen ska innehålla beskrivning av företagets/organisationens styrdokument för resor och transporter, särskilt uttalade miljö eller hållbarhets mål etc. Här ska även befintliga styrinstrument eller åtgärder som främjar att personalen väljer mer hållbara resor beskrivas, t ex inköp av kort för resor med kollektivtrafik, omklädningsrum för cyklister. Nulägesanalysens omfattning kommer att stå i proportion till varje enskilt företags behov av att belysa särskilda faktorer av betydelse för förändringar så att projektets resurser används på ett effektivt sätt.

Behovsanalys

Det andra steget i arbetet med företaget är en behovsanalys. Analysen ska spegla vilka ambitioner och önskade effekter företaget har med omställning av persontransporter till mer hållbara alternativ, vilken kompetens som finns liksom vilka resurser som kan avsättas för internt arbete.

I det andra steget av behovsinventeringen ska det enskilda företaget, organisationen eller arbetsplatsens behov sättas i ett lokalt och regionalt sammanhang.

Finns det lokala och regionala utvecklingsplaner som stöttar eller stjälpjer företagets behov av en förändring. Påverkas det aktuella geografiska området av förändringar i detaljplaner, planerade förändringar i infrastrukturen, finns genomförda stråkanalys eller ÅVS att ta hänsyn till?

Med kunskaper om företagets enskilda behov satt i ett regionalt sammanhang kan behov av kompletterande kunskaper identifieras.

Företagets behov kan också kanaliseras till rätt samarbetspartner, är det kommunala planer eller utbud av kollektivtrafik som behöver påverkas för att företagets behov ska kunna tillgodose?

Behovsanalysen behöver också beskriva företagets planerade förändringar som kan påverka resor t ex arbetstider eller inköp av tjänstebilar.

Handlingsplan

Behovsanalysen ska resultera i en handlingsplan för varje enskilt företag där åtgärder och aktiviteter är designade för respektive företags behov. I handlingsplanen ska tydliggöras vem (organisation och person) som är ansvarig eller har möjlighet att påverka i en önskad riktning.

Handlingsplanen bör upprättas i samråd med respektive kommun och kollektivtrafikorganisation så att åtgärder samordnas på bästa sätt.

Utveckla nätverk för erfarenhetsutbyte

Nya nätverk och mötesformer kan stimulera innovation och utveckling samt skapar förtroenden för en gemensam utveckling. Projektet ska skapa ett Mobility management nätverk av företag/arbetsgivare som deltar i projektet, för att stimulera erfarenhetsutbyten och förslag på lösningar. Ett antal arbetsgivare kommer att vara kärnan i nätverket som ska arbeta för att underlätta företagets övergång till mer effektiva och koldioxidsnåla lösningar för persontransporter.

Även om projektet kommer att inrikta sitt arbete på ett fåtal större arbetsgivare vilket beräknas ge störst effekt då dessa samlat har många anställda så kommer även arbete att ske med små företag i tidiga skeden genom ett nära samarbete med Karlstads Innovation Park, dess organisationer, företag och personer som bär på nya affärsidéer.

Företag kommer även engageras i de delar av projektet som rör tjänsteutveckling. Ett nära samarbete kommer t.ex. att ske med företag i utveckling av nya IT-lösningar.

Nätverket ska träffas två gånger per år och förutom erfarenhetsutbyten mellan parterna så kommer inslag i form av kunskapsutveckling om hållbar tillväxt och mobilitet att kanaliseras via nätverket.

7.3.3 Aktiviteter för tillämpning

Nästa fas i delprojektet fokuserar på klassiskt mobility management arbete, där syftet är att gå från ord till handling. Marknadsföring, kampanjer, information, testresenärer ska bidra till överflyttning av persontransporter till mer hållbara alternativ. Målet med aktiviteterna är att öka kunskaperna och förändra attityderna så att långsiktig nytta och bestående förändringar uppnås.

Beteende och attitydpåverkan

En mycket viktig framgångsfaktor för projektet är kommunikation. För att förändra attityder till resor krävs ett kreativt arbete med olika kanaler och budskap. Behovsanalysen ligger till grund för den handlingsplan med åtgärder för beteende och attitydförändring som tas fram för respektive företag.

Information om möjligheterna att förändra sina resvanor kommer att förstärkas av projektets övriga aktiviteter. Då det blir tydligt att ledningens strategier för hållbara resor strävar mot mer hållbarhet, att infrastrukturen för hållbara trafikslag prioriteras till förmån för bilen eller att produkt och tjänsteerbjudande gör det enklare att förändra resvanor kan kommunikationen få mer genomslag.

Projektet ska arbeta tillsammans med företagets egna informationsavdelningar såväl som i ett bredare perspektiv med kommunikation om fördelar med hållbara resor.

Trafik- och tjänsteutveckling

Utifrån nuläges och behovsanalys där utvecklingsbehov identifierats ska ett arbete för utveckling av trafikutbud och tjänster genomföras. Företag och organisationer arbetar idag med tjänsteutveckling eftersom det är fördelaktigt på flera sätt. Det ökar lojaliteten hos befintliga kunder samt öppnar upp för och attraherar nya kunder. Dessutom kan tjänsteutvecklingen bidra till ökad konkurrenskraft och resurseffektivitet hos företag.

Att förändra attityder till mer hållbara alternativ för resor vet vi är svårt och kräver ett uthålligt och långsiktigt arbete. För att lyckas väl krävs engagemang på många nivåer i ett företag och tillräckligt med resurser för kommunikation men det kan även krävas förändringar av de "hållbara" systemen så att de blir mer attraktiva. För att bidra i överflyttning av resor till mer hållbara transporter för arbets- och tjänsteresor behövs nya metoder för kundinvolvering i utvecklingsprocesser.

En framgångsfaktor i tjänsteutvecklingen är att utgå från en tydlig process, att omvärldsbevaka och kritiskt granska de tekniska och organisatoriska aspekterna av identifierade behov för att få fram en tydlig beskrivning av nya behov/tjänster.

Nästa steg är att avsätta rätt resurser för utveckling av nya tjänster. Exempel på nya tjänster kan vara appar som hanterar synpunkter från resenärer, ger en översiktlig bild av möjliga alternativa resval. Det kan också vara nya tjänster kopplade till service och underhåll av cykel eller annan utrustning i samband med arbetsresor.

Nya metoder för kundinvolvering

Forskningen har gått mot en syn på att kundinvolvering blir allt viktigare i tjänsteutveckling.

Kundinvolvering handlar om samspelet mellan företag och kund för att skapa värde till nya innovationer och identifierar samskapande (co-creation) som aktiviteter där kunder aktivt deltar i tjänsteutvecklingsprocessen genom att bidra med nya idéer, behov och tjänsteerbjudanden de anser saknas eller vill utveckla. Vidare hänvisar kundinvolvering i tjänsteutveckling till hur tjänsteproducenterna samspekar med kunder i olika faser i tjänsteutvecklingsprocessen.

I projektet ska nya metoder för dialog med kunder, företag och medborgare rörande kollektivtrafik och andra transportslag tas fram. Hur kan t ex kollektivtrafiken använda de modeller för kundinvolvering som finns i andra branscher?

Kunders uttalade behov

För att projektet både ska ge nytta på kort och lång sikt är det viktigt att inte bara fånga de kortsiktiga och lättast identifierbara behoven. Människor har en tendens att även i utvecklingsdialog enbart hitta lösningar som redan är kända.

För att fånga uttalade behov finns särskilda metoder som kommer att användas i projektet. Detta förväntas också leda till att innovationsbehov i kollektivtrafiken kan fångas upp och hanteras. I framtida tjänsteutveckling kan dessa behov kanaliseras till regionens näringsliv och skapa både en ökad kundnytta i kollektivtrafiken och nya tjänsteerbjudanden hos regionens företag.

7.3.4 Uppföljning och implementering

Uppföljning av resultat

För att kunna följa upp och mäta det enskilda företagets resultat kommer i slutet av projektet en uppföljande resvaneundersökningar att genomföras. Detta resultat kommer att visa om delprojektets mål om mer koldioxidsnåla resor har uppnåtts.

Resultatet av medarbetarnas "nya" resvanor tillsammans med uppföljning av hur handlingsplaner realiserats samt vilka åtgärder som kommer att genomföras i framtiden blir en samlad bild av företagets resultat.

De enskilda företagens resultat blir sedan ackumulerat resultatet av delprojektet.

- ENERGIEFFEKTIVISERING AV PERSONTRANSPORTER I BEFINTLIG VERKSAMHET FÖRETAG INOM TILLVERKNINGSINDUSTRIN		
Aktivitet	Delaktivitet	Beskrivning
Identifiera företag för samverkan	Inbjudan till dialog	Bjuda in företag för dialog och medverkan i projektet. Anordna träff som startskott för arbetet.
Åtgärder för kunskapsutveckling och förankring	Nulägesanalys	Identifiera nuvarande transportvanor inom större företag/ organisationer i Värmland. Detta sker genom en resevaneundersökning på varje företag för att identifiera företagets tjänsteresor och medarbetarnas pendlingsresor. Dessutom ska nulägesanalysen inkludera kartläggning av: <ul style="list-style-type: none"> - tillgång till infrastruktur och transportmöjligheter/ trafikutbud. - styrdokument för resor och transporter, miljö- och hållbarhetsmål, direkta och indirekta kostnader för tjänsteresor. - företagets ambitioner för omställning av persontransporter till mer hållbara alternativ samt kompetens och resurser för arbetet.
	Behovsanalys	Behovsanalysen tas fram i samverkan med företagen. Den ska ge en samlad bild över företagets behov, vinster och önskad effekt och identifiera aktörernas förväntningar och ambitionsnivå. Kartläggning av lokala och regionala utvecklingsplaner som inverkar på företagets behov av förändring.
	Handlingsplan	Behovsanalysen ska resultera i en handlingsplan där åtgärder och aktiviteter är designade för respektive företags eller arbetsplats behov.
	Nätverk för erfarenhetsutbyte och metodutveckling	Skapa nätverk för de företag/arbetsgivare som deltar i projektet för erfarenhetsutbyte, förslag på lösningar och inspiration (2 ggr/år).
	Lokala arbetsgrupper	Verka för lokala arbetsgrupper med företag, respektive kommun och kollektivtrafikorganisatör för gemensamt utvecklingsarbete i mobilitetsfrågor.
Aktiviteter för implementering och tillämpning	Beteende- och attitydpåverkan	Behovsanalysen ligger till grund för den handlingsplan med åtgärder som tas fram för respektive företag. Exempel på åtgärder är, cykla-till-jobbet-kampanj, låncykelsystem, tjänstecykelsystem, prova-på-kampanjer för kollektivtrafik, samåkningsgrupper. Ytterligare pilottester och fokusgrupper för metodutveckling kan ingå.
	Trafik och tjänsteutveckling	Utifrån inhämtad kunskap genom behovsanalys och beteende- och attitydpåverkan framtagande av innovativa tjänster som kan anpassas för ett

		företag/organisation. Vissa tjänster kan implementeras direkt medan andra behöver mer bearbetning. Tyngd kommer att läggas på metoder för innovationsutveckling. Exempel på åtgärder: Samåkningsgrupper och smarta tjänster för kollektivtrafiken
Uppföljning av resultat		Uppföljning av resultaten kommer bl. a. att göras med hjälp av resvaneundersökningar.

7.4 Företag inom försäljning och distribution

Mål 2018

Ta fram 5 nya koldioxidsnåla tjänster för ökad omsättning hos företag

Delprojektet "Företag inom försäljning och distribution" syftar till att öka energieffektiviteten i transportsektorn samt att förbättra möjligheterna för de värmländska företagen att nå ut till fler kunder på en större marknad och på så vis öka omsättningen.

Bristen på tillgänglig yta i större- och medelstora städer gör att tillgången på parkeringsplatser kan begränsa handeln i centrum till förmån till externa handelsområden. Ur ett europeiskt perspektiv är Sverige det land i Europa som har flest kvadratmeter extern handelsyta och flest kvadratmeter vägyta per invånare. Nya smarta yteffektiva lösningar behöver därför utvecklas för att utvecklingen ska gå mot en koldioxidsnål ekonomi med starka företag i regionen.

De flesta resor till och från företag inom försäljning och distribution görs idag med bil. Samtidigt har ungefär en fjärdedel av Sveriges befolkning inte tillgång till bil. Hit hör bland annat äldre, kvinnor och ungdomar. Studier visar att kvinnor är den grupp som gör flest inköpsresor. Det finns med andra ord möjligheter för företag inom försäljning och distribution att utveckla verksamheten genom att hitta nya lösningar för kunder utan tillgång till bil

Enligt nationella studier kan exempelvis en tredjedel av kunderna till Kungens kurva tänka sig att ändra sitt färdmedelsval, om kollektivtrafiken var mer tillgänglig och det vore enklare att parkera sin cykel samt möjlighet till enkelt med hemleverans.

Då besökare med miljövänliga färdssätt (cykel, tåg, buss, till fots) spenderar mer pengar än de som reser med bil ligger det i företagets intresse att utveckla dessa färdssätt.²⁰

Nya lösningar växer fram som alternativ till traditionellt bilägande. Dagens generation ungdomar tar körkort allt senare och ser mer till tjänsten än ägandet, transport på tjänst och abonnera på rörlighet. Bilpool, kollektivtrafik, taxilösningar, låncyklar och samåkning är tjänster som växer. Det ställer även krav på företagen att utveckla nya sätt för att nå sina kunder.

Enligt resvaneundersökningen för Värmland (RVU 2014) så minskar bilresandet i Karlstad till förmån för hållbara färdssätt. I Värmland i stort så ökar också kollektivtrafiken. Och med planering av flera nya resecentra i Värmland och en ökad satsning på cykelvägar antas fler resor göras med andra färdssätt än bil.

²⁰

<http://www.resenarsforum.se/files/Cyklisterernas%20betydelse%20f%C3%B6r%20handeln%20i%20V%C3%A4rmland%20centrum.pdf>

Företag inom försäljning och distribution är idag en av Värmlands viktigaste tillväxtmotorer. Samtidigt är företagen starkt beroende av de möjligheter bilen ger. Som exempel efterfrågas ständigt fler bilparkeringar för att handeln ska kunna ta emot fler kunder vid externa handelsplatser. Och i tätorterna efterfrågas parkeringsytorna nära företagen för att kunder inte ska resa till externhandeln.

I många kommuner sker idag en förtätning för att skapa en attraktivare stadsmiljö där människor lättare kan mötas. Både företag som är belägna i centrumområden och i externa handelsområden i de Värmländska kommunerna uttrycker en oro för denna utveckling och poängterar behovet av att kunder enkelt ska kunna ta sig till företagen.

Många kommuner står inför en intressekonflikt där marken inte räcker till för att utöka parkeringsytorna på handelsområdena samtidigt som det efterfrågas mer yta inte bara för parkering utan också för att expandera verksamheten och kunna öka tillväxten. Ur såväl tillväxt, miljö- och konsumentperspektiv har företag behov av nya lösningar för att nå fler kunder som inte är beroende av bil. För att öka både kännedom och användandet av cykel och kollektivtrafik krävs smarta innovativa lösningar tillsammans med beteende- och attitydpåverkande åtgärder. Genom exempelvis kampanjer, cykeldagar och hemleveranstjänster i samarbete med företag kan attraktiviteten för hållbara resor öka. Att synliggöra bränsle- och parkeringskostnader på ett innovativt sätt kan också öka efterfrågan på hållbara resesätt eller andra distributionskanaler som hemkörning eller e-handel. Handelns Utredningsinstitut²¹ visar t ex på att cyklisterna är mer köpstarka än bilister vilket är intressant utifrån ett tillväxtperspektiv.

Delprojektet företag inom försäljning och distribution delas in i följande aktiviteter:

1. Identifiera företag för samverkan
2. Åtgärder för kunskapsutveckling
 - d) Nulägesanalys
 - e) Behovsanalys
 - f) Handlingsplan
3. Aktiviteter för tillämpning
 - c) Beteende och attitydpåverkan
 - d) Trafik- och tjänsteutveckling
 - e) Mobilitetsplaner
4. Uppföljning och implementering
 - a) Uppföljning av resultat

7.4.1 Identifiera företag för samverkan:

Vid uppstarten av projektet inleds ett arbete för att identifiera företag och företagsorganisationer inom försäljning och distribution som är intresserade av att medverka i projektets genomförande.. enom att arrangera och delta på dialogmöten och träffar kommer företag att rekryteras från hela Värmland.

7.4.2 Åtgärder för kunskapsutveckling och förankring:

En nulägesanalys som syftar till att identifiera hur beteende- och transportvanor ser ut i dagasläget kommer att genomföras i samband med starten av projektet. Nulägesanalysen kommer sedan att ligga till grund för en handlingsplan som utvecklas för de deltagande företagen. över respektive företag. Genom ökad kunskap om varje företags behov och förutsättning kan rätt åtgärder identifieras.

21

<http://www.resenarsforum.se/files/Cyklisterernas%20betydelse%20f%C3%B6r%20handeln%20i%20V%C3%A4rmland%20centrum.pdf>

Nulägesanalys

En nulägesanalys som beskriver förutsättningarna för företaget/företagsområdet kommer att tas fram. Här ingår en samlad bedömning där nuvarande beteende- och resvanor hos anställda och kunder identifieras.

En kartläggning kommer att göras över förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och bil och hur kundens resvanor påverkar handelns vinster och förluster. Exempel på områden som kommer att belysas är; utbud av kollektivtrafik, hur gång- cykelvägar anslutser samt parkering för bilar och cyklar.

Kundernas köpbehov och beteenden kommer att kartläggas genom observationsstudier på plats där man både observerar och mäter besöksfrekvens, hur kunder rör sig, var de handlar hur många företag de besöker. Reser man ensam i sin bil eller samåker man? När man är färdig med sina ärenden, reser man hem då eller gör andra ärenden?

Kunskapen kring attityder och beteenden i fråga om resor som inte utgör arbetspendling är begränsad och därför kommer ett relativt omfattande arbete i uppstartsfasen att läggas på att ta fram en samlad bild kring respektive företag.

Behovsanalys

I steg två genomförs en behovsanalys i samverkan med deltagande företag och företagsorganisationer. Syftet med analysen är att skapa en bild över företagets och kundernas behov. Behovsanalysen kommer även att omfatta att det enskilda företaget eller områdets behov sätts i ett lokalt och regionalt sammanhang. Behovsanalysen kommer sedan att ligga till grund för de handlingsplaner med åtgärder som ska utarbetas för de deltagande företagen.

Handlingsplan

Handlingsplanen för respektive område skall innehålla åtgärder utifrån nuläges- och behovsanalysen som syftar till ökad energieffektivisering av transporterna samtidigt som de ska bidra till att öka lönsamheten hos företagen genom möjligheten att nå nya kunder i ett större geografiskt område. Åtgärder och aktiviteter skall vara designade för respektive deltagande företag och samordnas med kommun och kollektivtrafikorganisation på bästa sätt.

Nätverk och erfarenhetsutbyte

Nya nätverk och mötesformer kan stimulera innovation och utveckling samtidigt som det kan skapa det förtroende som krävs för ett förändringsarbete. Ett antal nätverksträffar för de deltagande företagen kommer därför att arrangeras för att stimulera till innovation och erfarenhetsutbyte.

7.4.3 **Aktiviteter för implementering och tillämpning**

Här genomförs de insatser som identifierats genom de genomförda analyserna. Den här fasen består av både klassiskt mobility management arbete såsom information, marknadsföring, kampanjer och prova på aktiviteter och av en del där nya tjänster som fyller de identifierade behoven utvecklas. Syftet är att underlätta för resenärer att välja mer hållbara alternativ. Certifiering eller liknade metoder kan användas för att motivera företagen

Beteende och attitydpåverkan

Genomförandet kommer att ske med företags- och kundfokus. Utifrån behovsanalysen och handlingsplanen genomförs ett antal aktiviteter för varje medverkande företag/företagsområde. Vilka åtgärder som kommer att genomföras är beroende av de föreliggande analyserna. Kommunikation spelar en central roll för projektets framgång och samverkan med företagets och kommunernas informationskanaler kommer att vara avgörande för att så många som möjligt ska nås

Trafik- och tjänsteutveckling

För att företagen ska nå fler målgrupper kan nya tjänster behöva utvecklas och implementeras. Exempel på åtgärder kan vara hemleverans av varor, låncykelsystem, förbättrad skyltning för

cyklister, cykelparkering. Smarta resetjänster som samåkning och bilpooler, realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar, resplane-app, rabatter/service/ tjänster kopplade till kollektivtrafikbiljett.

Vissa tjänster kan implementeras direkt medan andra behöver bearbetas. Tyngd läggs därför på metoder för tjänsteutveckling. Målsättningen är att varje företagsområde får testa på minst en ny tjänst som skall stimulera till att företag inom försäljning och distribution når nya kunder samtidigt som man når en ökad energieffektivisering av persontransporterna.

Utifrån nuläges- och behovsanalysen där utvecklingsbehov har identifierats ska ett arbete för utveckling av tjänster genomföras. Tjänsteutveckling kan bidra till ökad konkurrenskraft och resurseffektivitet hos företag.

Utformning av mobilitetsplaner

Utfallet av genomförda aktiviteter gentemot företag och företagsområden sammanställs i en mobilitetsplan som skall innehålla strategier och verktyg för hur företagen kan arbeta vidare med att öka andelen hållbara resor för kunderna och vilka vinster ett sådant arbete genererar.

7.4.4 Uppföljning och implementering:

Uppföljning av resultat

Uppföljande observationsstudier i anslutning till företag och företagsområden som deltagit i delprojektet kommer att göras, exempelvis genom eftermätning av observationsstudier för att mäta besöksfrekvens, förändring i resande samt attityder och beteenden hos kunder och anställda. Uppföljningen av resultaten ska även ge svar på om de nya tjänsterna har inneburit nya kunder eller nya affärsmöjligheter. En sammanställning av mobilitetsplaner för företag och företagsområden samt uppföljande mätningar kommer att ge den samlade bilden av delprojektets resultat.

- ENERGIEFFEKTIVISERING AV PERSONTRANSPORTER I BEFINTLIG VERKSAMHET FÖRETAG INOM FÖRSÄLJNING OCH DISTRIBUTION		
Aktivitet	Delaktivitet	Beskrivning
Identifiera företag för samverkan	Inbjudan till dialog	Delta på dialogmöten/träffar som arrangeras av kommun/företagsorganisation för presentation av projektet.
Åtgärder för kunskapsutveckling och förankring	Nulägesanalys	Nulägesanalysen syftar till att med observationsstudier identifiera nuvarande beteende- och transportvanor hos företag inom försäljning och distribution. – tillgång till infrastruktur, kartläggning av kollektivtrafik, cykel, gång och bil – Kundernas resor och behov – Attityder och beteenden – analysera företags förluster och vinster med kundernas resvanor.
	Behovsanalys	Behovsanalysen tas fram i samverkan med företag, kommun och referensgrupp för kunder. Behovsanalysen ska ge en samlad bild över företagets och kundernas behov, vinster och önskad effekt.
	Handlingsplan	Behovsanalysen ska resultera i en handlingsplan där

		åtgärder och aktiviteter är designade för respektive företagsområde. Handlingsplanen syftar till att få ökad effektivisering och lönsamhet i butikerna genom att tillämpa mobility management-åtgärder.
Aktiviteter för implementering och tillämpning	Beteende- och attitydpåverkan	Utifrån behovsanalys och handlingsplan genomför varje företagsområde ett antal aktiviteter Exempel: Test av shoppingsmarta cykellösningar, cykeldag på köpcentra, kampanj i samarbete med centrumföreningar och kollektivtrafikbolag. Certifiering eller liknade metoder kan användas för att motivera företagen. Genomförandet ska ske med företags- och kundfokus.
	Trafik-och tjänsteutveckling	Både behovsanalysen och arbetet med beteende- och attitydpåverkan ska ligga till grund för att identifiera vilka tjänster näringsidkarna och kunderna behöver för att attrahera nya kunder
	Utformning av mobilitetsplaner	Det tidigare arbetet inom delprojektet ligger till grund för mobilitetsplanerna. Planerna ska innehålla tips, strategier och verktyg för hur förening/företaget ska arbeta vidare med att öka andelen hållbara resor för kunderna, samt vilka vinster ett sådant arbete genererar.
Uppföljning av resultat		Uppföljningen kommer bl.a. att omfatta sammanställning av mobilitetsplaner för företag/företagsområden samt uppföljande mätningar.

8 Horisontella mål

8.1 Jämställdhet

Projektet syftar till att vidareutveckla både kvinnor och mäns hållbara resande. Enligt senaste resvaneundersökningen (RVU2014) för Värmland så är hälften av alla resor i Värmland kortare än fem kilometer och största andelen av korta resor görs av kvinnor. Män reser mer i bil än kvinnor och reser längre sträckor i genomsnitt medan kvinnor i sin tur reser mer med cykel och kollektivtrafik än män. Ur ett jämställdhetsperspektiv behöver möjligheterna till resor utan bil förbättras.

Projektets huvudman, Karlstads kommun, har antagit mål för jämställdhet och har även tagit fram en policy med namnet ”På lika villkor” som projektet kommer att använda för att integrera jämställdhetsfrågorna i projektets genomförande. En viktig del är att beskriva projektets mål och åtgärder för jämställdhet. Jämställdhet ska på ett konkret sätt, finnas med och tillämpas i alla led av arbetet.

Projektet strävar efter en jämn könsfördelning. Projektets organisation väljs med en strävan om en jämn könsfördelning. En målsättning vid urval av deltagare i projektets olika aktiviteter är att det ska vara en representativ fördelning mellan kvinnor och män, där det är möjligt. Fördelningen av antalet deltagande män och kvinnor i de olika aktiviteter som arrangeras kommer att följas upp.

Direkta insatser på aktivitetsnivå sker också med avseende på funktionshindrades rätt till en anpassad kollektivtrafik samt för en jämställd kollektivtrafik med fokus på trygghet och säkerhet. Som stöd för arbetet kommer Karlstads kommuns handikappolitisk plan, En stad för alla, att användas. Läs mer under kap 6.1

I arbetet jämställdhet kommer projektet samarbeta med Karlstads universitet (centrum för genusforskning och centrum för tjänsteforskning) för ta fram modeller för analys av horisontella kriterier. Ambitionen är att ur ett genusperspektiv nå en jämn könsfördelning i projektets aktiviteter där det är möjligt. Projektledarna kommer att utbildas i genus.

8.2 Integration

Projektet kommer att genomföras med Karlstads kommuns mångfaldspolicy "På lika villkor" som utgångspunkt. För att lyckas med projektet är det viktigt att nå ut till allmänheten oavsett etnicitet, trosuppfattning, funktionshinder, sexuell läggning och social bakgrund. Stor vikt kommer därför att läggas på att de aktiviteter som genomförs inkluderar alla i samhället. Vissa aktiviteter kan därför komma att planeras och genomföras i samverkan med exempelvis föreningar och frivilligorganisationer. I framtagandet av projektet har vikt lagts vid att arbetsgruppen har haft en bred spridning gällande mångfald.

I arbetet med integration kommer projektet samarbeta med Karlstads universitet (centrum för genusforskning och centrum för tjänsteforskning) för ta fram modeller för analys av horisontella kriterier. Ambitionen är att ur ett integrationsperspektiv spegla hela samhället i projektets aktiviteter men också för att efter projektslut ha utvecklat metoder för att arbeta med ökad integration i användandet av transportsystemet.

8.3 Miljö

Projektet har en direkt inverkan på flera av miljömålen på såväl lokal, regional, nationell och internationell nivå.

Projektet bidrar till flera av EU:s övergripande miljömål såsom 40 % lägre klimatutsläpp 2020, 9 % energieffektivisering till 2016, 20 % energieffektivisering till 2020, 50 % förnybar energi till 2050, 10 % förnybar energi i transportsektorn till 2020.

Projektet bidrar till att uppfylla flera nationella mål, exempelvis de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *god bebyggd miljö*. Samt de nationella folkhälsoområdena *Sunda och säkra miljöer*.

Projektet kopplar vidare på miljöområdet i Värmlandstrategin, Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland, Regionalt trafikförsörjningsprogram, Klimat- och energistrategi för länet, Framtidens stad och kommunernas uppsatta miljö- och energistrategier översiktsplaner med mera. Se vidare under kapitel 5.

Projektet har en direkt inverkan på flera miljömål genom att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande i Värmland. Genom beteendepåverkande aktiviteter i kombination med nya innovativa tjänster mot företag inom bygg och exploatering, tillverkningsindustrin och övriga företag bidrar projektet till bättre livskvalitet för alla i regionen genom minskad miljöbelastning från transporterna samt positiva hälsoeffekter av att fler går, cyklar eller reser kollektivt.

Företagen kommer att bli mer attraktiva och stärka sin konkurrenskrafts genom att kunna nå nya kunder samtidigt som det bidrar till ett ökat hållbart resande i regionen.

9 Bilagor

Bilaga 1. Underlag som styrker firmateckningsrätt för den som skrivit under ansökan

Bilaga 2. Medfinansieringsintyg från samtliga medfinansiärer

Bilaga 3. Preliminär upphandlingsplan

Bilaga 4. Riskanalys

Bilaga 5. Underskrivet samverkansavtal för samverkansprojekt

Bilaga 6. Erfarenheter från tidigare projekt