

RAPPORT
MM-Västra länken

Samverkansprojekt för att främja hållbara resor och transporter
samt minska trafiken genom byggarbetsplatsen



Trafikverket

Postadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: MM-Västra länken

Författare: Karin Edenius

Dokumentdatum: 2022-06-21

Kontaktperson: Anna-Karin Boström

Sammanfattning

MM-Västra länken är ett samverkansprojekt som startade i slutet av mars 2020 och pågick till sommaren 2021, i samband med att trafikomläggningen av E12 till Klockarbäckens industriområde upphör. På grund av pandemin och restriktionerna som följde med denna skedde allt samverkansarbete digitalt, något som varit utmanande till viss del men som även visat sig vara fördelaktigt – både för möjligheten att delta och arbetet med åtgärderna.

Projektet har riktat in sig på fyra huvudområden: Informationsturné med fokus hållbart resande, nudging-aktiviteter, testresenärsaktiviteter för elcykel samt testresenärsaktiviteter för kollektivtrafik. I och med pandemin blev informationsturnén istället en digital föreläsning med bred inbjudan. Nudging-aktiviteten bestod av två filmer som delades och spreds för att informera och inspirera inom hållbart resande, MM i byggskedet och arbetat vid Klockarbäcken. Testresenärsaktiviteten för elcykel genomfördes i samverkan med företag inom Klockarbäcken och resulterade i en lyckad aktivitet där deltagarna både förändrade resvanor och synsätt men även fungerade som inspiration och gott exempel genom att vara med i en av nudging-filmerna.

Projektets samverkansfokus har lett till ett välfungerande projektarbete, trots pandemin. Samverkan har resulterat i att åtgärderna trots allt kunnat genomföras på ett smidigt sätt med goda resultat men även att relationer byggts som med fördel kan nyttjas även efter att projektet tagit slut. Det faktum att Trafikverket initierat samverkansprojektet för att främja MM-arbete i byggskedet är något som uppskattats av de som deltagit, både i samverkan och i åtgärderna.

Innehåll

1	Bakgrund	5
1.1.	Om Västra länken	5
1.2.	Omledning av E12 vid Klockarbäcken och MM-projekt	6
1.3.	Globala hållbarhetsmålen	6
1.4.	Om MM i byggskedet	7
1.5.	Utmaningar	10
1.6.	Möjligheter	10
2	Process	11
2.1.	Uppstart och upplägg	11
2.2.	Samverkansaktörer	12
3	Åtgärder/aktiviteter	13
3.1.	Informationsturné fokus hållbart resande	14
3.2.	Nudging-aktiviteter	15
3.3.	Testresenärsaktivitet för elcykel	17
3.4.	Testresenärsaktivitet för kollektivtrafik	20
4	Samverkan	20
4.1.	Extern informationsplattform	20
4.2.	Intern kommunikationsplattform	20
4.3.	Upplevelse av samverkan	20
5	Lärdomar	25
6	Fortsättning	26
7	Referenser	26

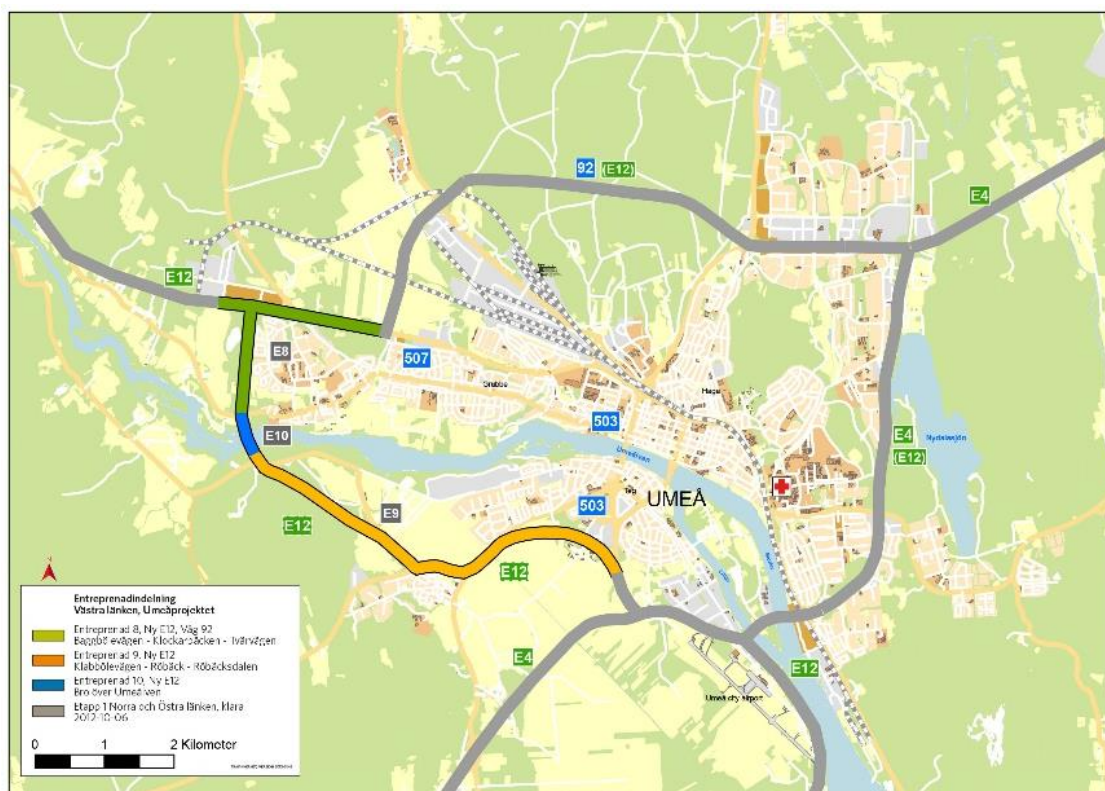


Bild 2. Kartbild över Västra länken, med entreprenadindelning.

1.2. Omledning av E12 vid Klockarbäcken och MM-projekt

E12-korsningen vid Umedalen kommer att ha mycket begränsad framkomlighet under ca ett år. E12 leds därför temporärt om runt K-Rauta med start 11 maj 2020 och drygt ett år framåt.

Det pågående byggandet av Västra länken och omledningen av E12 stör trafikanter, närboende och näringsidkare i och runt Umeå. För att hitta lösningar som minskar störningarna initierade Umeåprojektet ett Mobility management (MM) projekt.

Projektets syfte:

Identifiera, prioritera och genomföra MM-åtgärder som bidrar till att minska fordonstrycket genom E12-omledningen vid Klockarbäcken.

1.3. Globala hållbarhetsmålen

Sverige står bakom Agenda 2030 med de 17 målen för en omfattande och nödvändig global omställning som FN beslutat om. Transportsystemet är integrerat i de flesta målen och har potential att påverka det hållbara samhället i alla tre dimensionerna: socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

En god tillgänglighet är nödvändig för att ett samhälle ska fungera. Det handlar om att utveckla tillgängligheten så att den bidrar till ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning. Vi har ett ansvar att utveckla tillgängligheten på ett hållbart sätt. Transportsystemet kan bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, bild 3.¹



Bild 3. Agenda 2030 med de 11 fokusmålen inringade. Samt mål 11 - Hållbara städer och samhällen - Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.

Över hälften av världens befolkning bor i urbana områden, och andelen väntas stiga till 70 procent år 2050. Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men kan också bidra till ökade sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Den snabba och stora inflyttningen till städer ställer nya krav som behöver bemötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt.

Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, offentliga platser, transporter, återvinning och säkrare kemikaliehantering som i sin tur kräver ny teknik och samarbete mellan flera sektorer. Inkluderande och innovativ stadsplanering behövs för att göra städerna säkra och hållbara för framtiden.²

Utifrån de globala hållbarhetsmålen har regeringen bland annat satt målet att Sverige till år 2030 ska nå en fossiloberoende fordonsflotta för att uppnå en 70% minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat.

1.4. Om MM i byggskedet

MM i byggskedet är ett koncept för att främja hållbara resor och transporter samt ett sätt att minska trafiken genom byggarbetsplatsen. Åtgärder ska ge en utformning och ett utbud för ökad användbarhet, säkerhet och konkurrenskraft för gång, cykel, kollektivtrafik samt samåkning gentemot ensamåkning i bil. Detta kombineras med beteendepåverkande åtgärder som effektivt minskar bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Kort sagt handlar mobility management i byggskedet om att hitta, utveckla och informera om valmöjligheter. För bästa effekt kombineras åtgärder för bättre utformning och utbud samt styrning och information till ett avstämt åtgärds paket.

MM i byggskedet ger nytta såväl på kort som på lång sikt, bild 4 och 5. Ju fler trafikanter som gör hållbara val av färdmedel, väljer alternativa vägar eller andra restider, desto mer förbättras framkomlighet och tillgänglighet för alla de trafikanter som av olika skäl måste

¹ www.trafikverket.se/om-oss/vi-gor-sverige-narmare/tillganglighet-i-ett-hallbart-samhalle/

² www.globalamalen.se/om-globala-malen/

använda den aktuella vägsträckan och närområdet som påverkas av bygget. För Trafikverket i rollen som väg- och banhållare kan den förbättrade tillgängligheten bidra till lägre kostnader och minskade utsläpp av miljö och hälsoskadliga ämnen, samt kan bidra till positiv opinion. Entreprenörer som arbetar vid vägen får en lugnare och säkrare arbetsmiljö och kan genomföra arbetet mer effektivt om färre fordon rör sig nära området. Detta kan i sin tur generera kostnadsbesparingar. För arbetsplatser som ligger i anslutning till väg- och järnvägsbyggen kan ett väl sammansatt åtgärds paket minska risken för att deras anställda, besökare och varuleveranser ska bli försenade i trafiken. MM i byggskedet har som mål att minska negativ påverkan på tillgänglighet för alla trafikantslag specifikt under byggskedet, men åtgärderna kan också ha en planerad, positiv och bestående effekt efter att byggprojektet är färdigt.³



Bild 4. Nyttor och resultat för MM i byggskedet.³



Bild 5. Nyttor och resultat för MM i byggskedet.³

³ Planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet, Trafikverket (Publ.nr: 2015:034)

Förväntade störningar på grund av om- och nybyggnation kan hanteras utifrån olika perspektiv och med olika målsättningar, bild 6. Störningshantering syftar traditionellt på att så långt som möjligt bibehålla befintlig kapacitet i byggområdet eller att leda om trafiken och resenärer förbi byggområdet. Om åtgärdsarsenalen för störningshantering kompletteras med MM i byggskedet kan situationen förbättras ytterligare. I de flesta större projekt kommer det att krävas en kombination av åtgärder för bästa effekt. ⁴



Bild 6. MM i byggskedet, en av åtgärderna för störningshantering. ⁴

MM i byggskedet är ett begrepp som rymmer många åtgärder och arbetssätt, bild 7. I ett försök att tydliggöra åtgärdernas olika användningsområden och olika målgrupper har de samlats nedan under rubrikerna "Förbättra för hållbara transportval" och "Beteendepåverkande åtgärder". Valet och kombinationen av åtgärder ur dessa två grupper bör styras av insikten att ju bättre förutsättningarna för att göra hållbara transportval är, desto större effekt ger insatsen av beteendepåverkande åtgärder. Kostnaderna för beteendepåverkande åtgärder bedöms i allmänhet vara låga jämfört med fysiska åtgärder. Åtgärder som förbättrar för hållbara transportval bedöms jämförelsevis ha högre kostnader och kan variera beroende på den enskilda situationen. ⁴



Bild 7. Åtgärder och arbetssätt kopplat till MM i byggskedet. ⁴

Många MM i byggskedet-åtgärder grundar sig på att flera aktörer hjälps åt och samverkar. Rådighet över planering och implementering av åtgärderna kan ligga hos Trafikverket, kommuner och andra lokala myndigheter, lokala, regionala eller nationella trafikmyndigheter och trafikoperatörer, privata företag, arbetsgivare, handel, vägassistans, med flera. Trafikverket är därför beroende av att få till stånd ett fungerande samarbete med de aktörer som är berörda av byggprojektet. Avgörande för hur effektiva åtgärderna blir är bland annat hur planeringen av MM-processen sköts och att grunden för goda samarbeten läggs tidigt. ⁴

⁴ Planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet, Trafikverket (Publ.nr: 2015:034)

1.5. Utmaningar

Byggprojekt och sektorsansvar

Umeåprojektet har många transporter som måste fungera för att projektet ska kunna fortlöpa som planerat och omledningen är en förutsättning för att kunna hålla tidplanen. Det finns ett stort behov att minimera och fördela övrig trafik på sträckan under omledningen. Likaså att minimera upplevelsen av störningen som omledningen kan medföra.

Trafikverket har inte längre sektorsansvar vilket innebär att de inte själva kan finansiera genomförandet av MM-åtgärder. Däremot kan Trafikverket finansiera samverkan, vilket är grunden och motorn för detta projekt.

Covid

Nästan samtidigt som detta projekt startade kastades samhället in i en pandemi. För projektets del innebar det en rad olika anpassningar. Vi har inte haft möjlighet att träffas fysiskt, hela projektet har genomförts digitalt. Den fysiska informationsturnén som var planerad fick ställas in och istället genomförde vi en digital föreläsning. Men framför allt har vår planerade testresenärsaktivitet för kollektivtrafiken lagts på is.

Generella covid-anpassningar för projektet:

- 100% digital samverkan
- Teams som kommunikations-plattform
- Pandemi-säkra åtgärder/aktiviteter

1.6. Möjligheter

Genom samverkan mellan olika samhällsaktörer kan åtgärder genomföras som minskar konsekvenserna av omledningen. Relevanta aktörer som kan bidra i denna omställning är bl.a. kommuner, region, trafik och transportaktörer, större arbetsgivare, näringsliv och handelsområden.

Åtgärderna bidrar till förändrade beteenden hos medborgare och beslutsfattande som leder till ett mer hållbart resande över tid. Beteendeförändringen ligger i linje med de globala målen. Åtgärder kan påverka arbetspendling, resvanor vid handel och fritidsaktiviteter, transporter, arbetssätt och arbetsplats etc.

2 Process

2.1. Uppstart och upplägg

Trafikverket initierade projektet under våren 2021. Man valde att koppla på MM-projektet med det pågående byggprojektet för Västra länken, Umeåprojektet, där Sweco har rollen som beställarens konsult. Sweco satte samman en processledningsgrupp med MM-kompetens genom Karin Edenius, Magnus Burvall och Hussein Alisson.

Ett övergripande samverkanbetonat upplägg sattes samman med samma tidsplan som omledningssträckan hade, från april/maj 2020 fram till och med omledningen avslut i maj/juni 2021. En nulägesanalys genomfördes under april 2020 där intressenter kartlades och samtal med nyckelaktörer genomfördes. Underlag och för projektet relevant information samlades för att beskriva nuläge och utmaningar inför uppstartsworkshop.

I maj 2020 genomfördes en digital uppstartsworkshop där alla kartlagda intressenter och nyckelaktörer bjöds in, bild 8. Ca 60 deltagare var med under workshopen där fokus var att öka kunskap och engagemang kring MM-frågor samt att identifiera MM-åtgärder och aktörer för fortsatt samverkan.



Digital workshop 7 maj 2020

Mobility management-åtgärder vid E12- omledningen vid Klockarbäcken

Varmt välkommen till en digital workshop om mobility management-åtgärder i samband med E12-omledningen vid Klockarbäcken som sker i och med arbetet med Västra länken, Umeåprojektet.

Tid	Torsdagen den 7 maj 2020, kl. 13.00-16.00
Plats	Zoom
Syfte	Samla nyckelaktörer och identifiera MM-åtgärder som bidrar till att minska fordonstrycket genom E12-omledningen vid Klockarbäcken.
Deltar	Trafikverket, Region Västerbotten, berörda kommuner, kollektivtrafikaktörer, lokalt näringsliv/handel, lokala arbetsgivare, logistik- och transportaktörer, projektentreprenör samt andra berörda aktörer.

Har du frågor?
Kontakta Karin Edenius på karin.edenius@sweco.se eller 070-231 63 71.

Program

13.00	Välkomna. Presentation av deltagare och program
13.20	Bakgrund Information om omledningen och dess påverkan samt vår gemensamma utmaning och möjlighet
13.30	Mobility management i byggskedet
13.45	Genomgång gruppindelning och grupparbete
13.55	Paus
14.05	Grupparbete
15.00	Paus
15.10	Redovisning av grupparbete
15.40	Summering
15.20	Slutord/nästa steg
16.00	Slut

MOBILITY MANAGEMENT
MM i byggskedet är ett koncept för att främja hållbara resor och transporter. De åtgärder som sätts in ska ge en utformning och ett utbud för skad användbarhet, säkerhet och konkurrenskraft för gång, cykel, kollektivtrafik samt samökning gentemot ensamköande i bil. Denna typ av åtgärder kombineras med betandepåverkande åtgärder som effektivt minskar bilanvändningen genom att förändra resemärrens attityder och beteenden.



Om Umeåprojektet
Umeå är Norrlands största stad och tidigare passerade både E4 och E12 med mycket tung trafik genom staden med stora miljö och trafiksäkerhetsproblem som följd. E4 är idag flyttad från centrum till den östra länken som är en del av den nya ringleden. E12 är tillfälligt flyttad till den Norra och Östra länken i väntan på att den sista delen av ringleden byggs (Västra länken). Först när Västra länken är färdig kan E12 flyttas till sitt slutliga läge och full effekt av projektet nås.
Västra länken planeras vara färdigställd i slutet på 2021. Läs mer på: www.trafikverket.se/umeaprojektet

Ansvaring av personuppgifter:
För att erbjuda och åtgärder som kan ge dig har Trafikverket samlat in namn och adress till beställare och utvärderare. Denna uppgifter lagras hos Trafikverket på deras server. Du har rätt att begära registrering, rättelse, radering, begränsning av behandlingen och rätt radering av behandlingen.
Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, organisationsnummer 202100-4217. Adress: Trafikverket, 201 86 Borlänge. Tel: 0771-921 921. www.trafikverket.se/gdpr Dataskyddsansvarig: Du har rätt att begära registrering, rättelse, radering, begränsning av behandlingen och rätt radering av behandlingen. Du kan klaga hos Datainspektionen, Box 8166, 164 20 Stockholm. www.datatillsynen.se

INBJUDAN • PROGRAM • WORKSHOP 7 MAJ 2020

Bild 8. Inbjudan och program för projektets uppstartsworkshop.

Syfte med uppstartsworkshop:

- Samla nyckelaktörer, öka deras kunskap om MM och skapa engagemang i frågorna.
- Identifiera MM-åtgärder som bidrar till att minska fordonstrycket genom E12-omledningen vid Klockarbäcken.

Mål med uppstartsworkshop:

- Identifiera och prioritera minst fyra MM-åtgärder som bidrar till att minska fordonstrycket genom E12-omledningen vid Klockarbäcken.
- Identifiera deltagande aktörer och plan för fortsatt arbete för respektive åtgärd.

Resultat: 9 av 10 upplevde att nivån på workshopen var lagom och att de kände sig mer engagerade i frågan efter workshopen. Kunskapsnivån inom MM ökade markant hos deltagarna, bild 9.

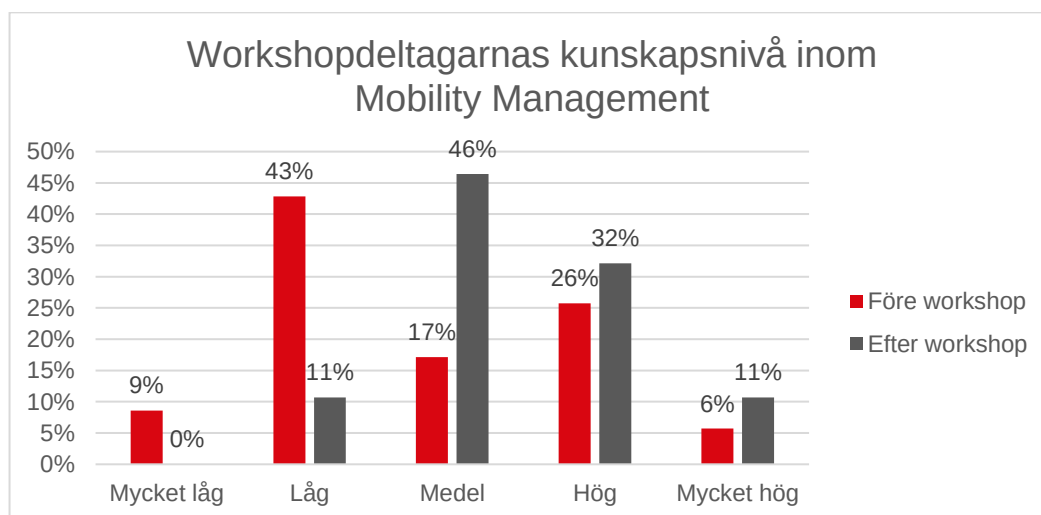


Bild 9. Deltagarnas kunskapsnivå inom Mobility Management före och efter uppstartsworkshopen.

Organisationer som deltog vid workshopen: Avion, Beijer, DB Schenker, Fazer, ICA Kvantum, IKEA, K-Rauta, Länsstyrelsen, Länstrafiken i Västerbotten, Media Markt, Norrtåg, Peab, Polisen, Region Västerbotten, Trafikverket, Transdev, Umeå kommun, Umeå universitet, Vakinn, Visit Umeå, Volvo, Vy, Vännäs kommun och Ålö.

2.2. Samverkansaktörer

Efter uppstartsworkshopen fick deltagarna anmäla intresse till att delta i arbetet med MM-åtgärderna. Deltagarna grupperades beroende på vilken eller vilka MM-åtgärder man valt att delta vid. Deltagande samverkansaktörer som deltog genom projektet: Trafikverket, Region Västerbotten, Umeå kommun, Vännäs kommun, Länstrafiken i Västerbotten, Inab, Umeå Cykelsport, Transdev, Ultra, Norrtåg, Vy, DB Schenker, Ålö, Kyl- & Frysexpressen, Fazer/Skogaholm, Sweco, Peab, Ica Kvantum Kronoparken och K-Rauta.

3 Åtgärder/aktiviteter

Efter den inledande uppstartsworkshopen bjöds de deltagare som visat intresse för fortsatt samverkan, det vill säga samverkansaktörerna, in till ett startmöte där processledningen i förväg grupperat åtgärderna som kartlagts vid workshopen. Under startmötet prioriterades åtgärderna vilket tillsammans med grupperingen resulterade i fyra MM-åtgärder eller aktiviteter som samverkansaktörerna ville arbeta vidare med tillsammans, bild 10 och 11. Dessa åtgärder var 1) Informationsturné fokus hållbart resande, 2) Nudging-aktiviteter, 3) Testresenärsaktivitet för elcykel samt 4) Testresenärsaktivitet för kollektivtrafik.

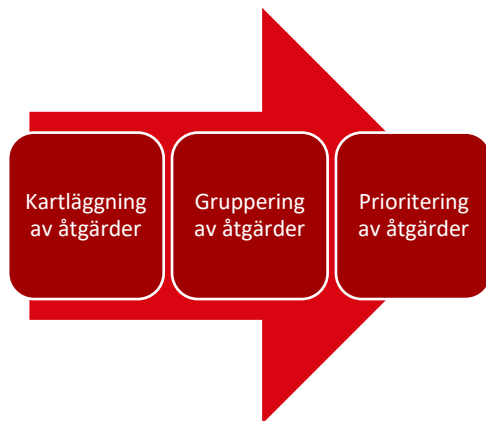


Bild 10. Generering av åtgärder.

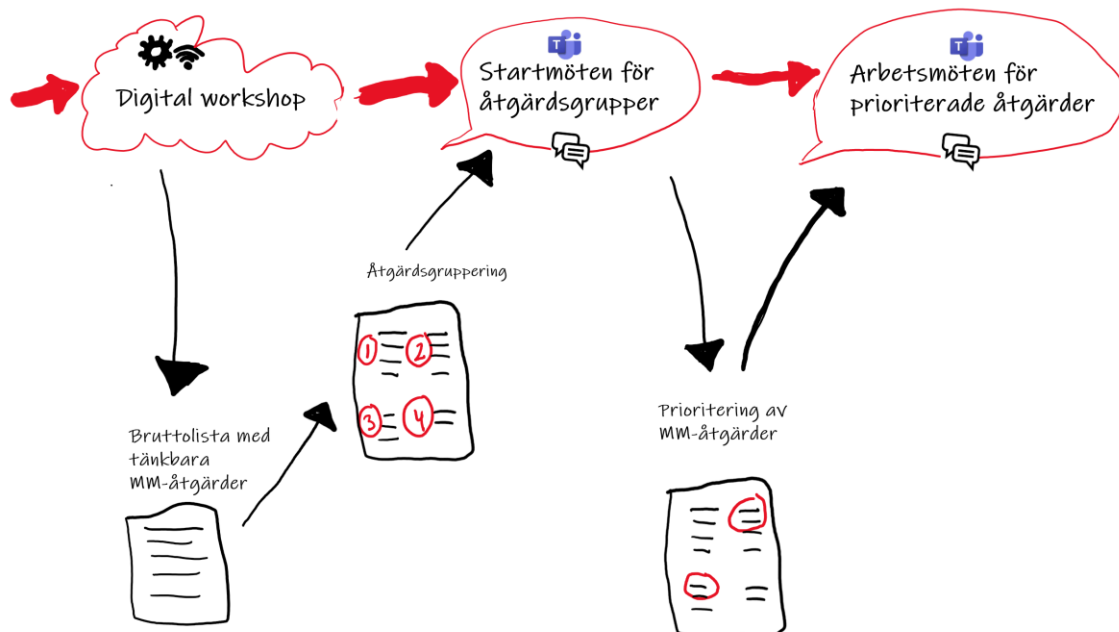


Bild 11. Övergripande process för åtgärdskartläggning, gruppering och prioritering inför fortsatt samverkan.

3.1. Informationsturné fokus hållbart resande

Åtgärden innefattar genomförandet av informationsföreläsning/-ar för arbetsgivare med anställda som reser med bil, med fokus på de som reser genom omledningssträckan. Informationen innefattar alla hållbara transportalternativ, dvs gång, cykel, buss och tåg. Dessutom inkluderades resfria möten där fokus ligger på att undvika att göra onödiga resor genom att kunna genomföra möten digitalt. Samverkansaktörerna stod för innehållet med representanter från Trafikverket, Umeå kommun, Länstrafiken i Västerbotten och tågoperatören Vy.

Åtgärden planerades under hösten 2020 och beslutades, i och med pandemin, att genomföras digitalt under våren 2021.

Om informationsturné fokus hållbart resande:

- Digital föreläsning via Zoom om hållbart resande och resfria möten
- Inbjudan till företag inom Klockarbäcken och via samverkansaktörerna
- Ca 60 deltagare
- Uppföljning efter föreläsningen

84 procent av deltagarna upplevde föreläsningen som bra eller mycket bra. 69 procent upplevde att föreläsningen gav en kunskapshöjning kring hållbart resande och resfria/digitala möten, bild 12 och 13.

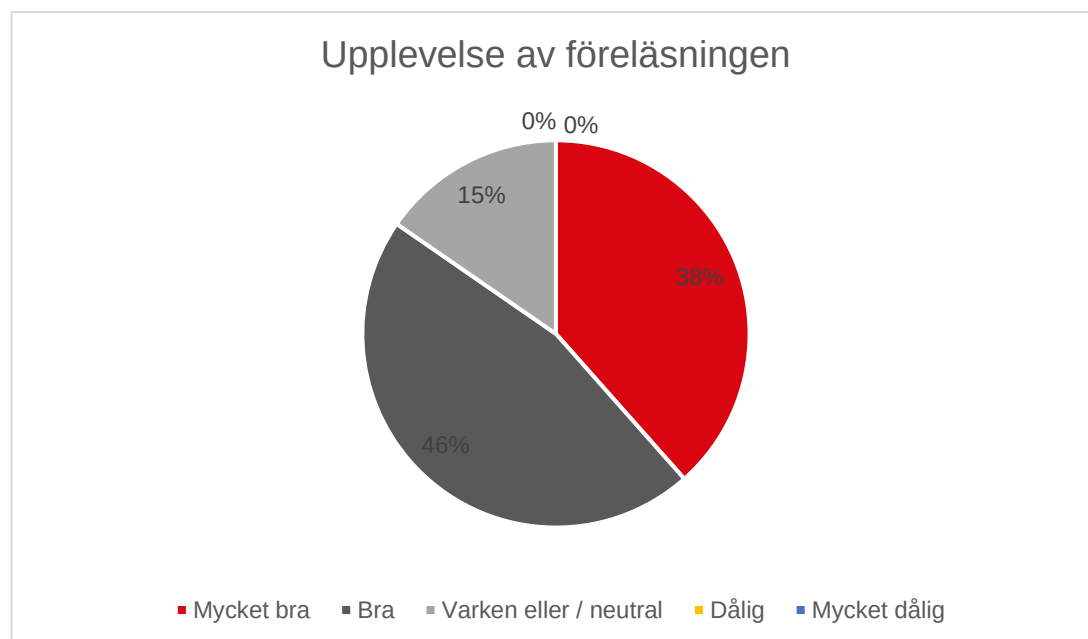
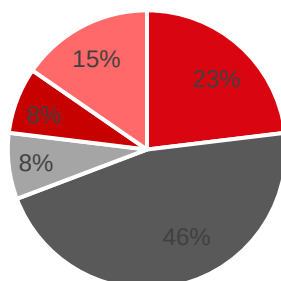


Bild 12. Upplevelse av informationsföreläsning kring hållbart resande och resfria/digitala möten.

Jag upplever att föreläsningen gav mig ny kunskaper kring hållbart resande och resfria/digitala möten



■ Håller helt med ■ Håller delvis med ■ Varken eller / neutral
■ Håller delvis inte med ■ Håller inte alls med

Bild 13. Upplevelse av kunskapshöjningen genom informationsföreläsning kring hållbart resande och resfria/digitala möten.

3.2. Nudging-aktiviteter

Nudging handlar om att påverka människor att göra hållbara val, en knuff i rätt riktning. I detta projekt valde samverkansaktörerna att fokusera på att inspirera samt sprida kunskap och goda exempel genom korta videoklipp, bild 14 och 15. Videoklippen lades upp på Youtube av Trafikverket och spreds genom samverkansaktörerna, främst i kanalerna Facebook och LinkedIn.

Film 1 – Informativ film med fokus på:

- Västra länken
- Omledningssträckan vid Klockarbäcken
- Arbetsmiljö och tredjeman – vi måste hjälpas åt!
- Hållbara resealternativet cykel och att det funkar fint att cykla till/från Klockarbäcken

Deltagare i filmen: Peab och Umeå kommun

Länk till filmen: <https://www.youtube.com/watch?v=AC74LvMVCHg>



Bild 14. Film 1 – Hållbara resor underlättar för Västra länken.

Film 2 – Inspirationsfilm med fokus på:

- Hur det funkar att cykla elcykel
- Visa på goda exempel/förebilder

Deltagare i filmen: testresenärer från elcykelaktiviteten och Trafikverkets Anna-Karin Boström

Länk till filmen: <https://www.youtube.com/watch?v=EbLGWZJY19w>



Bild 15. Film 2 – Bekännelser från en elcykelsadel.

3.3. Testresenärsaktivitet för elcykel

Åtgärden ger vanebilister möjlighet att testa på elcykel under en period, i detta fall under två veckor. I gengäld besvarar deltagarna två uppföljningsenkäter, utöver anmälningsenkäten, bild 16. Utöver deltagarnas resvaneförändring såg projektet ett stort värde i att kunna använda deltagarna som goda exempel i nudging-åtgärden i form av ett videoklipp.

Rekryteringen genomfördes genom arbetsgivare/företag inom Klockarbäcken som spred vår inbjudan och uppmuntrade deltagandet, bild 17. Näringslivsrepresentanter från Umeå kommun och processledare fick även möjlighet att marknadsföra aktiviteten, hållbart resande och utvecklingen av Klockarbäcksområdet vid besök hos ett av företagen och i digitalt möte med ytterligare ett företag. Umeå kommun och Sweco bidrog med elcyklar och den lokala servicesamverkansaktören Umeå Cykelsport skötte ut- och återlämning samt service. Anmälan och uppföljning gjordes genom digitala enkäter, som togs fram i samverkan i projektet.

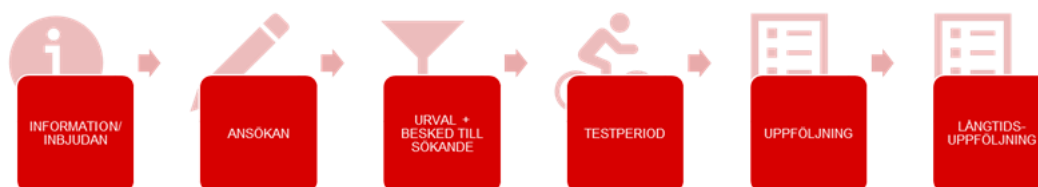


Bild 16. Upplägg för testresenärsaktiviteten.

Bild 17. Inbjudan som deltagare rekryterades med hjälp av.

En första ”provomgång” genomfördes under november/december 2020 för att testa upplägg och samverkansprocess. Denna omgång genomfördes i samverkan med K-Rauta, genom tre anställda som testade på att ta elcykel till och från arbetet.

Kort om deltagarna i kampanjen

En ny omgång med fler företag från Klockarbäcken genomfördes i mars/april 2021. Sju anställda från DB Schenker (4 st), Fazer/Skogaholm (2 st), Kyl & Frysexpressen (1 st) deltog som testresenärer. Långtidsuppföljningen genomfördes under hösten 2021.

Resvaneundersökningen visar att det är en strategiskt bra grupp att arbeta med. Samtliga deltagare har tillgång till bil i hushållet och använder den för resor till arbetet, men det finns en vilja och

ambition att ersätta bilen med hållbara färdssätt.

5 av 6 deltagare anger att de för närvarande använder bil men att de har som mål att minska bilanvändningen. Den sjätte deltagarna anger att han/hon är medveten om mängden problem förknippade med bilanvändning och redan nu försöker använda andra färdmedel i så stor utsträckning som möjligt.

Resvägen till arbetet varierar mellan knappt 3 och 15 km för deltagarna, vilket är ett avstånd som lämpar sig väl för elcykel. Med en hastighet på 25 km/tim tar det 36 minuter att cykla 15 km. Det innebär att elcykeln har stora möjligheter att ersätta bilen för samtliga deltagare.

Första uppföljningen

Deltagarnas genomförande

Den första uppföljningen genomfördes strax efter det att försöksperioden hade avslutats. Uppföljningen visar att samtliga deltagare ändrade sitt resande under kampanjen och ersatte bilresan med elcykel. 4 av 6 deltagare cyklade till arbetet 3-4 dagar per vecka under försöksperioden. Övriga deltagare använde cykeln samtliga dagar.

Klimateffekter

Totalt sett cyklade deltagarna lite drygt 755 km till och från arbetet under de två veckor som försöksperioden pågick. Eftersom samtliga deltagare tidigare reste med bil innebär det en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 120 kg baserat på Naturvårdsverkets schablonvärde om 0,16 kg/km.

Deltagarnas upplevelse av kampanjen

Uppföljningen visar att deltagarna som helhet var nöjda med kampanjen. Samtliga deltagare anger att det fungerade bra (1 av 6) eller mycket bra (5 av 6) att resa med elcykel till och från arbetet under försöksperioden. Samtliga deltagare var mycket nöjda med informationen som de fick under kampanjen och en övervägande majoritet var mycket nöjda med elcykeln och hanteringen hos cykelserviceaktören. I frisvarsfältet skrev deltagarna bland annat:

”Det var värdefullt att få prova på och jag skulle definitivt kunna cykla ofta istället för att ta bilen”

”Elcykeln ersätter inte bara den vanliga cykeln utan också de kortare bilresorna. Alla företag borde ha en företagselcykel att låna ut vid ärenden.”

Tankar om fortsatt cyklande

Vad gäller möjligheten till fortsatt cyklande visar uppföljningen att det förmodligen krävs en längre försöksperiod än två veckor för att ge en långvarig effekt. I utvärderingen anger 4 av 6 deltagarna att de förmodligen inte kommer att fortsätta cykla efter försöksperiodens slut. Övriga deltagare anger att de tror att den nya vanan kommer att bestå.

Övriga effekter av kampanjen

Uppföljningen gäller arbetsresor, men deltagarna fick även svara på om de har använt elcykeln för andra resor än till och från arbetet. Hela 5 av 6 deltagare svarar att de har nyttjat cykeln även för andra resor som annars hade utförts med bil. 4 av 6 deltagare har även lånat ut elcykeln till någon i sin närhet, vilket har skapat ytterligare mervärden och nyttor.

Andra uppföljningen

Den första uppföljningen genomfördes ett halvår efter det att försöksperioden hade avslutats. Uppföljningen visar att hälften av deltagarna har återgått till att resa med bil till arbetet. Övriga tre deltagare har dock förändrat sitt resande i någon mån. En av deltagarna anger att han/hon använder cykeln 1-2 dagar per vecka jämfört med noll dagar innan kampanjen. Övriga två deltagare har fortsatt cykla 3-4 dagar i veckan efter försöket, vilket är betydligt mer än tidigare. Dessa två personer anger även att de använder cykel/elcykel till andra aktiviteter än arbetet, vilket inte var fallet tidigare.

Sammanfattning

Med tanke på den korta tidsperiod som kampanjen genomfördes är resultatet förvånansvärt bra. Vanligtvis krävs en försöksperiod på uppemot två månader för att uppnå en varaktig förändring, men i detta fall har hälften av deltagarna förändrat sitt beteende och börjat cykla mer. Det visar att kampanjen med testcyklister har haft god effekt och att det finns stor potential att omvandla tidigare vanebilister till cyklister (åtminstone vissa dagar i veckan) genom att erbjuda dem möjligheten att testa elcykel under en försöksperiod.

Den korta tidsperioden innebär att minskningen av koldioxidutsläpp är relativt liten sett till själva försöksperioden. Men givet att tre av deltagarna har förändrat sitt resande som en följd av kampanjen ger det ett stort utslag över tid. Givet att de cyklar så många dagar som de anger i den andra uppföljningen ger det närmare 4380 km per år där bilresan har ersatts med cykel. Detta ger en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 701 kg per år.

Resultatet av uppföljningen visar även att deltagarna är nöjda med kampanjen och hur den har genomförts. Samtliga deltagare har fullföljt kampanjen och cyklar minst tre dagar i veckan till arbetet under försöksperioden. Samtliga deltagare har även fyllt i före, under och efterenkät. Detta är ett bra resultat jämfört med liknande kampanjer som har genomförts runt om i Sverige.

Nedan är en sammanställning av ett antal viktiga parametrar kopplade till testcyklistkampanjer. Sammanställningen visar att kampanjen har genomförts med ett gott resultat.

Deltagarna ska cykla minst tre dagar i veckan under försöksperioden

Kampanjen ska bida till ett ökat cyklande – både under försöksperioden och på lång sikt

Deltagarna ska vara nöjda med kampanjen som helhet

Deltagarna ska fungera som ambassadörer som uppmuntrar fler att testa elcykel



3.4. Testresenärsaktivitet för kollektivtrafik

Åtgärden ger vanebilister möjlighet att testa på kollektivtrafik under en period, med fördel minst fyra veckor. I gengäld besvarar deltagarna två uppföljningsenkäter, utöver anmälningssenkäten. Genom att erbjudas möjligheten att testa på ett hållbart transportalternativ brukar denna typ av MM-åtgärd kunna resultera i att en relativt stor andel (finns exempel på upp till 50 procent) av vanebilisterna gå över till att resa med kollektivtrafik för merparten av sina pendlingsresor även efter en testperiod. Det finns även dem som byter en mindre andel av sina bilresor till kollektivtrafik. Detta är ofta en kostnadseffektiv åtgärd där kostnaden för kollektivtrafikbiljetterna under testperioden ofta når motsvarande biljettintäkt från det fortsatta resandet bara efter ett antal månader.

På grund av pandemin var det inte möjligt att genomföra denna åtgärd under projekttiden. I väntan på att pandemirestriktionerna skulle lättas planerades dock en del kring det tänkta genomförandet vilket är värdefullt att använda sig av vid ett framtida genomförande.

4 Samverkan

4.1. Extern informationsplattform

Under projektet användes en extern hemsida, en undersida till hemsidan för Trafikverkets Umeåprojektet, för att kommunicera kring de aktiviteter som planerades och genomfördes. Målgruppen för denna information var den breda massan, det vill säga projektexterna intressenter som har ett intresse av att ta del av vad som händer i projektet. Det var även här projektet delade de filmer och annan output som vi ville sprida brett.

4.2. Intern kommunikationsplattform

På grund av pandemin skedde samverkan uteslutande digitalt, på kommunikationsplattformen och samarbetsverktyget Teams och via mail. Arbetssättet fungerade smidigt och har varit gynnsamt för att få framdrift i projektet under rådande omständigheter. Digitala arbetsmöten skedde månadsvis alternativt varannan månad beroende på behov för de olika aktiviteterna.

4.3. Upplevelse av samverkan

I samband med att projektets arbetsmöten rundades av i juni 2021 genomfördes ett digitalt avslutningsmöte där samverkansaktörerna deltog. Utöver att gå igenom allt det som gjorts under projektet genomfördes även en samverkansfokuserad workshop där vi utvärderade projektets samverkan och tankar för framtida samverkan.

50 procent av samverkansaktörerna upplevde att projektets samverkan fungerat mycket bra och resterande 50 procent tyckte att den fungerat bra. 63 procent upplevde att uppstartsworkshopen var bra eller mycket bra, 25 procent upplevelse var neutral och 13 procent kunde inte svara. Upplevelsen av samverkansprojektets övriga delar är generellt väldigt god där omdömet ligger mellan 4-5 (av 5) för arbetsmötena, kommunikationen

under projektet, det avslutande mötet, process- och projektledningen samt Teams som mötes-/kommunikationsplattform.

Knappt 90 procent upplever, helt eller delvis, att de genom samverkansprojektet haft bättre möjligheter att genomföra MM-åtgärder än om arbetet inte skett i samverkan. Lika många upplever att effektiviteten av åtgärderna varit högre genom att de genomförts i samverkan. Samtliga upplever helt eller delvis att projektet bidragit till att intresset av att genomföra MM-åtgärder i samverkan även efter projektet har ökat. Drygt 70 procent upplever helt eller delvis att projektet bidragit till ett ökat intresse i den egna verksamheten att genomföra fler eller nya idéer rörande MM-åtgärder. Bild 18-20.

Samtliga samverkansaktörer upplever att det faktum att vi tvingats arbeta digitalt har underlättat deras deltagande i projektet. Drygt 60 procent upplever att planeringen av åtgärder underlättats mycket eller delvis av det digitala arbetssättet. Knappt 40 procent upplever detsamma vad gäller genomförandet där 40 procent upplever att det försvårats av det digitala arbetssättet. Drygt 60 procent upplever att möjligheten att bygga samverkansrelationer underlättats av medan knappt 30 procent tycker att det försvårats. Bild 21.



Bild 18. Upplevelse av projektets samverkan.

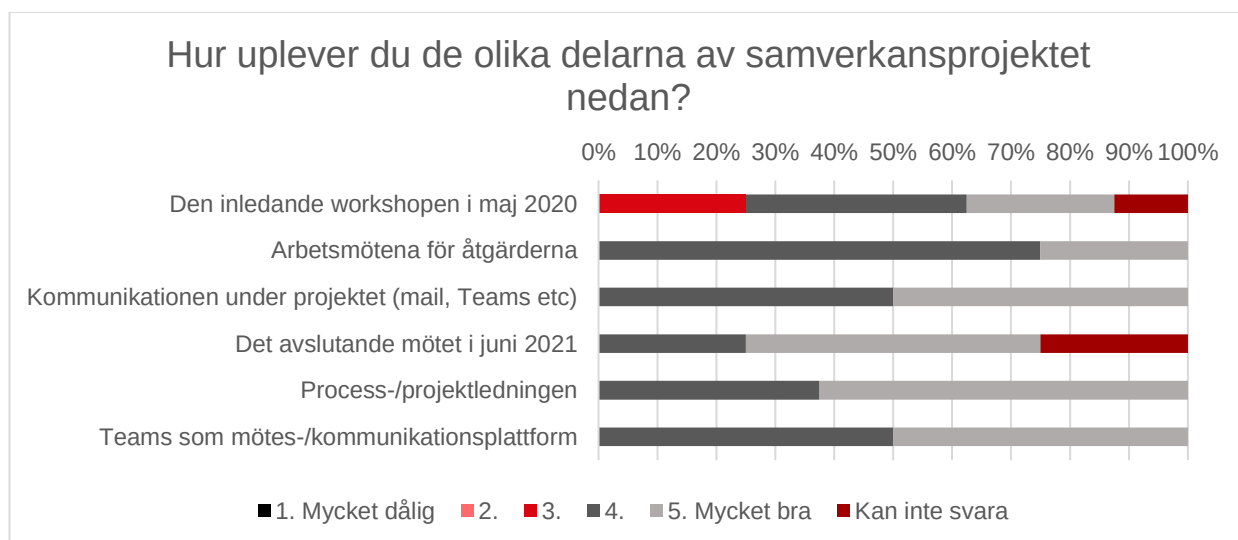


Bild 19. Upplevelse av samverkansprojektets olika delar.

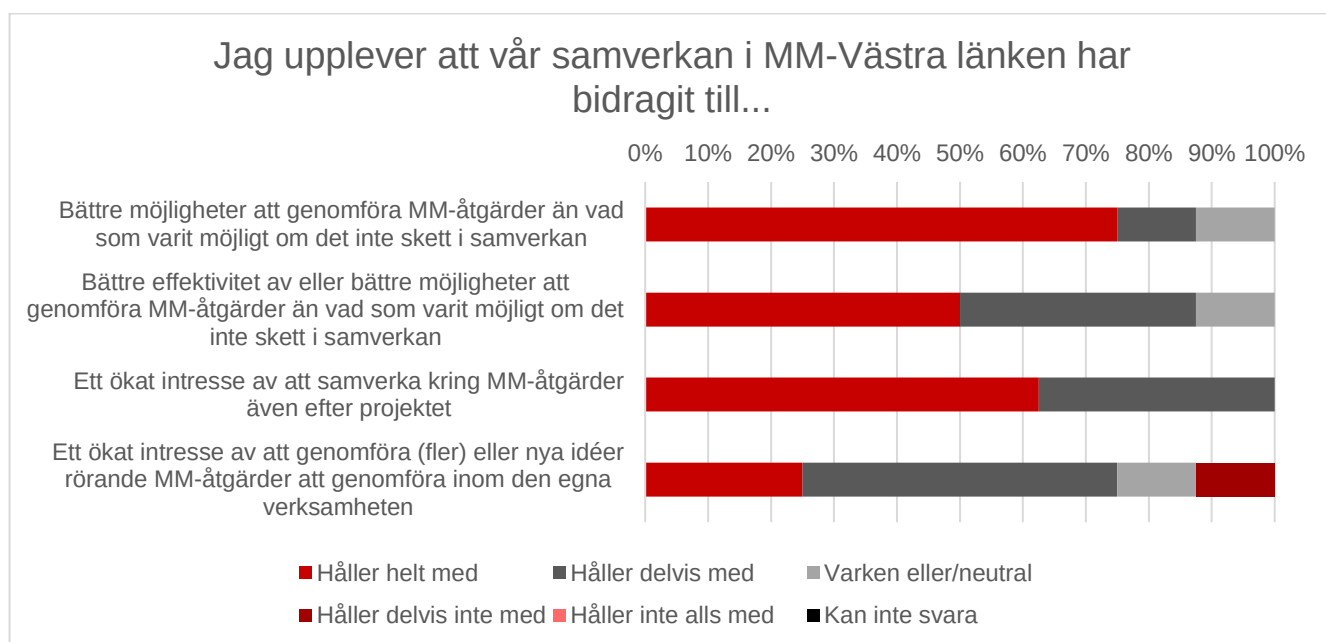


Bild 20. Upplevelse av hur samverkan i projektet bidragit i olika avseenden.

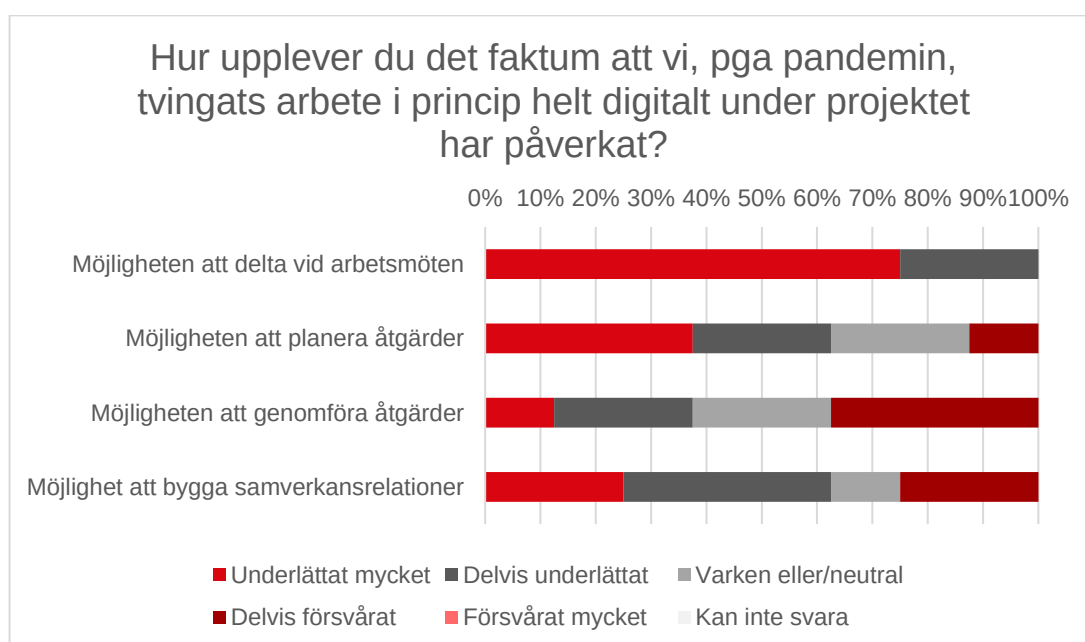


Bild 21. Upplevelse av hur pandemin påverkat samverkan.

De mest positiva sakerna som deltagarna tar med sig från samverkansprojektet är bland annat bredden och erfarenhetsutbytet av lyckade åtgärder. Likaså att ha skapat nya kontakter med de andra samverkansaktörerna, ett nätverk som kan fortsätta samverka i framtiden. Man har lärt sig med om de olika organisationerna som deltagit och om byggskedet. Man har även uppskattat att se att Trafikverket är delaktiga i MM-frågor.

Vad gäller förbättringsmöjligheter för liknande framtida samverkansprojekt så lyfter samverkansaktörerna bland annat tydlighet i ansvarsfördelning, en tydligt avsatt budget för samverkan och genomförande av åtgärderna. Detta då MM-aktiviteter är både tidskrävande och behöver mer budget än man kan tro.

På frågan om samverkansaktörerna skulle vilja samverka inom arbete med MM-åtgärder även efter projektet avslutas, och i så fall kring vad, svarar man bland annat:

- Testresenärskampanj och informationsturné.
- MM i byggskedet känns intressant och det känns relevant att vara flera som samverkar som i detta projekt.
- Det behövs mer samverkan mellan alla stora aktörer som jobbar med trafik (Trafikverket, kommun, Region Västerbotten samt buss- och tågaktörer). Även viktigt med information till företagen inför byggstart. Information är en stor del av MM som ofta glöms bort.
- Väg, hållplatser och resecentrum.

Sammanfattad upplevelse av samverkan i projektet:

- Jättebra samarbete, en av projektets stora styrkor.
- Har varit väldigt positivt för aktiviteternas räckvidd.
- "Skön grupp!"
- Bra att få samverka kring en uppgift som i grunden är positiv.
- Har byggt en bra grund att stå på inför framtida samverkan.
- Digital teknik förenklar att delta. Lättare att få många deltagare.
- 60 pers kan skapa otydlighet kring deltagande (aktiv/passiv).
- Jättetråkigt att inte testresenär på tåg/buss blev av pga pandemin.
- Bra samverkan genom bra projektledning. Bra struktur från Karin med personal.
- Öppna och givande dialoger, alla bidrar med sitt perspektiv och behov.
- Tydlighet kring förväntningar och möjligheter att bidra till resultatet är viktigt.

Sammanfattning av upplevda styrkor med att genomföra MM-åtgärder i samverkan:

- God flexibilitet och lösningsorienterade deltagare, extra viktigt under pandemin.
- Effektivare arbete med aktiviteter när det finns kontaktpersoner från respektive verksamhet.
- Att kunna arbeta på flera fronter samtidigt.
- Besök/informationsspridning företag Klockarbäcken.

- Erfarenhetsutbyte.
- Fördelning av resurser (cyklar, information etc).
- Samarbete med andra parter.
- Samverkan ger många olika synvinklar.
- Många aktörer ger stor räckvidd i spridning, påverkan och nudging.
- Mer resurser, både budget och personal.
- Med längre framförhållning inför uppstart hade vi i än större utsträckning kunnat nyttja varandras resurser på ett bättre sätt.

Sammanfattning av behov framåt:

- Fortsätta lyfta Västerbotten som ett bra exempel för samverkan likt detta.
- Att genomföra testresenärsaktiviteten riktad mot kollektivtrafik.
- Innanför ringleden, kommunens övertagande av gamla E4:an. Cykel och kollektivtrafik framförallt.
- Från 2022 och framåt kommer Trafikverket ha många stora/störande infrastrukturprojekt. Potential!
- Uppdämt behov efter pandemin? Aktiviteter som lagts på is senaste året. Nystartseffekter?
- Större budget, inkludera åtgärder också ej bara timmar.
- Låta Komatsu testa elcykel.
- Lösa ev finansiering av testresenärsprojekt.
- Fortsätta samverka och informera.
- Stort behov av att komma igång med kollektivtrafik efter pandemin.
- Att det avsätts mer i budget för MM-aktiviteter.
- Behov av att genomföra planerade testresenärsprojekt inom kollektivtrafiken när läget medger.
- Applicera MM när vi planerar stora industriområden t ex Dåva.
- MM - inte bara i projektform. Bör få större utrymme inom ordinarie verksamhet.

5 Lärdomar

Digital samverkan har många positiva effekter

Pandemin resulterade i att allt arbete och alla möten behövde ske på distans. Nackdelen med detta var att projektets arbetsgrupper inte kunde dra nytta av de samverkans- och relationsfrämjande fördelar som finns med att ses fysiskt. En uppenbar fördel med digital samverkan är att det blev enklare att hitta mötestider och för samverkansaktörerna att delta i och med att restid etc inte var aktuellt, vilket även har en positiv effekt på miljön med mindre resor, mötesfika/mat etc. Vid utvärderingen av projektet är det också tydligt att det finns positiva effekter av det digitala arbetssättet, framförallt vad gäller möjlighet att delta men även planeringen och genomförande av aktiviteter samt byggandet av samverkansrelationer. För de två sistnämnda har dock distansarbetet även haft en viss negativ påverkan, om än en mindre andel än det positiva.

Bättre tid för uppstart

I och med att projektet rivstartade under våren 2020 för att hinnas med under vägledningstiden som pågick under ett år fanns det begränsat med tid för att förankra projektet med de nyckelaktörer som var påtänka att involveras i samverkansarbetet. Följderna av detta upplevdes som att åtgärderna var svårare att planera, genomföra och följa upp än om det funnits en längre uppstartssträcka. Likaså finansieringen av åtgärderna inom samverkansgruppen där många aktörer har en budgetprocess som inte rimmar med en kort projekttid med kort förberedelsestid. En längre uppstartstid hade kortat ned startsträckan vilket kunnat innebära mer tid för arbetet med åtgärderna.

Avsatt budget för åtgärder

En följd av den snabba uppstarten var att samverkansaktörerna inte hade möjlighet att budgetera för MM-åtgärder som med fördel kunde genomföras i samverkan i projektet. Tack vare engagerade samverkansaktörer och det faktum att valda åtgärder var särskilt lämpade att genomföra, både vad gäller distansarbete/pandemi och kostnadsfördelning, så var det möjligt att slutföra ett flertal aktiviteter med goda resultat. Hade det funnits en avsatt budget för åtgärder för genomförande i samverkansform hade det med stor sannolikhet varit möjligt att genomföra fler åtgärder och nå ännu bättre resultat.

6 Fortsättning

Fortsatt samverkan

Det är tydligt att det finns en förväntan, förhoppning och vilja att, den i projektet upparbetade, samverkan kring MM-åtgärder fortsätter även efter projektet tagit slut. Projektet har skapat relationer, en samsyn kring möjligheter och förutsättningar men även ett engagemang kring att samverka. I och med att pandemin begränsade möjligheten till vissa typer av åtgärder, t ex testresenärsaktivitet för kollektivtrafik, finns det åtgärder som samverkansaktörerna har goda förutsättningar att arbeta vidare med.

Formalisering av samarbetsprinciper

I en region eller en stad där det förväntas uppkomma ett flertal projekt med behov av MM-åtgärder under flera års tid framöver rekommenderas att övergripande samarbetsprinciper arbetas fram som gäller för alla dessa projekt. Detta för att säkerställa smidiga samarbeten över en längre period. Principerna är till för att formalisera aktörernas avsikt att samverka i MM i byggskedet-projekt, att på en övergripande nivå skapa en ansvarsfördelning, komma överens om finansieringsprinciper och andra samarbetsregler. Det är av fördel om överenskommelsen är giltig under en längre period, förslagsvis minst fem år. Fördelen är att man enkelt kan starta planeringen för nya gemensamma projekt. ³

7 Referenser

1. www.globalamalen.se/om-globala-malen/ (oktober 2021)
2. www.trafikverket.se/om-oss/vi-gor-sverige-narmare/tillganglighet-i-ett-hallbart-samhalle/ (oktober 2021)
3. Titel: Planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet
Publikationsnummer: 2015:034
ISBN: 978-91-7467-690-7
Utgivningsdatum: Januari 2015
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Gerd Åström
Produktion: Christine Schnabel, WSP, Gerd Åström och Bert Svensson, Trafikverket
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket, telefon: 0771-921 921

Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se