

Resultat och utvärdering av
Smart Trafikant
– ett projekt inom hållbart resande





Karin Grahm
Jönköpings kommun
Stadsbyggnadskontoret
December 2008

Sammanfattning	2
Smart Trafikant – en del av ett hållbart transportsystem	3
Varför startade Smart Trafikant	
Hållbart resande	
Organisation	
Aktörerna inom Smart Trafikant	
Utvärdering av Smart Trafikant	5
Resande och attityder	
Kännedom om projektet	
Hur aktiviteterna har påverkat kommuninvånarna	
Inställning till påverkansarbete	
Avgaser och klimat ses som ett problem	
Problem för cyklist	
Kunskapen om miljöbilar har ökat	
Hushållskampanjer	12
Cykelkedjan	14
Övriga cykelåtgärder	17
Cyklistens dag	
Cykelplan för Jönköpings kommun	
Studie om cykelns potential	
Gå och cykla till skolan	22
Företagsrådgivning	24
Andra aktiviteter	25
Marknadsföringsaktiviteter/Buss på stan	
I stan utan min bil	
Klimatgreppet – en solskenshistoria	
Trafiksäkerhetsdagar	
Seminarium på Elmia	
Utredningar	30
Potential för arbetspendling med kollektivtrafiken	
i Jönköpings kommun	
Cykel på buss	
Vinterdäck – kunskap och attityder	
Erfarenheter att ta med i fortsatt arbete	32
Från projekt till process	
Utvärderingar enligt SUMO	
Bilagor	36

SMART TRAFIKANT – EN KORT SAMMANFATTNING

Inom ramen för Smart Trafikant har ett stort antal åtgärder och aktiviteter för att påverka invånarnas resvanor genomförts. Arbetet har bedrivits i fyra huvudsakliga delprojekt; Hushållskampanjer, Cykelkedjan, Gå och cykla till skolan samt Företagsrådgivning. Utöver delprojekten har en rad andra aktiviteter genomförts.

En utvärderingsenkät av projektet visar att projektet bidragit till ett förändrat resbeteende då användningen av bil har minskat från 58 procent till 55 procent mellan 2005 och 2008. Andelen resor med cykel har under samma period ökat från 13 procent till 17 procent. Det minskade trafikarbetet med bil innebär en årlig minskning av emissionerna av koldioxid med cirka 1000 ton.

Förändrat resande

Cirka 30 procent av dem som har besvarat enkäten menar att Smart Trafikants aktiviteter i någon mån har påverkat det egna resandet, varav 15 procent till stor del eller viss del har ersatt bilresor med andra färdmedel. Sex av tio som har besvarat enkäten anser att det är mycket bra att Smart Trafikant satsar på ett miljöanpassat transportsystem och tre av tio anser att det är ganska bra.

Fortsättning följer

Samarbetsparterna är positiva till projektet och menar att det har varit tre framgångsrika år. Det är viktigt att ta till vara den kompetens och det samarbete som har byggts upp inom projektet. Arbetet med hållbart resande kommer i fortsättningen att bedrivas i ett nätverk mellan parterna. Kampanjer och beteendepåverkande åtgärder kommer att fortsätta inom Jönköpings kommun då projektet resulterat i en tillsvidarettjänst för hållbart resande. De kampanjer som bör få en fortsättning efter Smart Trafikant är bland annat Cykelkedjan och Gå och cykla till skolan. Andra kampanjer kan utvecklas och förbättras för att bli lyckosamma projekt i framtiden.

Brett samarbete

Smart Trafikant har varit ett samarbete mellan Jönköpings kommun, Vägverket Region Sydöst, Jönköpings Länstrafik AB, Landstinget i Jönköpings län, Regionförbundet Jönköpings län samt Länsstyrelsen. Projektet har berört frågor inom hållbart resande och har pågått mellan augusti 2005 och augusti 2008.

SMART TRAFIKANT – EN DEL AV ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Varför startade Smart Trafikant?

Sedan 2000 pågår ett omfattande arbete med Jönköpings Stadsbyggnadsvision 1.0. Det handlar om att bygga den goda staden med målet att Jönköpings stadskärna ska bli Skandinaviens mest attraktiva i sin storlek. Inom Stadsbyggnadsvisionen bedrivs ett flertal delprojekt i enlighet med nyckelbegrepp som mångfald, täthet, mötesplatser, tillgänglighet och trygghet. Allt skall göras genom ett stort mått av samarbete mellan olika aktörer. Några av projekten är slutförda och andra har påbörjats. Under 2008 startade arbetet med nya projekt inom Stadsbyggnadsvision 2.0.

Hållbart resande

En viktig del i arbetet med stadsbyggnadsvisionen är att skapa ett hållbart resande i Jönköping. Därför togs det beslut om att arbeta med mobility management (hållbart resande på svenska) inom visionen. Mobility management handlar om att skapa ett mer hållbart resande genom att påverka människors attityder och beteenden.

Skillnaden från traditionell trafikplanering är att påverka resan innan den börjat istället för att tillgodose efterfrågan på rörlighet utan att ifrågasätta den.

Trafiken är en viktig del av regionens livskraft. Ett bra trafiksystem kan ge god tillgänglighet, men transporterna och infrastrukturen medför även negativa effekter såsom utsläpp och buller samt intrång i stadsbild och landskap. För att minska trafikens negativa miljöeffekter och samtidigt förbättra tillgängligheten för alla grupper i samhället och nå målen för trafiksäkerhet fick Vägverket och regionerna 2004 i uppdrag av regeringen att arbeta med "Hållbart resande". I Infrastrukturpropositionen definierars "Hållbart resande" enligt följande: "ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet i personbil".

Handlingsplan

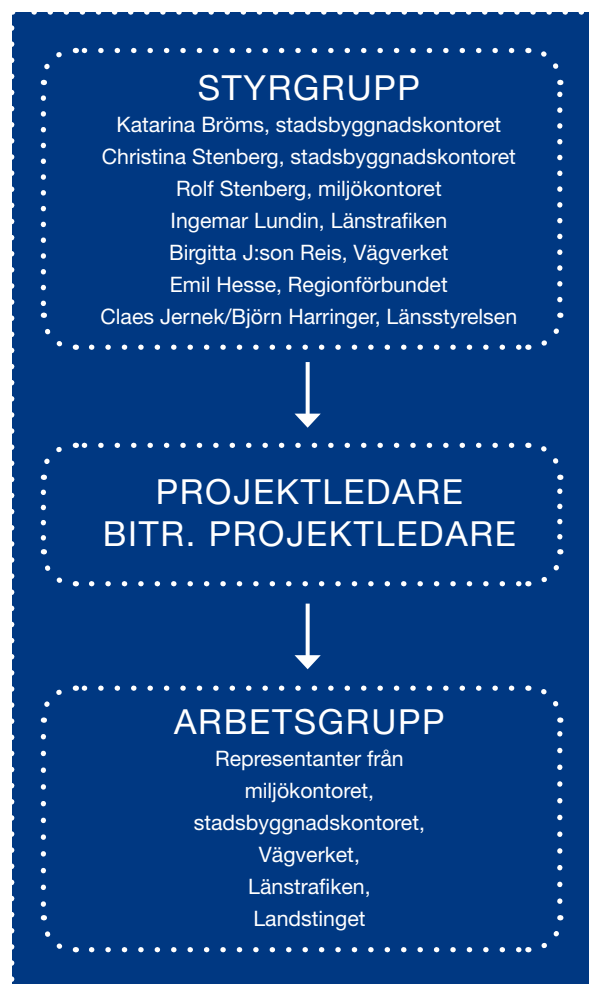
2004 startade planering och förankringsarbetet med hållbart resande i Jönköping och man såg möjligheter att driva ett framgångsrikt arbete. Smart Trafikant blev en åtgärd i Klimatinvesteringsprogram för Jönköpings kommun 2004. Hösten 2005 startade informations- och kommunikationsprojektet Smart Trafikant. Innan projektet startade togs en handlingsplan fram med hjälp av en konsult. Handlingsplanen syftar till att ge stöd åt projektledare och medarbetare inom projektet. Smart Trafikant arbetar med att påverka hur vi reser och hur vi väljer val av färdmedel. Syftet med Smart Trafikants aktiviteter och kampanjer är att skapa ett långsiktigt hållbart resande och att få så många människor som möjligt att bli medvetna om sina resval. Att förändra våra krav

på vårt sätt att förflytta oss är ett av de effektivaste sätten att förbättra miljö, ekonomi och hälsa.

Organisation

Smart Trafikant var ett samarbete mellan Jönköpings kommun, Vägverket Region Sydöst, Jönköpings Länstrafik AB, Landstinget i Jönköpings län, Regionförbundet Jönköpings län samt Länsstyrelsen. Parterna förband sig att bidra med ekonomiska och/eller personella resurser. Jönköpings kommun definierades som projektägare med yttersta ansvaret för ekonomi och budget. Mobilitetsarbetets olika nyttor speglar de olika aktörernas ansvars- och intresseområden. Inför projektstarten ansöktes och beviljades ekonomiskt stöd från Naturvårdsverkets Klimatinvesteringsprogram (KLIMP).

Projektdeltagarna har varit uppdelade i en styrgrupp och en arbetsgrupp. Arbetsgruppen har träffats en gång i månaden och styrgruppen var tredje månad. Styrgruppen har beslutat om inriktning på åtgärderna och arbetsgruppen har arbetat med planering och genomförande av aktiviteter.





BIRGITTA J:SON REIS
Avdelningschef,
Vägverket Region Sydöst

”De senaste åren har klimatfrågans allvar blivit allt tydligare. För oss innebär det att vi som väghållare måste säkerställa en beredskap för de förändringar som kommer att ske i form av ökande nederbörd, större vattenflöden etc.”

Synpunkter från samarbetspartners:

Vägverket Region Sydöst.

”Vägverket har ett sektorsansvar för hela vägtransportsystemet inte bara de delar av vägnätet där Vägverket är väghållare eller på annat sätt är systemägare. Det innebär bland annat att vi ska informera, engagera, stödja och driva på andra aktörer så att arbetet med att skapa ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem bedrivs på bred front. Samarbete med andra aktörer är en förutsättning för ett sådant arbete och större kommuner som Jönköping är viktiga motorer i processen.

Den bredd som projektet Smart Trafikant har representerat ger bra förutsättningar för att jobba med den helhetssyn som krävs för att uppnå önskvärda förändringar. Att flera aktörer bidrar med både kompetens och ekonomiska resurser är dessutom ett kostnadseffektivt sätt att arbeta som gynnar alla parter.

Smart Trafikant har fungerat väl och bidragit positivt till de mål Vägverket satte upp för medverkan i projektet. Att kommunen efter avslutat projekt tillsätter en tjänst för arbete med hållbart resande är oerhört glädjande. Tillsammans med arbetet för att ytterligare utveckla staden och dess kommunikationer ger det förutsättningar för att samarbeten kring hållbara resor och transporter kan fortsätta som en ordinarie del av verksamheten för de inblandade aktörerna.

De senaste åren har klimatfrågans allvar blivit allt tydligare. För oss innebär det att vi som väghållare måste säkerställa en beredskap för de förändringar som kommer att ske i form av ökande nederbörd, större vattenflöden etc. Men det innebär också att vi än mer måste komma åt grundproblemet med vägtrafikens ökande koldioxidutsläpp. Detta kräver åtgärder på en rad olika områden, allt från lagstiftning och andra styrmedel, till fordonsutveckling och inte minst en större insikt i hur vi planerar för ett transportsnålt samhälle. En hållbar samhällsplanering kräver att frågor kring transportsystemet finns med i den tidiga planeringen. Hos oss är detta ett fokusområde där samverkan med kommuner är en förutsättning. Smart Trafikant har bidragit till att skapa en grund för detta i Jönköping”.

UTVÄRDERING AV SMART TRAFIKANT

Inom Smart Trafikant har det bedrivits fyra huvudsakliga delprojekt; Hushållskampanjer, Cykelkedjan, Gå och cykla till skolan samt Företagsrådgivning. Utöver delprojekten har en rad andra aktiviteter genomförts. Denna rapport redogör för de olika projektens syfte, resultat och budget.

Resande och attityder

Inom ramen för Smart Trafikant har ett stort antal åtgärder och aktiviteter för att påverka invånarnas resvanor genomförts. För att kartlägga hur situationen såg ut före uppstarten av Smart Trafikant genomfördes en föremätning av Trivector Traffic hösten 2004. Under våren 2008 gjordes en uppföljning i form av en likadan undersökning. 2000 slumpmässigt utvalda personer mellan 16-74 år i Jönköping fick en enkät hemskickad där de fick svara på frågor om resvanor, attityder och kunskaper i mobilitetsfrågor. Undersökningen riktades även mot 75 politiker inom sex nämnder. Svarsfrekvensen bland politikerna låg på 63 procent och 49 procent bland invånarna. Syftet med undersökningen 2008 var att mäta kännedomen om genomförda kampanjer och delprojekt och vilka resultat Smart Trafikant har uppnått i termer av förändrat resbeteende.

Kännedom om projektet

Har kännedomen om Jönköpings kommuns mobilitetsarbete ökat de senaste åren? Generellt visar resultaten på att 30 procent av kommuninvånarna känner till de projekt och aktiviteter som pågått. Det var ungefär lika stor andel som år 2004 kände till de projekt och aktiviteter som pågick då. 2008 är kännedomen störst om utbyggnad och förbättring av cykelvägar, cykelkarta och cykelinformation samt ökad användning av biogas. Se figuren på nästa sida.



Karin Grahn (till höger) ansvarig projektledare för Smart Trafikant. Lena Claesson (till vänster) på stadsbyggnadskontoret.

Hur aktiviteterna har påverkat kommuninvånarna

Det är en förhållandevis stor andel av dem som har besvarat enkäten som anser att kommunens aktiviteter och projekt för att miljöanpassa resor har påverkat det egna resandet.

Cirka 30 procent av dem som har besvarat enkäten menar att kommunens aktiviteter i någon mån har påverkat det egna resandet, varav 15 procent till stor del eller viss del har ersatt bilresor med andra färdmedel och 16 procent har ibland ersatt bilresor.

Ytterligare 10 procent har börjat fundera på alternativ till bilåkning. Cirka 40 procent har således påverkats på något sätt och cirka 60 procent anser att projekten och aktiviteterna inte påverkat dem.

2004 var det 19 procent av dem som besvarade enkäten som menade att kommunens aktiviteter i någon mån har påverkat det egna resandet. Cirka 74 procent uppgav att aktiviteterna inte påverkat dem. Resultatet tyder på att en större andel år 2008 anger att de påverkats av kommunens aktiviteter jämfört med år 2004.

En tredjedel av kommuninvånarna anger att de börjat gå eller cykla mer vid fritidsresor och resor till/från arbete/skola de senaste 1-2 åren. Samma personer har även angett att kommunens aktiviteter haft betydelse för att man går eller cyklar mer.

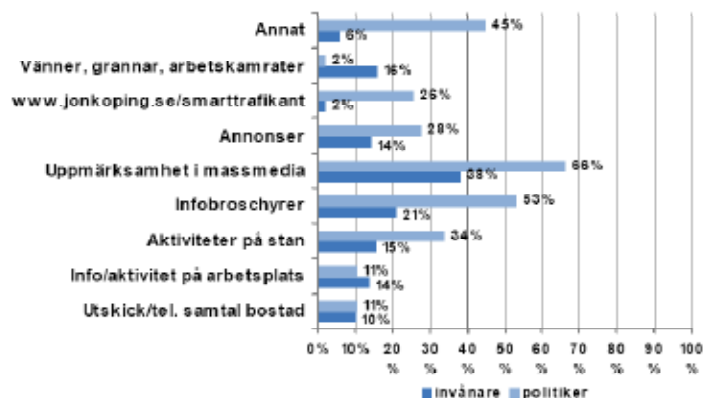
I genomsnitt har dessa personer minskat sitt bilresande med 30 km/vecka.

Av det totala antalet tillfrågade kommuninvånare har 11 procent angett att kommunens aktiviteter har haft betydelse för att man går eller cyklar mer.

Var femte kommuninvånare anger att de börjat åka mer kollektivt vid fritidsresor de senaste 1-2 åren. Lika många av de förvärvsarbetande eller studerande anger att de börjat åka mer kollektivt vid resor till/från arbete/skola. 10 procent av dessa anger att kommunens aktiviteter för att stimulera till ökat kollektivresande har haft betydelse för att man går eller cyklar mer. De som börjat åka mer kollektivt anger att de i genomsnitt (medelvärde) minskat bilresandet med 160 km/vecka.

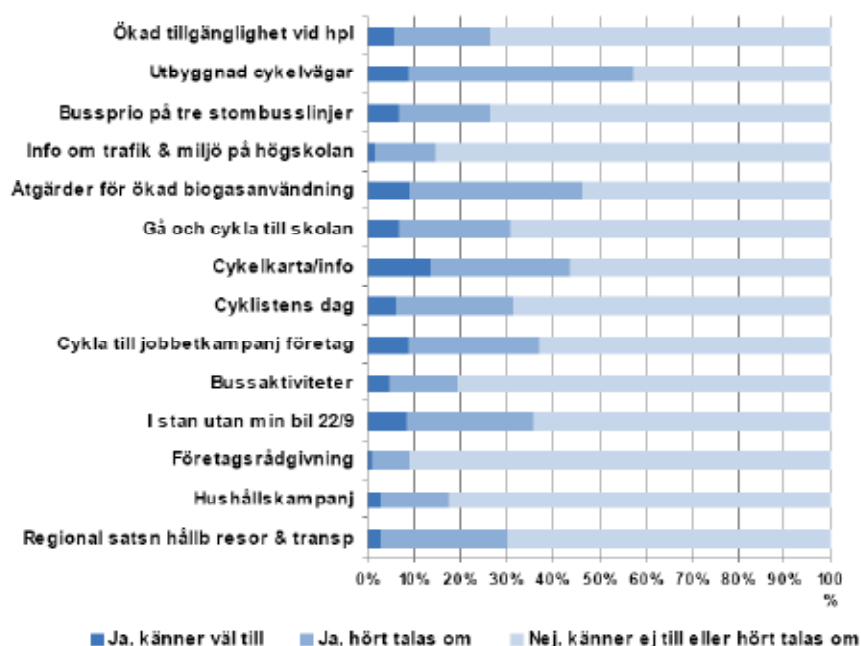


Beräkningarna visar att den ökade gång-, cykel- och kollektivtrafiken som arbetet med Smart Trafikant medfört har minskat bilresandet med ca 5 miljoner fordonskilometer per år. Det minskade trafikarbetet med bil som sker tack vare arbetet med Smart Trafikant innebär en årlig minskning av emissionerna av koldioxid (CO₂) med cirka 1000 ton.



Eftersom Smart Trafikants aktiviteter kommuniceras med sina målgrupper är det intressant att se hur kommuninvånare och politiker har fått kännedom om dessa. I figuren redovisas hur stor andel av kommuninvånarna respektive politikerna som har fått information om aktiviteterna via olika informationskanaler.

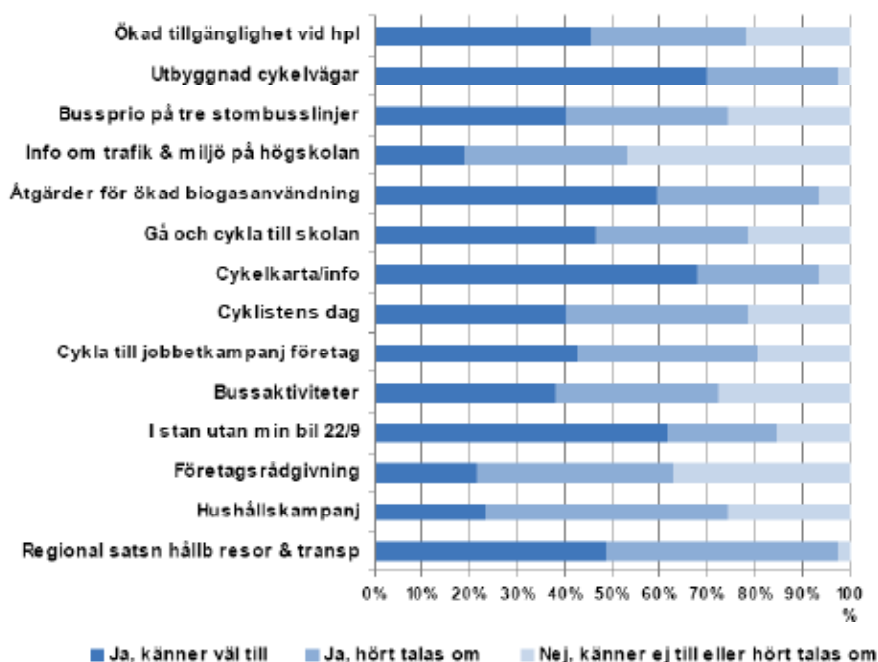
Diagrammet visar via vilka informationskanaler som Smart Trafikants budskap har uppmärksamats.



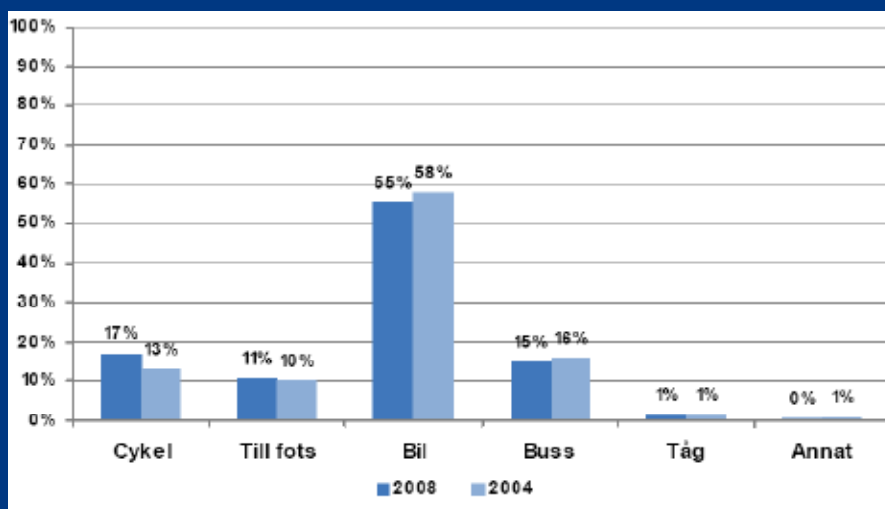
Diagrammet visar kännedomen om Smart Trafikants aktiviteter bland kommuninvånarna.

Smart Trafikant har inte aktivt arbetat med fysiska åtgärder även om det är detta som befolkningen har störst kännedom om. Smart Trafikant har indirekt varit med vid kommunens planering av nya cykelvägar. Förklaringen till att så pass många har uppmärksammat utbyggnaden av cykelvägarna kan mycket väl bero på att förändringarna är synliga för kommuninvånarna.

Projekten och aktiviteterna är betydligt mer välkända bland politikerna än bland befolkningen. Fyra av fem politiker känner till projekten och de projekt som är mest välkända är samma som kommuninvånarna har uppmärksammat. Se figuren nedan.



Diagrammet visar kännedomen om Smart Trafikants aktiviteter bland politikerna.



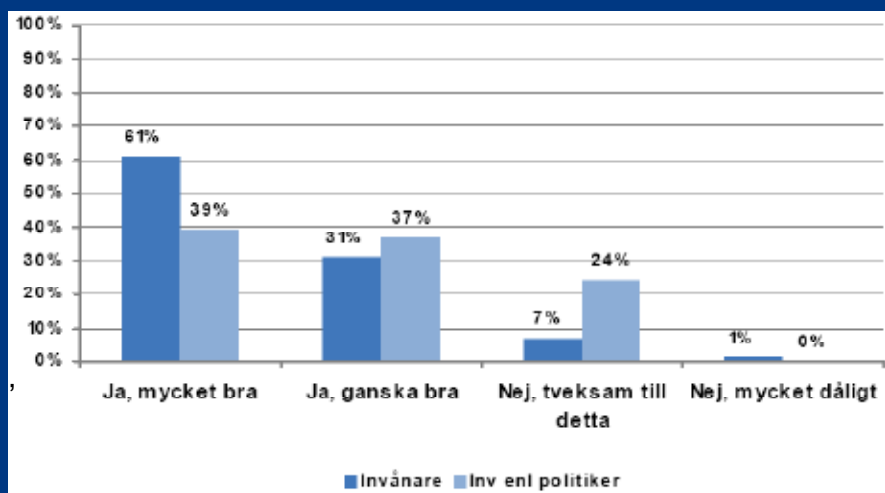
Diagrammet visar färdmedelsfördelningen för resor till arbete/studier.

Andelen som väljer bil har minskat från 58 procent till 55 procent för resor till arbete/studier. Bland dessa resor har andelen med cykel ökat från 13 till 17 procent. I diagrammet nedan visas resultatet över färdmedelsfördelning i kommunen som helhet för alla resor till arbete/studier. Resultatet av samtliga resor visar dock inte på en lika positiv trend. Vid jämförelse mellan resvanorna 2004 och 2008 framgår att invånarna totalt gör lika många bilresor nu som då.

Inställning till påverkansarbete

Sex av tio som har besvarat enkäten tycker att det är mycket bra att Smart Trafikant satsar på ett miljöanpassat transportsystem och tre av tio anser att det är ganska bra, det vill säga nio av tio är positiva till satsningen. Vid undersökningen 2004 hade kommuninvånarna

ungefär samma uppfattning gällande kommunens satsning på mobilitetsåtgärder. I diagrammet nedan redovisas kommuninvånarnas attityd till satsningen på miljöanpassade transporter samt vad politikerna tror att kommuninvånarna anser.



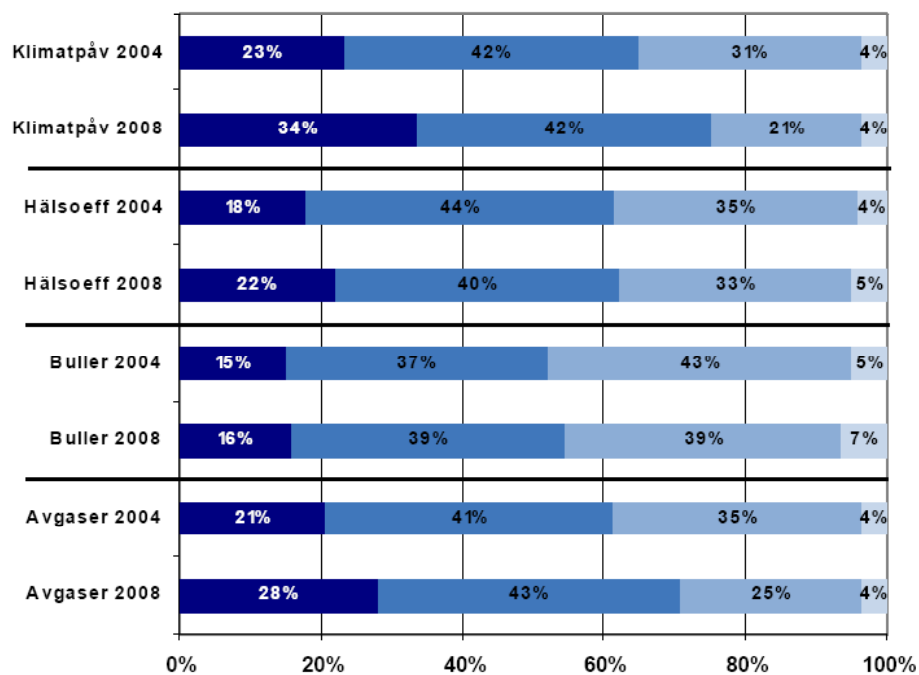
Diagrammet visar inställningen till påverkansarbete bland invånarna och vad politikerna tror att invånarna anser.

Politikernas uppfattning om vad invånarna anser i frågan har väsentligt förbättrats sedan 2004. Då trodde endast var tionde politiker att en majoritet av invånarna tycker att det är mycket bra att kommunen försöker påverka människors val av färdmedel. 2008 är det var fjärde politiker som tror detta. Fortfarande är det dock var fjärde politiker som felaktigt tror att en majoritet av invånarna är tveksamma till påverkansarbete.

Avgaser och klimat ses som ett problem

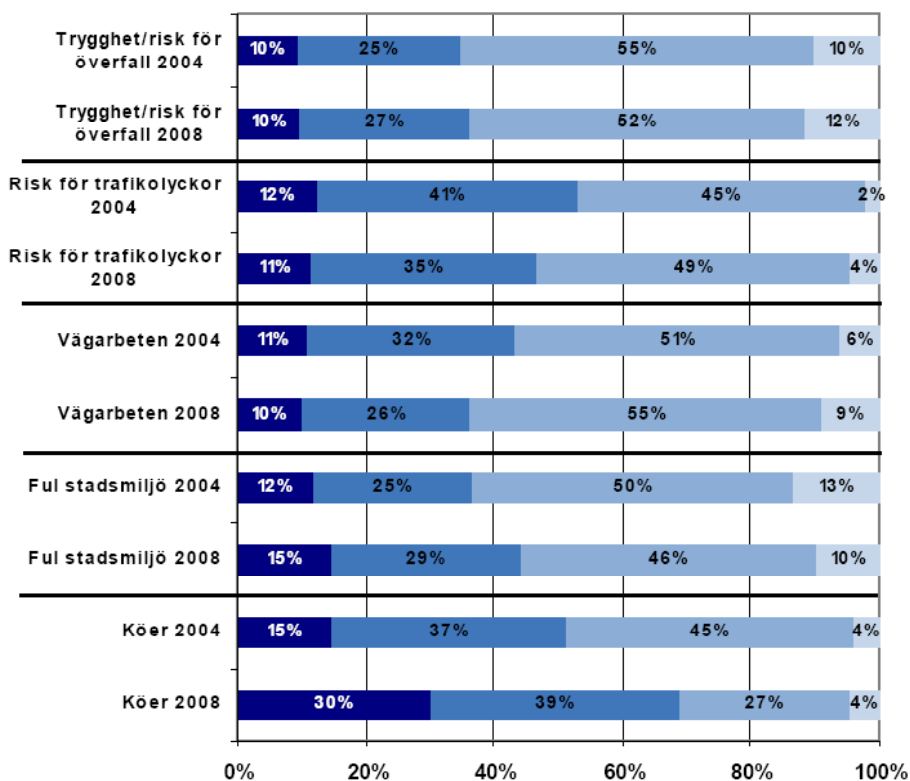
Sju av tio invånare upplever att avgaser och klimat utgör ett problem i trafiken. År 2004 var motsvarande andel sex av tio invånare. År 2008 liksom år 2004 är det var sjätte invånare som upplever att trafikens negativa påverkan på hälsan är ett stort problem. Buller anses dock vara

ett något mindre problem. 2008 upplever 70 procent av invånarna att bilköer är ett stort problem. Motsvarande siffra 2004 var 50 procent. Diagrammen nedan visar resultatet från undersökningen.



■ Mycket stort problem ■ Ganska stort problem ■ Ganska litet problem ■ Inget problem

Tabellen visar upplevda problem orsakade av trafiken.



■ Mycket stort problem ■ Ganska stort problem ■ Ganska litet problem ■ Inget problem

Tabellen visar upplevda problem med trafiken.

Synpunkter från samarbetspartners:

Regionförbundet Jönköpings län.

"Regionförbundets uppdrag är att arbeta för regional utveckling i länet. Att den regionala utvecklingen ska vara långsiktigt hållbar i alla dimensioner är ett självklart villkor. Att människor på ett enkelt och smidigt sätt kan resa dit man ska är en förutsättning för att samhället ska utvecklas. På samma sätt måste de varor vi producerar och konsumerar kunna transporteras på ett snabbt och smidigt sätt. Samtidigt ska ökade resor och transporter inte innebära en ökad belastning på vår miljö, klimatet eller människors hälsa. Detta är en stor utmaning och där har projekt som Smart Trafikant en viktig roll, att på olika sätt möjliggöra och främja alternativ som bidrar till utvecklingen samtidigt som belastningen på miljö eller klimat inte ökar.

Värdefulla bidrag

Att påverka människors vanor och beteende är en process som tar tid. När det gäller resvanor har projektet Smart Trafikant gett många värdefulla bidrag både för Jönköpings kommun och Jönköpingsregionen, det handlar både om hur samhällets aktörer på ett bättre sätt kan erbjuda smarta alternativ och hur de enskilda individerna ska välja för att bli smarta trafikanter.

Delad verksamhet

Under projektets gång har många av projektets frågor mognat, vilket innebär att en del av de frågor och aktiviteter som projektet har arbetat med har blivit en del av deltagande organisationers ordinarie verksamhet. Detta innebär inte att arbetet ska avstanna utan det bedrivs i andra former och det finns fortfarande många frågor som kan behöva drivas i form av olika projekt med en bred uppsättning aktörer.



ULF FRANSSON
Regiondirektör
Regionförbundet Jönköpings län

”Att
påverka
människors
vanor och
beteende är
en process
som tar tid.”

Problem för cyklist

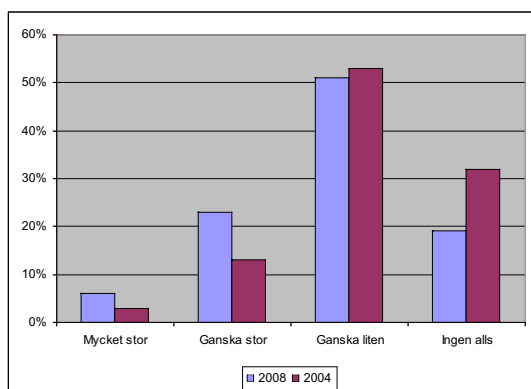
Kommuninvånarna upplever att det är större problem att ta sig fram som bilist och cyklist jämfört med att ta sig fram som kollektivresenär och gående. Politikerna upplever problemen på ungefär samma sätt som kommuninvånarna förutom att ta sig fram som cyklist, vilket politikerna upplever som ett större problem. Politikerna tror dock att kommuninvånarna upplever det som ett större problem att ta sig fram som cyklist, bilist eller kollektivresenär än vad invånarna i själva verket gör.

Kunskapen om miljöbilar har ökat

Genom att övergå till miljöbilar kan bilarnas miljöbelastning minska utan att trafikarbetet sjunker. En miljöbil kan ha en förbränningsmotor som drivs med alternativa bränslen, till exempel etanol, biogas, naturgas eller rapsmetylester (RME). Miljöbilar kan också drivas med el från batteri eller bränslecell, hybridteknik (en kombination av förbränningsmotor och elmotor).

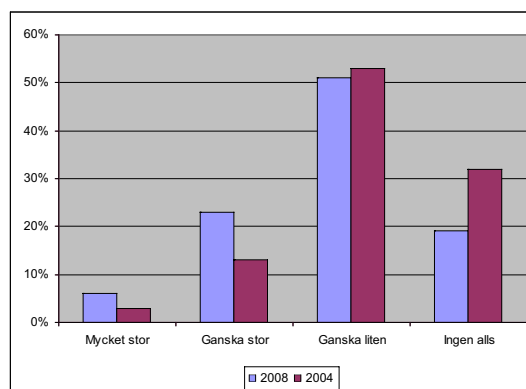
I enkäten fick kommuninvånarna svara på hur väl de känner till fyra typer av miljöbilar; etanoldrivna, gasdrivna, eldrivna och el/bensindrivna. Miljöbilar har de senaste åren uppmärksammats i hela Sverige och resultaten kan till stor del vara en effekt av den allmänna samhällsdebatten. I diagrammen nedan följer en redovisning över enkätresultatet om kunskaper om de olika miljöbilarna.

40 procent av kommuninvånarna anser att de har mycket stor eller ganska stor kännedom om etanoldrivna bilar. Vid undersökningen 2004 var motsvarande andel endast 16 procent, se diagrammet nedan.



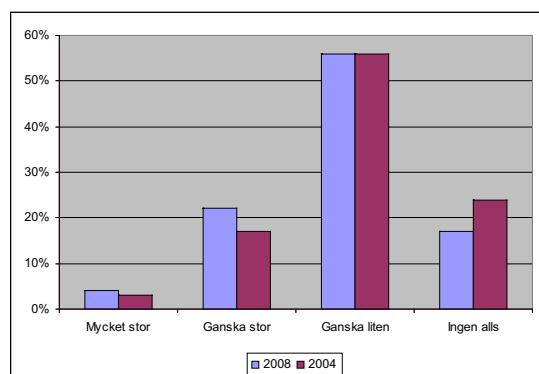
Kommuninvånarnas kunskaper om etanoldrivna bilar.

Diagrammet nedan visar att cirka 30 procent av kommuninvånarna har mycket stor eller ganska stor kunskap om gasdrivna bilar. Resultatet från undersökningen 2004 visar att endast 16 procent hade samma goda kännedom.



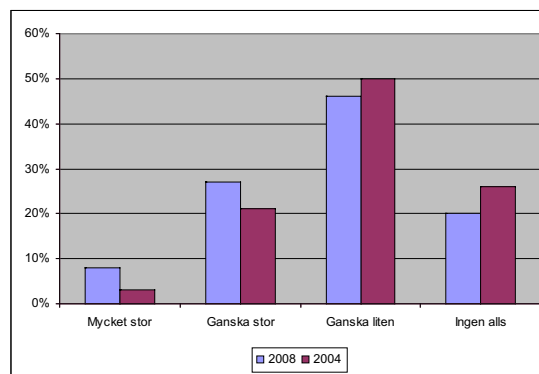
Kommuninvånarnas kunskaper om gasdrivna bilar.

Var fjärde kommuninvånare anger att de har mycket stor eller ganska stor kännedom om eldrivna bilar. Resultatet redovisas i diagrammet nedan.



Kommuninvånarnas kunskaper om eldrivna bilar.

35 procent av kommuninvånarna anger att de har mycket stor eller ganska stor kännedom om el/bensindrivna bilar. Vid undersökningen 2004 var motsvarande andel bara 24 procent, se diagrammet nedan.



Kommuninvånarnas kunskaper om el/bensindrivna bilar.

HUSHÅLLSKAMPANJER

Hushållskampanjerna pågick mellan januari 2006 och maj 2008 och är Smart Trafikants mest omfattande delprojekt. Syftet med kampanjerna var att uppmuntra privatpersoner till medvetna val i vardagen när det gäller resvanor och på så sätt minska användningen av bilen. Avsikten var även att kartlägga möjligheterna till att utöka kollektivtrafiken och nyttjandet av denna.

Kampanjerna bedrevs genom en metod för direktbearbetning av hushåll som togs fram i Tyskland i mitten av 1990-talet. Metoden har sedan använts inom projekt i bland annat Lund och Göteborg. Smart Trafikant hämtade inspiration från dessa kommuner och gjorde vissa justeringar för att anpassa kampanjen till förutsättningarna i Jönköping. Metoden går ut på att via telefon, prata med privatpersoner om deras resvanor.

Kampanjen har bedrivits i följande bostadsområden i Jönköpings kommun och Vaggeryds kommun.

- Gräshagen/Tokarp
- Bankeryd
- Ekhagen
- Tenhult
- Gränna
- Lerhagen
- Bymarken/Bäckalyckan
- Rosenlund/Liljeholmen
- Öster/Kålgården
- Centrala Huskvarna
- Centrala Vaggeryd
- Centrala Skillingaryd

Hushållen ringdes upp

De utvalda hushållen fick ett adresserat informationsutskick med posten. I utskicket medföljde ett brev där hushållen informerades om att de skulle bli kontaktade per telefon. Kort därefter ringdes hushållen upp av projektets telefoninformatörer. Tre kontaktförsök med varje hushåll gjordes vid varierade tidpunkter och vid olika tillfällen. Telefoninformatörerna arbetade vardagar mellan kl. 15.00-19.00. Under det sista året försköts tiden till kl. 16.00-20.00. Intervjuerna gjordes med hjälp av ett frågeformulär med både öppna och slutna frågor beträffande hushållens resvanor. Telefoninformatörerna erbjöd även information och råd om kollektivtrafik och cykling.

Förstärkning

De personella resurserna har stärkts genom konsultföretaget Science Park Business Incubator (f.d. Convena studentkompetens). Därigenom har 2-5 studenter varit inhyrda som telefoninformatörer. Informatörerna har utbildats av projektledningen och har varit lokaliserade i stadsbyggnadskontorets lokaler.

Provåkarkort

Hushåll där bilen användes för resor till och från arbetet, erbjöds ett provåkarkort med Länstrafiken under en tvåveckorsperiod. Korten innebar att hushållet fick möjligheten att gratis nyttja kollektivtrafiken. I de fall då någon i hushållet redan nyttjade kollektivtrafiken regelbundet erbjöds dock inget provåkarkort. Avsikten var att öka sannolikheten att provåkarkortet användes i syfte att förändra resvanor snarare än som en belöning för de som redan åker kollektivt. De hushåll som mottog ett provåkarkort fick sedan en uppföljningsenkät hemskickad tillsammans med ett frankerat svarskuvert.

Intresse för förändring

Efter kontakten med hushållen utvärderades det insamlade materialet i flera steg. Statistik från Jönköpings Länstrafik över påstigande resenärer, har jämförts med statistik från tidigare år för att kartlägga trender som direktbearbetningen kan ha bidragit till. Materialet från telefonintervjuerna sammanställdes och analyserades för att skapa en bild av resvanorna i respektive område. Upplevelser av gång- och cykelbanor, kollektivtrafiken, tillgängligheten till alternativen samt intresse för att förändra sina resvanor var andra faktorer som analyserades. Slutligen analyserades uppföljningsenkäten som skickades till provåkarna, i ett försök att utvärdera undersökningsmetoden och samla in ytterligare åsikter.

Vid varje samtal har intervjupersonen fått möjlighet att lämna synpunkter på kollektivtrafiken, gång- och cykelbanor samt trafikmiljön. Efter att kampanjen avslutats i ett område har synpunkterna samlats in och sammanställts. Således har tendenser och återkommande åsikter kunnat utläsas från varje bearbetat område. Synpunkterna har presenterats för planerare på Jönköpings Länstrafik samt trafikplanerare på stadsbyggnadskontoret.



CYKELKEDJAN

Syftet med Cykelkedjan är att öka andelen arbetspendlare med cykel. Främsta målet är att få invanda bilister att istället välja cykeln. Andelen cyklister ska öka då det finns vinster att hämta inom hälsa, miljö och ekonomi. Kampanjen har genomförts under maj till september 2006, 2007 och 2008.

Undersökningar visar att många jönköpingsbor som bor centralt har goda möjligheter att cykla till sin arbetsplats. Ibland kan det behövas påtryckning för att få upp ögonen för ett nytt färdmedel och bryta sitt invanda beteende. För att uppmuntra till ändrat resbeteende startade därmed Smart Trafikant en cykla till arbetet-kampanj. Cykelkampanjer liknande denna bedrivs på fler håll i landet och i Jönköping går den under namnet Cykelkedjan.

Inbitna inspirerar

För att skapa sammanhållning på arbetsplatsen och för att låta inbitna cyklister inspirera nuvarande bilister genomfördes Cykelkedjan som en lagtävling. Varje lag tävlade genom att cykla till och från arbetet och på så sätt samla poäng till lotter i en lottdragning av vinster. Lag som cyklade mer än tre dagar per vecka i snitt och där samtliga lagmedlemmar använde hjälm gavs extra vinstchanser i lottdragningen. Kampanjen var uppdelad i två etapper.

Reflexväst och vattenflaska

Samtliga vinster har sponsrats av lokala företag. Sponsorererna har antingen gått in med pengar eller presentkort. För att så många lag som möjligt skulle få chans att vinna, har vinsterna oftast varit inom rimligt belopp. Efter utvärderingen 2006 efterfrågades en anmälningsgåva för att kunna visa att man deltog i kampanjen. Som uppmuntran 2007 erbjöds alla deltagare en reflexväst och 2008 en vattenflaska.

Cykelkedjans regler

- > Ett lag bestod av minst tre och max fem medlemmar.
- > Alla lagmedlemmar ska ha cyklat till och från arbetet minst tio gånger under respektive etapp för att bli godkända för utlottning av vinster.
- > De lag där deltagarna i snitt cyklade tre eller flera gånger per vecka gavs en extra lott.
- > De lag där samtliga lagmedlemmar använt cykelhjälm gavs en extra lott.
- > För att delta i slutlottningen där högvinsten lottas ut måste laget delta i båda etapperna.
- > Tävlingen var kostnadsfri.



Kampanjen marknadsfördes via utskick av inbjudan till 500 arbetsplatser/företag i Jönköping och Huskvarna. Utöver detta marknadsfördes Cykelkedjan på kommunens hemsida och via kommunens friskvårdsombud. Landstingskansliet hjälpte även till med marknadsföringen till anställda inom landstinget.

Satsade

Kampanjen annonserades i Vätterstänk (kommunens personaltidning), i Jönköpings-Posten och i Jönköping Nu. Affischering av kampanjen förekom på olika arbetsplatser. Vid varje års kampanjstart har lokal media gjort reportage om kampanjen.

2008 gjordes en större satsning på marknadsföring då vi tog hjälp av en professionell marknadsföringsbyrå för att ta fram en ny layout för kampanjen. Utöver annonser i två dagstidningar annonserades kampanjen även på 50 av kommunens JCDecaux-tavlor samt en egen kampanjwebb. Under tre veckor sändes radioreklam för kampanjen i Mix Megapol.

Minskade koldioxidutsläpp

Arbetsplatserna anmälde själva sitt intresse att delta i kampanjen och utsåg en lagledare för varje lag. Lagledaren fick i uppgift att hålla koll på och peppa sina arbetskamrater att cykla till jobbet. Lagledaren fick även i uppgift att fylla i resultatprotokollet och skicka in lagets totala antal cykeldagar efter varje avslutad etapp. På protokollet har alla deltagare fått ange om de har bytt ut bilen eller kollektivtrafiken mot cykeln. Cykelkedjan har efter avslutad kampanj utvärderats med hjälp av resultatprotokollen. Cykelkedjan är den åtgärd inom Smart Trafikant där ett resultat i form av minskade koldioxidutsläpp kan utläsas direkt efter att kampanjen har avslutats. Lagledarna har även fått svara på en enkät om upplevelserna av att delta i kampanjen. Enkätundersökningen ingick därmed som ett steg i utvärderingen av kampanjen.

Resultatet från kampanjerna presenteras här

	2006			2007			2008		
	Etapp 1	Etapp 2	Totalt 2006	Etapp 1	Etapp 2	Totalt 2007	Etapp 1	Etapp 2	Totalt 2008
Anmälda lag	138	129		180	161		221	178	
Rapporterade lag	129	103		163	126		180	122	
Andel anmälda lag som deltog	93.5%	80%		90.5%	78%		81%	68.5%	
Antal cyklister	505	405		706	641		925	770	
Hjälmanvändning	81.6%	82.7%		68.0%	52.0%		82.9%	81.3%	
Andel som ersatt kollektivtrafik	24.4%	26%		28.5%	31.8%		39.4%	34.5%	
Andel som ersatt bilen	63.8%	56.7%		56.8%	51.9%		66.8%	63.4%	
Andel lag som cyklar minst 3 ggr/vecka	41.9%	61.2%		56%	59%		64%	71%	
Totalt antal cykeldagar	12135	10578	22 713	19026	13207	31 906	22199	14992	37 191
Totalt antal cyklade km			113 565*	174600	136220	310 820	226522	151567	378 089
Besparing CO2 pga. ersatt bil			18 538 kg			37 246 kg			42 650 kg
Besparing CO2 pga. ersatt kollektivtrafik			1 703 kg			7 724 kg			5 212 kg
Total besparing CO2	16 382 kg	14 280 kg	30 663 kg			44 970 kg			47 862 kg

*Antaget att varje cyklist i snitt cyklar 5km/dag.

Tabellen visar resultat från Cykelkedjan 2005-2008.

Erfarenheter från kampanjen tyder på att många arbetsplatser inte skulle ha haft samma möjlighet att delta om det hade kostat pengar att delta i Cykelkedjan. Flest deltagare kommer från kommunala arbetsplatser. Fördelningen mellan olika arbetsgivare ser du i tabellen nedan.

Arbetsgivare	2006	2007	2008
Kommun	50 %	54 %	41 %
Landsting	12 %	13 %	28 %
Statlig myndighet	8 %	9 %	7 %
Privat	30 %	24 %	24 %

Tabellen visar fördelningen mellan olika arbetsgivare bland deltagarna i Cykelkedjan 2005-2008.

ÖVRIGA CYKELÅTGÄRDER

Smart Trafikant har i uppdrag att arbeta med cykelfrämjande åtgärder. Ett arbete som har löpt under hela projektiden. Mot bakgrund av detta har Smart Trafikant arbetat med olika insatser, främst under 2006 och 2007. I detta kapitel redovisas de mest omfattande åtgärderna, förutom Cykelkedjan.

Cyklistens dag

Syftet med Cyklistens dag var att genomföra en publik aktivitet för att uppmärksamma cykeln som färdmedel samt visa på cykelns fördelar avseende hälsa, miljö, ekonomi och att ge information om trafiksäker cykling. Dagen genomfördes för första gången lördagen den 6 maj 2006 och återkom tisdagen den 8 maj 2007. Syftet med aktiviteten var att bidra till ökat antal cyklister och resor med cykel genom att:

- > **Marknadsföra Jönköpings som en cykelstad.**
- > **Lyfta fram cykeln som färdmedel.**
- > **Öka kunskapen om säker cykling.**
- > **Öka användningen av cykelhjälm.**
- > **Efterfråga invånarnas synpunkter – för att påverka kommande Cykelplan för Jönköping.**

Platsen för aktiviteten var Hoppets Torg i Östra centrum. Torgets centrala läge gör att många passerar förbi och erfarenheter visar att torget är den plats där det är lättast att nå folk i stadskärnan. Arrangemanget genomfördes i samarbete med På Stan (nuvarande Jönköping City AB).

Samarbete

Ett antal medarrangörer bjöds in för att delta vid aktiviteten. Smart Trafikant skötte planeringen med det praktiska så som annonsering, tillstånd och tält. Medarrangörer vid aktiviteten 2006 var Team Sportia, Friskis & Svettis, Cykelfrämjandet, Polisen, Cisero Traffic, Husqvarna fabriksmuseum samt Upptech. Vid aktiviteten 2007 deltog Team Sportia, Friskis & Svettis, Trafik- och miljömedveten skola samt Personalklubben vid kommunen.

Tidningarna skrev

Cyklistens dag besöktes av cirka 500 personer 2006 och 400 personer 2007. Till aktiviteten 2007 bjöds deltagarna i Cykelkedjan in för att få en reflexväst. Det regniga vädret bidrog dock till färre besökare än året innan.

Arrangemangen marknadsfördes dels via annonsering i Jönköpings-Posten, dels via affischer i butiker i city. Ett pressmeddelande skickades ut ca en vecka före aktiviteten. Jönköping Nu, Folkbladet, webbtidningen Jnytt.se och Jönköpings-Posten skrev artiklar om arrangemanget efteråt.



Cykelplan för Jönköpings kommun

För att skapa en tillgänglig stad är gång- och cykelvägar viktiga länkar. Gång och cykel utgör ett viktigt komplement för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och för att komplettera där kollektivtrafiken inte når ända fram.

Fler cykelvägar

En satsning på cykeltrafiken genom fysiska förändringar kan öka cyklandet i kommunen. Detta i kombination med påverkanskampanjer ger goda förutsättningar för att öka antalet cyklister. Bra cykel- och gångvägar lockar ut människor, skapar möten och bidrar till att vi kommer att uppleva vår stad som trygg och attraktiv. Satsningar på gång- och cykelvägar är därför viktiga investeringar för att öka trafiksäkerheten för den oskyddade trafikanten och det bidrar till att skapa ett långsiktigt, hållbart och jämlikt samhälle.

Cykelplan i stan

I mars 2008 antog kommunfullmäktige i Jönköping i Jönköpings kommun en ny cykelplan för Jönköping. Arbetet med cykelplanen startade under 2006. Tjänstemän från stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret samt Smart Trafikant bildade en arbetsgrupp som regelbundet träffades och drev arbetet med planen. Syftet med att ta fram en ny cykelplan är att uppnå en satsning på gång- och cykelnätet, vidareutveckla arbetsmetoder och samarbete kring cykelfrågor samt stimulera till åtgärder som främjar cyklandet.

Synpunkter från samarbetspartners:

Jönköpings kommun.

"Den globala uppvärmningen är en av de största miljöutmaningarna vi står inför. En stor del av uppvärmningen beror på utsläpp av växthusgaser från transporter. Jönköpings kommun har intentioner om att minska utsläppen av växthusgaser och klarar inte att på egen hand nå en förändring. Vi är många aktörer som gemensamt måste arbeta för omställningen. För att klara målen om minskade utsläpp från trafiken är ett hållbart transportsystem en förutsättning.

Tack vare ett stort engagemang och gott samarbete mellan aktörerna har Smart Trafikant blivit ett lyckat projekt. Finansieringsstödet från Naturvårdsverkets Klimatinvesteringsprogram har också varit en förutsättning för att driva ett så omfattande projekt. Arbetet med påverkan av attityder och beteende för att få till stånd en förändring av resvanor måste drivas på lång sikt.

Projektet har resulterat i en långsiktig satsning då kommunen efter projektet har tillsatt en tillsvidare tjänst för att arbeta med hållbart resande. Smart Trafikant har lagt en god grund för arbetet och knutit viktiga kontakter inför framtida arbete. Kommunen ser positivt på en fortsättning på samarbetet då vi står inför utmaningen att ta fram ett hållbart transportsystem för staden.

Under tre år har Smart Trafikant kommunicerat klimatfrågan genom kampanjer och information. Projektet har genom olika insatser arbetat för att öka medvetenheten om resvanor och klimat hos kommuninvånarna, tjänstemän och politiker. Tillsammans med våra kommuninvånare vill vi medverka till att skapa en hållbar utveckling både lokalt och globalt".



ANN-MARI NILSSON,
Kommunalråd (c)
i Jönköpings kommun

"Kommunen ser positivt på en fortsättning på samarbetet då vi står inför utmaningen att ta fram ett hållbart transportsystem för staden."

Cykelplanens mål för den kommande 5-årsperioden är att:

- > **Cyklandet i centrala Jönköping ska öka med ytterligare 20% (jmf med år 2000).**
- > **Hjälmanvändningen ska öka från 31% (2005) till 50%.**
- > **Målen följs upp via cykeltrafikmätning och cykelhjelmsräkning.**

Cykelplanen utgör ett ramverk för arbetet med cykelfrågor och ska vara ett levande dokument som uppdateras återkommande. Planen ska årligen brytas ned i ett mer detaljerat och budgeterat åtgärdsprogram. Planen innehåller 70 st listade utbyggnadsobjekt som kontinuerligt kommer att uppdateras. Att cykla bland bilar och andra motorfordon är inte alltid trafiksäkert. I och med Cykelplanen vill vi verka för utbyggnad av gång- och cykelvägar och planskildheter.

Cykla mer

Att ta cykeln istället för bilen bidrar till en bättre miljö samtidigt som det har en positiv påverkan på medborgarnas hälsa och ekonomi. Att satsa på information parallellt med fysiska förändringar är viktigt för att påverka kommuninvånarna till ett ökat cyklande. I Cykelplanen nämns även arbetet med att sprida kunskap om gällande trafikregler och en ökad cykelhjelmanvändning.



Studie om cykelns potential

Smart Trafikant syftar till att påverka fler till att välja alternativ till bilen. För att få svar på hur stor potentialen för pendling med cykel är, behövdes en fördjupad studie. En lokal konsult anlätades för uppdraget som syftade till att studera potentialen för cykelpendling till arbetet i Jönköping och Huskvarna. Resultatet visade hur stor del av arbetspendlarna inom olika stadsdelar som skulle ha möjlighet att pendla med cykel med hänsyn tagen till avstånd och topografi mellan bostaden och arbetsplatsen.

Studiens resultat kommer att ligga till grund för framtida insatser och kampanjer för att påverka till ökad arbetspendling med cykel. Informationsinsatser kan på så sätt riktas mot de stadsdelar där potentialen är störst. Vidare kan undersökningen utgöra ett underlag för prioriteringar vid kommande investeringar på cykelvägnätet i Jönköpings kommun.

Mindre än 5 km

Studien visade att över 20 400 personer har sin arbetsplats på ett avstånd mindre än fem kilometer från bostaden.

Det är viktigt att sprida resultatet och visa på att Jönköping är en stad som lämpar sig för cykling.

Studiens resultat är betydelsefullt för att öka statusen på cykel och att göra rätt prioriteringar vid utvecklingen av infrastrukturen i staden.



GÅ OCH CYKLA TILL SKOLAN

Med syfte att göra personal och föräldrar medvetna om trafikproblemen vid skolområdet startades kampanjen Gå och cykla till skolan. Målsättningen är att kampanjen kommer att leda till att fler barn går eller cyklar till skolan och på så sätt minskar bilskjutsandet. Kampanjen har varit ett samarbete mellan Smart Trafikant, miljökontoret, skol- och barnomsorgsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och projektet Trafik- och Miljömedveten skola (TMS).

Att skjutsa sina barn till skolan kan kortsiktigt kännas som en smidig, trygg och bra lösning men i själva verket bidrar föräldrarna då till en farlig och otrygg trafikmiljö runt skolan. Många skolor har problem med trafik runt skolområdet. Genom att fler barn går eller cyklar minskar biltrafiken vid skolorna och på så sätt blir vägen säkrare.

Barn mår bra av den vardagsmotion som en promenad eller cykeltur till och från skolan medför.

Barn som ges möjlighet att röra på sig under skoldagen har lättare för att lära sig saker.

6 000 hushåll

Inom ramen för Gå och cykla till skolan har ett informationsmaterial tagits fram bestående av en broschyr riktad till föräldrar. Den har skickats hem med varje elev vid höstterminsstarten. Cirka 6000 st hushåll har på detta sätt nåtts av broschyren varje år. I materialet fanns också en broschyr riktad till lärare vid kommunens skolor. Den gav tips på hur personalen kan arbeta med kampanjen på sin skola. Cirka 350 lärare har nåtts av materialet. Broschyerna ger information om miljö, trafiksäkerhet och hälsa och har reviderats inför varje kampanjår. Kontakten med skolorna

har skötts av projektledaren för TMS. Inom kampanjen har det funnits ett tävlingsmoment där skolorna uppmanades att arbeta med miljö, trafik och hälsa under hela höstterminen. Starten för kampanjen har varit i anslutning till Europeiska Trafikantveckan i september. Efter terminsslutet har en "jury" besökt skolorna och de har fått berätta vad de arbetat med inom Gå och cykla till skolan. 2006 deltog enbart fyra skolor och 2007 ökade antalet till elva skolor. Erfarenheter säger att det tar tid att arbeta in nya kampanjer inom skolan. Eftersom intresset ökade 2007 genomfördes kampanjen även 2008.

Utvärdering av kampanjen genom kontakter med personal på de deltagande skolorna har visat på positiva faktorer som bland annat:

- > Föräldrar har uppmärksamats på problemet med skjutsning.
- > En minskning av antalet bilar utanför skolan.
- > Hela skolan har engagerats i kampanjen.
- > Både elever och föräldrar har varit involverade under kampanjtiden.

Handlingsplan

Inom TMS har skolorna uppmanats att ta fram en handlingsplan för arbetet med trafikfrågor på skolan. Handlingsplanen bör revideras en gång om året för att hålla frågorna aktuella och levande och på så sätt får frågorna kontinuitet. Det är tack vare TMS som Gå och cykla till skolan har blivit en lyckad satsning. Gå och cykla till skolan är ett bra exempel på hur ett samarbete över förvaltningsgränserna kan fungera.



Synpunkter från samarbetspartners:

Jönköpings Länstrafik AB

"Jag fick för några år sedan en inbjudan till ett informationsmöte om Mobility management. Ett sådant där begrepp som vi 40-talister har så svårt för. Ibland är det bara ett nytt ord för något gammalt och beprövat. Ibland är det en rubrik utan innehåll - något i stil med Kejsarens nya kläder.

Men det blev istället en inspirerande upplevelse. Visst är det smart att källsortera sina resor och tänka efter före man på ren slentrian sätter sig i bilen.

Vi har naturligtvis intresse av att få fler som åker kollektivt men det är egentligen inte det som är målet. Det övergripande målet är en attraktiv stad och ett samhälle i balans. Då gäller det att bygga samhället så att behovet av transporter minskar och att de resor och transporter som måste göras kan ske på ett så miljövänligt och hälsobefrämjande sätt som möjligt. Det var många som fångades av budskapet och vi fick ganska snart ett nytt begrepp som vi kunde använda som rubrik på vårt arbete – Smart trafikant. Tillsammans berikade vi varandra. Cykel och promenad förenar nytta och nöje. Bussen är stadens puls. Vi har lärt oss samverka och fått ut vårt budskap till dem som bor i vår vackra stad och de som beslutar om dess framtid. Vi har även sett att modellen håller i en mindre kommun som Vaggeryd.

Jag tycker det har varit väl använda pengar och arbetstimmar och hoppas att vi alla blivit lite smartare som trafikanter. Vi är på rätt väg och vi var ute i rätt tid. Klimatfrågan var bara i sin linda när vi började vårt arbete. Nu ser vi behov av att vara smarta var än vi befinner oss - i hemmet, på arbetet eller på vår fritid.

Jag kommer aldrig att kunna förklara exakt vad Mobility management betyder. Det är kanske viktigare att veta vad det står för. Viktigast är nog ändå att leva som en "Smart trafikant."



INGMAR LUNDIN
VD, Jönköpings Länstrafik AB

"Det var många som fångades av budskapet och vi fick ganska snart ett nytt begrepp som vi kunde använda som rubrik på vårt arbete – Smart trafikant."

FÖRETAGSRÅDGIVNING

På våren 2006 startade Smart Trafikant ett delprojekt riktat till företag och organisationer. Syftet med delprojektet var att upplysa företagsledning om personalens tjänsteresor samt resor till och från arbetet. Smartare resor kan spara pengar för arbetsgivare och inte minst för personalen. Ytterligare vinster kan vara bättre hälsa, trafiksäkerhet, miljö och en attraktiv arbetsplats.

Inom delprojektet har företag och organisationer erbjudits att genomföra en webbaserad resvaneundersökning kostnadsfritt. Undersökningen har gett kunskap om hur arbetsplatsens resvanor ser ut och vilka åtgärder som skulle vara effektiva för just deras verksamhet. Allt arbete har skett utan pekpinnar och med företagets eller organisationens vinster i fokus. Syftet med företagsrådgivningen var att ge inspiration och skapa medvetenhet och kunskap om hur vi gemensamt kan skapa ett långsiktigt hållbart resande.

Följande arbetsplatser har genomfört resvaneundersökningen:

- **Miljökontoret, Jönköpings kommun**
- **Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun**
- **Socialtjänsten, personal placerade i Hoven**
- **Tekniska kontoret, personal placerade i Hoven**
- **Högskoleservice**
- **Högskolan för lärande och kommunikation**
- **Tekniska Högskolan**
- **Erik Dahlbergsgymnasiet**
- **Östra centrum - 373 personer anställda vid verksamheter i området**
- **Fritid Jönköpings kommun, personal placerade i stadshuset i Huskvarna**

Efter genomförd undersökning har resultatet presenterats i en rapport. Några av arbetsplatserna har även fått en muntlig redovisning.

Personalutbildning

Inom ramen för Företagsrådgivningen har några arbetsplatser valt att utbilda sin personal i hållbart resande. Företag som har fått besök av Smart Trafikant är bland annat IKEA. På Erik Dahlbergsgymnasiet utbildades all personal i hållbart resande genom en föreläsning. Miljöombud vid landstinget i Jönköping samt representanter från miljödiplomerade företag i kommunen har också fått lyssna till föredrag om Smart Trafikant och hållbart resande. Arbetet med företagsrådgivning är tidskrävande och för att lyckas krävs det kontinuerlig kontakt med kontaktpersonen på företaget. Ledningen på respektive arbetsplats måste tycka att frågan ska vara prioriterad för att nå ett resultat med arbetet. Det är lätt att tacka ja till en kostnadsfri resvaneundersökning, men att gå ett ytterligare steg och genomföra föreslagna åtgärder är besvärligare. Tyvärr har det inte funnits tid att återkoppla till de företag som vi inlett kontakter med. Inom en snar framtid bör vi återkomma till dem för utvärdering av deras fortsatta arbete inom hållbart resande och uppmuntra dem att fortsätta. För att få till stånd en förändring kring företagets resor krävs en kontinuerlig dialog.

ANDRA AKTIVITETER

Utöver de nämnda delprojekten har Smart Trafikant arbetat med ytterligare aktiviteter. Några har varit återkommande under projekttiden, andra har varit enstaka händelser.

Marknadsföringsaktiviteter/ Buss på stan

Aktiviteten "Buss på stan" är ett koncept som tagits fram inom Smart Trafikant. Genom ett samarbete mellan Jönköpings Länstrafik och Smart Trafikant syftar aktiviteten till att möta människor och marknadsföra kollektivt resande som ett alternativ till bilen. Genom att ställa upp en buss på en välbesökt plats och ordna aktiviteter runt denna skapas en dialog med besökarna. Länstrafiken har även sålt busskort med viss rabatt. Tipspromenader och möjlighet att lämna synpunkter har varit återkommande inslag vid aktiviteten.

1 000 besökare

Under projekttiden har aktiviteten "Buss på stan" arrangerats vid tio tillfällen. Vid två tidpunkter har aktiviteten arrangerats i samband med Jönköpings marknad. Dessa dagar har varit mycket välbesökta med ca 1000 besökare vid varje tillfälle. Inför marknadsdagen har aktiviteten annonserats i dagspress och vid övriga tillfällen har aktiviteten inte annonserats. Aktiviteterna har blivit ett lyckat koncept och har besökts av mellan 400-800 personer per tillfälle.





I stan utan min bil

Sedan 1998 arrangeras kampanjen Europeiska trafikantveckan runt om i Europa mellan den 16 och 22 september. Kampanjens syfte är att förbättra trafikmiljön för alla som vistas i tätorter och städer, och att minska utsläppen som bidrar till växthuseffekten. I städer över hela Europa uppmärksammas arbetet för en bättre miljö genom att fokusera på alternativ till bilen. Veckan avslutas med "I stan utan min bil" den 22 september.

"I stan utan min bil" har under tre år uppmärksamrats i regi av Smart Trafikant.

2005 stängdes en del av Barnarpsgatan i Västra centrum av för biltrafik. Aktörer som var med vid aktiviteten var bland annat Cykelfrämjandet, Polisen, miljökontoret, cykelplanerare och trafiksäkerhetssamordnare på kommunen samt representanter från Smart Trafikant. Dagen fick uppmärksamhet i media både före och efter aktiviteten. Aktiviteten blev, trots uppmärksamhet i media, inte särskilt välbesökt.

Uppmuntrande påsar

2006 inföll den 22 september en fredag och det hade tagits beslut om att inte stänga av någon gata för trafik detta år. Istället uppmuntrades cyklister och kollektivresenärer under två timmar på morgonen i form av en påse innehållande cykelkarta och informationsbroschyr, reflexer och Festis. Även bilister vid parkeringsplatsen på Västra torget samt Atollen tilldelades påsar under dagen. Totalt delades 1 000 påsar ut. Dagen uppmärksammades med annonser i dagspress med uppmaning om att ställa bilen hemma. Tre lokala tidningar skrev om aktiviteten efteråt och ett inslag i Sveriges Radio P4 sändes.

Ovanlig omvandling

Inför Europeiska Trafikantveckan 2007 tog Smart Trafikant fram en informationsbroschyr på temat klimatsmart. Under veckan delades 1 250 broschyrer ut på olika platser i Jönköping och Huskvarna. "I stan utan min bil" uppmärksammades med en aktivitet på Hoppets torg lördagen den 22 september. På torget fanns Jönköpings Länstrafik med en buss och erbjöd besökarna information om kollektivtrafiken samt försäljning av busskort. Vid arrangemanget fanns även information om cykling, biogas, kommunens nya miljöprogram samt projektet Trafik och Miljömedveten Skola.

Stadsvandringar

Arrangemanget innehöll två stadsvandringar med rubrikerna "En vandring i centrala gamla Jönköping" och "Omvandlingen av centrala Jönköping". Aktiviteten besöktes av ca 800 besökare. Marknadsföring av arrangemanget gjordes under två veckor i Mix Megapol samt via annonser i dagspress. Två lokala dagstidningar samt Sveriges Radio P4 uppmärksammade evenemanget efteråt.

Europeiska trafikantveckan

Styrgruppen för Smart Trafikant enades om beslut att arrangera aktiviteter under Europeiska Trafikantveckan även 2008. Arrangemanget bestod av tre frukostföreläsningar på högskolan på temat transporter, avgaser och miljö. Cirka 45 personer kom till varje föreläsningstillfälle. På morgonen den 17 september delades 1000 tygpåsar, innehållande diverse uppmuntran, ut till cyklister och kollektivtrafikresenärer. Lördagen den 20 september samarrangerade Jönköpings kommun, Jönköping Energi, NTF och Länstrafiken en aktivitet på Hoppets Torg i östra centrum.

Biogasbussar

Aktiviteten var upplagd på ungefär samma sätt som 2007 men med nyheter som en biogasbuss, demonstration av hyrcykelsystem och en liten utställning med miljöbilar. 500 personer besökte Hoppets Torg. Händelserna fick publicitet i tre artiklar i Jönköpings-Posten och ett inslag i Sveriges radio P4.



Klimatgreppet – en solskenshistoria

Den interaktiva utställningen "Klimatgreppet – en solskenshistoria" har tagits fram av Teknikens hus i Luleå. De senaste åren har den turnerat runt i landet. Under tre månader hösten 2006 fanns utställningen på UPPTTECH i Jönköping. UPPTTECH är ett upplevelsecenter inriktat på naturvetenskap och teknik för barn och ungdomar, som varje år besöks av många barn och ungdomar.

Huvudsyftet med utställningen var att öka barns och ungdomars kunskaper och insikt om de pågående klimatförändringarna och hur vår livsstil och beteende påverkar klimatet.

I utställningen kunde besökarna upptäcka och experimentera med nya energikällor. Utställningen fanns på en yta av 200 m² uppdelat på tre områden. I den första delen beskrevs själva problematiken med klimatförändringarna. Medeltemperaturen på jordens yta stiger sakta men säkert och orsaken kan vara människors utsläpp av koldioxid.

I den andra delen kunde besökaren göra ett eget avtryck genom att ta ställning till en rad frågor och lägga små stenar i rör för att visa sin ståndpunkt.

Genom utställningens interaktiva inslag uppmuntrades besökarna att göra aktiva val och upptäcka hur de små besluten i vardagen kan påverka klimatet globalt.

Den sista delen bestod av ett dramarum med filmvisning. Utställningens besök på UPPTTECH kompletterades med ytterligare utställningsmaterial. Smart Trafikant bidrog med en stor räknescen där besökaren kunde jämföra olika transportsätt för att se effekter i koldioxid, kronor och kalorier. Skolorna erbjöds att göra en uppgift innan de besökte utställningen, kallad "Vår Skolväg". På så sätt blev lärarna mer delaktiga vid besöket och var väl förberedda inför det. Uppgiften gick ut på att räkna på hela klassens besparing av koldioxidutsläpp när man går och cyklar till skolan. Siffrorna användes sedan vid utställningen för att räkna på ytterligare besparingar om fler valde att resa med cykel eller promenera. En av fördelarna av att samarbeta med UPPTTECH var att det redan är ett välbesökt upplevelsecenter.

Klimatgreppet besöktes av 110 klasser och lockade totalt 10 500 besökare.

En seminariekväll med besök av meteorologen Martin Hedberg arrangerades i anslutning till utställningen och besöktes av cirka 100 personer. Klimatgreppet blev uppmärksammat i media av Jönköpings-Posten, Jönköping Nu, Smålands Folkblad samt inslag i lokalradion.

Då utställningen besökte Jönköping finansierades den bland annat av Jönköpings kommun, Smart Trafikant, Vätterhem Bostads AB och Jönköping Energi.



Trafiksäkerhetsdagar

Sedan 1998 har Högskolan i Jönköping tillsammans med Jönköpings kommun, NTF, Länsförsäkringar och Polisen arrangerat trafiksäkerhetsdagar på högskolan. Dagarna har infallit under två dagar i september och besökt de olika fackhögskolorna.

Smart Trafikant har blivit inbjuden att delta under dagarna för att sprida information om hållbart resande, cykelkartor samt trafiksäkerhet till studenter. För att vidga perspektivet på aktiviteten har även Jönköpings Länstrafik deltagit med en buss i vilken de har sålt busskort och informerat om tider och biljettpriser. Vid aktiviteten har det kommit cirka 400 besökare per år.

Seminarium på Elmia

Under hösten 2007 arrangerade Smart Trafikant ett seminarium på Elmia på temat "Framtida kommunikationer och hållbart resande i Jönköpings län".

Syftet med dagen var att väcka intresse för att arbeta med hållbart resande i andra kommuner i länet och sprida Smart Trafikants arbete.

Avsikten var även att visa på exempel på åtgärder som man kan vidta inom arbetet med hållbart resande samt hur persontransporterna inom länet kan bidra till en konkurrenskraftig region. Seminariet riktade sig till tjänstemän och politiker i länet och uppslutningen var god. Gäster under dagen var bland annat representanter från Trivector Traffic, projekt Hållbart Mobilitet Skåne, Gatukontoret i Lund och Jönköpings Länstrafik.

UTREDNINGAR

Under projektets gång har det uppstått frågor kring vissa ämnen som projektmedlemmarna vill ha utrett. För att hinna utreda och fördjupa sig i frågorna har projektledningen anlitat konsulter.

Potential för arbetspendling med kollektivtrafiken i Jönköpings kommun

För att få reda på hur många av kommunens invånare som har möjlighet att resa med buss mellan sin bostad och arbetsplats behövdes en fördjupad studie. Ett första steg var att identifiera områden med stora arbetsplatser. Studien bygger på kommunens statistik över pendlingsströmmar. Totalt beskrivs pendlingsflöden till 18 områden i kommunen. Resultatet visar även andelen boende i respektive område som bor inom 600 meter från en busshållplats som trafikeras av minst 15 turer per dag. Resultaten presenteras i en stor mängd kartor.

Resultaten från utredningen kommer att användas för att identifiera områden som kräver utbyggd kollektivtrafik och/eller ändrad linjestruktur, med avseende på befolkningens möjligheter att resa med kollektivtrafiken till arbetet. Trafikplanerarna på Länstrafiken ser stor nytta i att ha fått detta resultat.

Cykel på buss

I och med Smart Trafikants aktiviteter och möten med allmänheten har möjligheten att ta med sig cykeln på bussen diskuterats vid flera tillfällen. Denna fråga ställs även återkommande till Jönköpings Länstrafik. Med denna bakgrund ville Smart Trafikant undersöka om det finns fungerande exempel i Sverige samt ta reda på om det amerikanska exemplet Bike'n bus skulle fungera utifrån svenska förhållanden.

En konsult anlätades för att genomföra undersökningen. Utredningens syfte var att utifrån det befintliga exemplet Bike'n bus i USA och eventuella svenska exempel klargöra förutsättningarna för att tillåta bussresenärer i Jönköping att ta med sina cyklar.

Den tekniska lösningen för att transportera cyklar i linjetrafik kallad Bike'n bus fungerar så att det på bussens front sitter ett ställ för max två cyklar. Lösningen används på ett flertal ställen i USA, bland annat Kansas city, Ohio och Miami. Det är resenären själv som lastar och lossar sin cykel medan bussen står på hållplatsen.

Resultatet visar att då det gäller tätortstrafik finns det inget svenskt exempel där bussbolagen systematiskt tillåter resenärer att ta med sina cyklar. Däremot på landsbygdslinjer där cyklarna kan transporteras i bagageutrymme är det vanligt att resenärer, mot en avgift, kan ta med sina cyklar. Att direkt överföra lösningen från Ohio till Sverige är idag inte möjligt. Historiskt sett hade bussarna i Sverige ibland utfällbara cykelställ (en typ av "armar") framtill på bussen. Av trafiksäkerhetsskäl är detta ej längre tillåtet. Samma princip skulle gälla för Bike'n bus typ av oskyddat ställ, då det består av hårda, utstickande delar. Extrautrustning i form av cykelställ skulle förutsätta dispensgivning. Dispens kan sökas hos Vägverket, men medges sannolikt ej för denna typ av ställ av trafiksäkerhetsskäl. Konstruktionen måste i så fall byggas in på något sätt.



Vinterdäck – kunskap och attityder

Jönköpings kommun ska följa EU:s miljökvalitetsnormer. Barnarpsgatan i Jönköping ligger just nu på gränsen för normen för partiklar (PM10).

Dubbdäcken är den huvudsakliga orsaken till höga halter av partiklar i innerstaden. Dubben river upp partiklar från vägbanan som följer med inandningsluften ned i våra luftvägar.

Studier visar att höga partikelhalter i luften leder till en ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar och i hjärt- och kärlsjukdomar. Mest utsatta är barn och äldre.

Parterna inom Smart Trafikant var intresserade av att genomföra en undersökning om attityden till vinterdäck. Detta är ett första steg i att informera kommuninvånarna om hälsokonsekvenserna av höga partikelhalter och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändning. Syftet är att få ner användningen av dubbdäck för att vi ska få en bättre utomhusmiljö att vistas i.

Undersökningen om vinterdäck genomfördes av en konsult. Via en enkät på webben fick respondenterna svara på ett antal frågor om användning och kunskap om vinterdäck. Enkätmaterialet skickades ut till webbpanelen och undersökningen avslutades när 301 intervjuer uppnåts.



RESULTATET VISADE ATT:

- Dubbdäck är den vanligaste typen av vinterdäck (67%).
- 85% av samtliga respondenter uppger att de själva påverkar vilka däck som sitter på bilen. De som i minst utsträckning påverkar valet av vinterdäck är kvinnor.
- 46% uppger att om de idag skulle köpa vinterdäck så är det troligast att de väljer dubbdäck. 47% skulle köpa dubbfria däck och 4% året runt däck.
- Av de respondenter som idag kör med dubbdäck skulle 27% köpa dubbfria vinterdäck om de skulle köpa nya vinterdäck idag. Bland de som idag kör på dubbfria vinterdäck skulle 11% köpa dubbade vinterdäck om de skulle köpa nya vinterdäck idag.
- Den faktorn som påverkar mest vid val av däck är däcktester följt av priset. Minst viktigt är råd från vänner och familj.
- Trafiksäkerheten är det som är generellt viktigast vid val av vinterdäck till följd av hållbarheten.
- Dubbfria vinterdäck får bra betyg på miljöfrågor men sämre på vägegenskaper.
- Viss okunskap finns bland respondenterna vad gäller vilken typ av däck som passar bäst vid olika vägunderlag.
- Enligt undersökningen anser 31% att dubbdäck passar bäst då väglaget är snömodd och 25% då väglaget är nysnö. Enligt Vägverkets rapport är det bästa däck vid dessa väglag dubbfria däck.

ERFARENHETER ATT TA MED I FORTSATT ARBETE

Erfarenheterna av Smart Trafikant är att det är ett lyckat projekt som ligger rätt i tiden. Det finns en uttryckt vilja hos aktörerna att fortsätta utbyta erfarenheter i ett nätverk efter att projekttiden är slut. Nedan redovisas åsikter som sagts om projektet samt framtidsutsikter.

Åsikter från aktörerna

Vid fyra tillfällen under projekttiden har styr- och arbetsgrupper träffats för workshops och utvärdering. För att komma överens om projektets riktning och arbetssätt har dessa träffar varit viktiga för inriktningen på åtgärder. Vid två tillfällen har projektgrupperna haft stöd från en utomstående processledare med erfarenheter från projekt inom hållbart resande. I februari 2008 fick samtliga projektgruppsmedlemmar fylla i en enkät med frågor om bland annat styrkor, svagheter och engagemang.

Projektets styrkor ansågs vara att många aktörer står bakom samarbetet, den goda ekonomin samt konkreta delprojekt/åtgärder. Som de största svagheterna angavs saknaden av kopplingen med fysiska åtgärder och bristande engagemang från några parter. Det bristande engagemanget angavs bero på tidsbrist då man har haft andra arbetsuppgifter att prioritera eller att nedlagd tid på möten anses räcka som insats.

Många har uppgett att avsikten med att delta i Smart Trafikant handlar om att lyfta frågorna gällande hållbart resande inom den egna organisationen i kombination med utåtriktade kampanjer.

De flesta upplever att avsikten med deltagandet i stort sett har uppfyllts och förklarar det med att hållbart resande diskuteras mer både internt och externt. Projektets aktiviteter har haft effekt i Jönköping, men inte spridits inom regionen i den utsträckning som projektparterna hade som målsättning.

De flesta aktörerna har uppgett att samarbetet inom Smart Trafikant är en bra grund att stå på men att processen kan vidareutvecklas. För att nå ett hållbart resande måste planeringen ske sektorsövergripande. Därför är den uppbyggda samverkan mellan aktörerna viktig att bevara på lång sikt. Jönköpings kommun kan dock inte i framtiden vara den drivande i detta arbete utanför kommunen.

Det är viktigt att de regionala aktörerna fortsätter att förankra frågorna internt och externt. Alla aktörer har olika förutsättningar för att arbeta vidare med dessa frågor och bör därmed ta sitt ansvar inom sitt arbetsområde.

Alla aktörer har uttryckt vikten av att ta till vara på det samarbete som byggts upp inom Smart Trafikant. Konstellationen bör bevaras för att arbeta vidare med hållbart resande inom ett nätverk. Nätverket kan vara ett stöd för fortsatt förankring och på så sätt kan frågorna leva kvar i respektive organisation efter projektets slut. Det är också viktigt att respektive aktör bedriver omvärldsbevakning inom frågorna. Samhället är föränderligt, likaså arbetet med hållbart resande.





Från projekt till process

För att nå en långsiktig förändring är ett processinriktat planeringsarbete avgörande. Arbetet med hållbart resande kräver långsiktiga mål och fungerande processer är väsentligt för att nå denna förändring. En återkommande fråga under projektiden har varit hur Smart Trafikant skulle kunna gå från projekt till process.

En viktig betydelse för ett processinriktat arbete är att Smart Trafikant har resulterat i en tillsvidaretjänst på stadsbyggnadskontoret.

Arbetet med hållbart resande är därmed förankrat och kommer att fortsätta inom organisationen Jönköpings kommun på ett strategiskt plan.

Ett ytterligare steg i rätt riktning för att arbeta strategiskt med stadsplanering är att politikerna i Jönköpings kommun har skrivit på Ålborgsåtagandena, vilka ger ett ramverk för den fortsatta utvecklingen av staden. Av de tio punkterna som åtagandet berör, nämns trafik under punkten Bättre framkomlighet, mindre trafik. Målet är att minska biltrafiken och öka andelen resor med kollektivtrafik, till fots och med cykel. För att detta ska bli verklighet och för att hitta en hållbar trafiklösning krävs åtgärder som stödjer denna utveckling. Därmed har det fattats beslut om att ta fram en kommunikationsstrategi för stadens trafik inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0. Kommunikationsstrategin kommer att ha en geografisk avgränsning till centrala Jönköping. Arbetet med strategin har startat hösten 2008 och ska samordnas med ramprogrammet där en övergripande rumslig urban stadsstruktur beskrivs. I och med en kommunikationsstrategi kommer trafikplanerare och stadsplanerare få gemensamt fokus på resandet i staden, något som tidigare främst varit en fråga för trafikplaneringen.

Under det sista året av projektet har projektledningen märkt av en efterfrågan på kompetensen som har byggts upp inom Smart Trafikant. Projektledaren har bland annat ingått i en arbetsgrupp i och med framtagning av Jönköpings kommuns miljöprogram och Energi- och klimatprogram för Jönköpings kommun.

För att nå ett hållbart resande är det viktigt att samarbeta över organisations- och förvaltningsgränserna. Ett framtida nätverk är därför betydelsefullt och att alla parter inom Smart Trafikant sänder signaler om ett fortsatt samarbete är positivt för arbetet med hållbart resande i regionen Jönköping.

Hållbart resande ska genomsyras av ett strategiskt arbete. Uppföljning av mål är lika viktigt som genomtänkta handlingsplaner.

Parallellt med strategier för stadens trafik måste aktörerna fortsätta att driva informations- och påverkanskampanjer. Smart Trafikant har prövat metoder och vissa är mycket lyckosamma.

Cykelkedjan är ett exempel där antalet deltagare har ökat för varje år.

Kampanjen kan utvecklas och behöver inte ha precis samma upplägg i framtiden.

Gå och cykla till skolan är också en lyckad kampanj. Där har vi fått stöd från projektet Trafik- och Miljömedveten skola vilket är väl förankrat och kommer att finnas kvar inom skol- och barnsomsorgsförvaltningen. Därmed kommer denna kampanj att utvecklas och det uppbyggda samarbetet mellan stadsbyggnadskontoret och skol- och barnsomsorgsförvaltningen kan fortsätta.

Utvärderingar enligt SUMO

Mjuka åtgärder som informations- och kommunikationsåtgärder inom trafikområdet följs sällan upp. På så sätt är det svårt att mäta förändringar. Att kunna mäta förändringar på kort sikt är ofta ett önskemål från projektfinansiärer, politiker och andra aktörer. Att ändra attityder och beteende är en process som tar tid och det är svårt att visa på effekter.

Sedan några år tillbaka finns en utvärderingsmetod som Vägverket har arbetat fram – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, SUMO. Utvärdering enligt SUMO ger möjlighet till uppföljning för att jämföra mål, lära av resultaten och samla data för vidare analys. Smart Trafikant har efter hand följt upp alla delprojekt enligt SUMO. På så sätt har projektledningen under projektiden kontinuerligt utvärderat kampanjerna. SUMO har varit ett viktigt stöd för projektets planering av inriktningen på aktiviteterna. Se bilaga 2 och 3 för SUMO sammanställning av Hushållskampanjerna och Cykelkedjan.



Bilagor

Bilaga 1

Nedan följer en redovisning av Smart Trafikants totala intäkter från respektive part samt redogörelse av kostnader för samtliga delprojekt uppdelat per år.

TOTALA INTÄKTER

Intäkter kr	2005	2006	2007	2008	Totalt
Kommunen	500 000	525 000	500 000		1 525 000
Vägverket	575 000	575 000	500 000		1 650 000
Länstrafiken	150 000	150 000	150 000		450 000
Regionförbundet	150 000	150 000	150 000		
Länsstyrelsen	150 000	50 000			
KLIMP	0	400 000	800 000	400 000	1 600 000
Summa intäkter	1 525 000	1 850 000	2 100 000	400 000	5 875 000

Personalkostnader	2005	2006	2007	2008	Totalt
Lönekostnader (kr)	188 282	869 441	849 782	493 400	2 400 905
Övriga omkostnader, resor, möten, kontorshyra m.m (kr)	61 300	123 400	135 350	51 000	371 050

Hushållskampanjen*	2005	2006	2007	2008	Totalt
Kr	38 750	242 000	107 000	120 000	507 750

*Inhyrda telefoninformatörer, broschyrer, inköp av adresser, porto.

Cykelkedjan	2006	2007	2008**	Totalt
Kr	23 000	47 500	268 000	338 500

**Ny kampanjide´ framtagna av pr-konsult. Marknadsföring via radio, JCDecaux annonstavlor, kampanjwebb m.m.

Gå och cykla till skolan	2005	2006	2007	2008	Totalt
Kr	50 000	53 500	78 200	36 500	218 200

Kostnader för konsulter (utredningar)	2005	2006	2007	2008	Totalt
Kr	163 000	0	270 000	611 300	1 044 300

Europeiska trafikantveckan	2005	2006	2007	2008	Totalt
Kr	32 000	6 500	55 700	143 500	237 700

Övriga utgifter	Kr
Bidrag till uppstart av Stadens hållbara kommunikationer	200 000
Miljöbilen (tidskrift)	98 000
Bidrag låncyklar Råslätts studentförening	30 000
Klimatgreppet	110 000
Marknadsföring (div broschyrer o informations material)	145 525
Totalt	583 525

Bilaga 2

Resultatsammanställning av hushållskampanjen 2006-2008.

Resultatet redovisas i den struktur som SUMO-modellen bygger på.

NIVÅ	RESULTAT
TJÄNSTER	
Nyttiga prestationer	Informationsutskick till 7 376 hushåll. Totalt 10 bostadsområden. Marknadsföring via Smart Trafikants hemsida.
Kännedom om tjänsten	79 % av hushållen har uppmärksammat informationsutskicket.
Användningsgrad av tjänsten	4 006 hushåll intervjuades.
ERBJUDANDE	
Acceptans av erbjudandet	Cyklist/fotgängare/samåkare: 36,7% Kollektivresenär: 19,9% Bilist: 23,5% 15% av alla hushåll med vanebilister tackade ja till information om cykling och/eller kollektivtrafik och kan tänka sig att ändra resbeteende. 7,3% (334 st) av alla hushåll har tackat ja till ett provåkarkort. Det motsvarar 44% av de som fick erbjudandet om provåkarkort.
Experimentellt individuellt beteende	Av de hushåll som fått ett provåkarkort nyttjade 23,5% för mer än 10 resor dvs 5 arbetsdagar. 27,8% har åkt mellan 5-10 resor. 48,7% har åkt mindre än 5 resor.
Nöjdhet med erbjudandet	Resultat av enkät till provåkarna. Har inte återkommit till dem som tackat ja till information om cykel och kollektivtrafik.
EFFEKT	
Permanent individuellt resbeteende	Svårt att utläsa. Dock en fortsatt positiv reseutveckling med kollektivtrafik.
Systemeffekt	Resandeutveckling med kollektivtrafik för tätorten (exkl. skolkort) 2006: +3,95% 2007: +1,85% 2008: +3,31%

Bilaga 3

Resultatsammanställning av Cykelkedjan 2006-2008.
Resultatet redovisas i den struktur som SUMO-modellen bygger på.

NIVÅ	RESULTAT
TJÄNSTER	
Nyttiga prestationer	Informationsutskick till 500 arbetsplatser/företag samt affischer för uppsättning på arbetsplatsen. Information om kampanjen på projektets hemsida/egen kampanjwebb. Två annonser i dagspress. Kampanjen 2008 marknadsfördes i radio, på 55 av JCDecaux reklamplatser.
Kännedom om tjänsten	103-180 st lag anmälde sig till kampanjen.
Användningsgraden av tjänsten	500-925 personer anmälde sig till kampanjen.
ERBJUDANDE	
Acceptans av erbjudandet	68,5%-93,5% av de anmälda lagen fullföljde kampanjen. Färre deltagare i etapp 2.
Experimentellt individuellt beteende	Andel lag som cyklade minst 3 gånger per vecka: 2006: 51,5% 2007: 57,5% 2008: 67,5% Andel deltagare som använde cykelhjälm: 2006: 82,2% 2007: 60% 2008: 82,1% Andel deltagare som har ersatt bil med cykel: 2006: 60,25% 2007: 54,35% 2008: 65,1%
Nöjdhet med erbjudandet	Resultat av enkät till lagledarna. Utifrån syn-punkterna har reglerna anpassats och inrapportering av resultatet blivit lättare för deltagarna.
EFFEKT	
Permanent individuellt resbeteende	Antalet cyklister har ökat för varje år som kampanjen har genomförts.
Systemeffekt	Besparing i CO ₂ 2006: 30,7 ton 2007: 44,9 ton 2008: 47,9 ton

SMART TRAFIKANT



JÖNKÖPINGS
KOMMUN



Vägverket



LÄNSTRAFIKEN

JLANDSTINGET
i Jönköpings län



Länsstyrelsen i Jönköpings län

Regionförbundet
JÖNKÖPINGS LÄN

