

Slutrappport Energimyndigheten

Effektivare resor vid destinationshandel

– Högsbo Sisjön



Anette Thorén, Trafikkontoret Göteborgs Stad, projektägare
Åsa Svensson, Ecomplan för Trafikkontoret Göteborgs Stad, projektledare



1 Summary

The results of this project were as following:

Concrete arrangements were that the company fellowship in the area together with a number of companies finances a bus to circle the area, to improve the public transportation. Hopefully Västtrafik, the responsible for public transportation in the region, will overtake the operation after the trial period.

There also a car pool starting up as a result of this project, as well as that some companies has started a bicycle pool for their employees.

Other than the concrete arrangements the results of the project is that the participants felt a great satisfaction in how the cooperation between the companies, the fellowship and the local authority fell out and that it actually ended up in concrete arrangements. The feeling of being able to change the conditions in its surroundings has been a positive outcome for most of the participants in the project. The engagement for the traffic problems and solutions has been improved in the area and many participants' states that they see the traffic in the area with new eyes.

One important conclusion form the work with the project is that it takes time for voluntary engagement so building relationship is necessary.

2 Sammanfattning

Handelsområdet Högsbo-Sisjön är idag ett 300 hektar stort område som började bebyggas under 1960-talet. Området ligger ca 1 mil söder om Göteborg och där finns ca 1 500 företag från 200 branscher med sammanlagt 15 000 anställda. De senaste åren har området utvecklats från att ha varit ett av stadens viktigaste industriområden till att mer och mer bli en handelsplats med i stort sett all slags handel. Utvecklingen i området har bidragit till ökade trafikproblem.

Trafikkontoret valde att arbeta med stadsdelen Högsbo-Sisjön då området ansågs intressant till följd av den utveckling som pågick. Området ansågs också utmanande då bilen så tydligt var det dominerande resättet. I området fanns också en motpart, en företagarförening, vilket ansågs underlätta i arbetet då Trafikkontoret ville Bromsa trafikökningen tillsammans med verksamheterna i området. Omvandling av industriområden till handelsområden är en utveckling som sker på många håll i Sverige och gjorde därför också området särskilt intressant.

Projektet är finansierat av Trafikkontoret Göteborgs Stad och till viss del även av Energimyndigheten.

Syftet med projektet var att genom att engagera aktörer i området förbättra trafikmiljön avseende trängsel, tillgänglighet samt miljöpåverkande och hälsovådliga utsläpp.

För projektet användes LFA-metoden (Logical Framework Approach). Metoden är en målstyrd projektplaneringsmetod med huvudinriktningen att skapa deltagande och ansvarskänsla hos alla deltagande parter. Avsikten var också att arbetssättet skulle bidra till att skapa en plattform för fortsatt engagemang i trafikfrågan även efter projektet. Grundförutsättningen för att nå dit var att aktörer som berördes av problemen till stor del själva fick styra utformningen och genomförandet av projektet.

Vid uppstart arrangerades flertalet workshops där verksamheterna i området själva fick identifiera vilka problem som upplevdes i området. Utifrån problembilden satte verksamheterna sedan mål och valde åtgärder att arbeta vidare med. Fortsatt arbete skedde i olika arbetsgrupper med olika teman.

Parallellt med workshoppen gjordes en mängd undersökningar och mätningar i området.

Undersökningarna visade sammanfattningsvis att det dagligen körde in ca 40 000 fordon i området, den största påverkan på trängsel utgjordes av personbilar, bilen dominerade det resätt som användes både till och inom området, det fanns upplevda brister i kollektivtrafiken bland både besökare, närboende och verksamma i området.

Verksamheterna valde att arbeta vidare med fyra åtgärdsområden:

- Bättre kollektivtrafik
- Lånecykelsystem
- Samordnade godstransporter
- Förbättrad närmiljö

Arbetet med bättre kollektivtrafik resulterade i att åtta fastighetsägare finansierade ett tillköp av en buss under en provperiod under 5 månader. Bussen skulle sedan utvärderas och Västtrafik skulle kunna permanenta linjen om resandet var tillräckligt högt. Trafiknämnden Göteborgs Stad beslutade i februari 2014 att finansiera en förlängning av provperioden då bedömning gjordes att provperioden var för kort för att ge en rättvisande utvärdering. Bussen kommer nu att rulla fram till juni 2014 då ny utvärdering.

Arbetet med lånecykelsystemet resulterade i att det i området finns 10 företagscyklar som används som cykelpooler i de egna verksamheterna. Kostnaderna för ett publikt lånecykelsystem bedömdes för höga då dessa utretts.

Åtgärdsområdena samordnade godstransporter och förbättrad närmiljö utreddes men lades tills vidare på is.

Parallellt med arbetet med åtgärdsområdena arbetade Trafikkontoret med information på flera sätt. Dels erbjöds enskild företagsbearbetning, informationsfrukostar hölls, informationsevent arrangerades, informationsmaterial togs fram och spreds brett i området, kampanj för ökat resande med kollektivtrafiken arrangerades mm. Ett arbete för etablering av bilpool gjordes också.

I februari 2014 beslutade 4 verksamheter i området sig för att gå ihop och bekosta två elpoolbilar under tre år. Bilpoolen kommer att vara tillgänglig både för verksamma i området och för närboende. Bilpoolen planeras starta i maj 2014.

Energibesparingspotentialen till följd av projektet är svår att beräkna då den största potentialen sannolikt ligger i att fastighetsägarna blivit mer medvetna om sina möjligheter att arbeta för en bättre trafikmiljö. Fastighetsägarna har också vidtagit viktiga åtgärder och planerar att fortsätta arbetet. Inom projektet har det också arbetats kontinuerligt med information, vilket varit svårt att mäta effekterna. Den potentiella energibesparingen av åtgärderna ny busslinje, företagscyklar och elbilpool har uppskattats till ca 147 000 kWh/år, förutsatt att busslinjen lever vidare. Flera omständigheter i beräkningarna är dock osäkra och bygger på flera antaganden.

En intervjuundersökning har gjorts bland åtta av de verksamheterna som varit mest engagerade i projektet. Sammanfattningsvis är intrycket att de deltagande företagen är nöjda med projektets metod som upplevdes strukturerat och framför allt att det resulterade i konkreta åtgärder. Att samarbetet mellan företagen och mellan företagen och Trafikkontoret var väldigt uppskattat.

Erfarenheterna från projektet är många och kan sammanfattas enligt följande:

- Det kräver tålamod och förståelse vid arbete med frivilliga åtgärder. Relationsbyggande tar tid och har varit avgörande för att skapa delaktighet.
- Att arbeta med anställdas resor till jobbet har varit lättare att skapa engagemang kring än besöksresor.
- Det långsiktiga arbetet har fått flera aktörer att se trafiken med nya ögon och också känna att de tillsammans kan bidra till en bättre trafikutveckling.
- Det tar tid att få offentliga verksamheter att samverka med privata företag då målbilden skiljer sig åt.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	7
2	Syfte.....	7
3	Mål.....	7
3.1	Trafikkontorets övergripande mål.....	7
3.2	Trafikkontorets detaljerade mål.....	7
3.3	Projektgruppens övergripande mål.....	7
3.4	Projektgruppens delmål	8
4	Arbetsätt	8
4.1	Organisation	9
4.2	Avgränsningar.....	9
5	Förundersökningar	9
5.1	Manuell trafikräkning av inkommande fordon	9
5.2	Manuell räkning av transportsätt hos besökare till tre centrala handelsfastigheter	10
5.3	Intervjuundersökning med 200 besökare samt 100 närboende.....	11
5.4	Resvaneundersökning, anställda i området	13
6	Resultat.....	14
6.1	Processen	14
	I enlighet med LFA – metoden togs problem- och målträd fram på den första workshopen	15
6.2	Bättre kollektivtrafik.....	17
6.2.1	Kompletterande busstrafik.....	17
6.3	Låncykelsystem.....	21
6.4	Insatserna kring godstrafik	22
6.5	Förbättrad närmiljö	22
6.6	Övriga aktiviteter.....	23
6.6.1	Företagsbearbetning	23
6.6.2	Eventdagar.....	23
6.6.3	Artiklar i lokaltidningen, informationsmaterial och hemsida.....	24
6.6.4	Deltagande på konferenser	25
6.6.5	Bilpool.....	25
6.6.6	Gemensam hemleverans.....	26
7	Utvärdering projektet.....	26
7.1	Kvalitativ utvärdering	27
7.1.1	Workshop projektledningen.....	27

7.1.2	Intervjuer deltagande aktörer	28
7.2	Uppskattning energibesparingspotential	31
7.2.1	Resenärer på bussen	32
7.2.2	Företagscyklar i området.....	32
7.2.3	Bilpool.....	33
7.2.4	Total energibesparingspotential	33
8	Måluppfyllelse	33
8.1	Trafikkontorets övergripande mål.....	33
8.2	Trafikkontorets detaljerade mål.....	34
8.3	Projektgruppens övergripande mål.....	34
8.4	Projektgruppens delmål	34
9	Erfarenheter	35
9.1	Erfarenheter från LFA metoden och arbetet med verksamheterna	35
9.2	Övriga erfarenheter:.....	36

1 Bakgrund

Handelsområdet Högsbo/Sisjön är idag ett 300 hektar stort område som började bebyggas under 1960-talet. Området ligger ca 1 mil söder om Göteborgs centrum och där finns ca 1 500 företag från 200 branscher med sammanlagt 15 000 anställda. De senaste åren har området utvecklats från att ha varit ett av stadens viktigaste industriområden till att mer och mer bli en handelsplats med i stort sett all slags handel. Stor del av handeln är sk. destinationshandel vilket gör att resa med bil ofta är ett naturligt val av resätt till området. Förändringen från industriområdet till handelsplats har bidragit till att området har fått stora problem med trängsel och köer.

Trafikkontoret valde att arbeta med stadsdelen Högsbo- Sisjön i syfte att bromsa trafikökningen tillsammans med verksamheterna i området genom att skapa bättre möjligheter att resa till/från och i området utan bil. Omvandling av industriområden till handelsområden är en utveckling som sker på många håll i Sverige och gjorde området särskilt intressant.

Trafikkontoret Göteborgs stad har en vision att erbjuda alla en effektiv, säker och hållbar rörlighet. En viktig uppgift i arbetet är att skapa förutsättningar för rörlighet där individens val också är bra för samhället, bidra till att det blir attraktivt att åka kollektivt, samordna godstrafiken samt välja rätt tidpunkt och färdväg för bilresan. Det skall också vara möjligt att handla och uträtta basärenden utan att använda bil. Trafikkontoret skall utifrån denna helhetssyn arbeta för att det resval som är bra för miljön också skall vara den prisvärda enkla och trevliga resan eller transporten.

2 Syfte

Syftet med projektet var att genom att engagera aktörer i området förbättra trafikmiljön avseende trängsel, tillgänglighet samt miljöpåverkande och hälsovådliga utsläpp.

3 Mål

Inför projektstart sattes olika mål. Trafikkontoret satte interna mål för arbetet. I arbetet med företagen satte dessa egna mål att arbeta mot.

3.1 Trafikkontorets övergripande mål

- Att tillsammans med aktörer i området utveckla metoder för att effektivisera transporterna och resorna i området.
- Att åstadkomma åtgärder tillsammans med medverkande aktörer så att dessa kan framstå som nöjda förebilder.

3.2 Trafikkontorets detaljerade mål

- Minskning av transportarbetet inom området med 10 %.
- Minskad energianvändning för inköpsresor i och med ökad andel kollektivtrafikresor till och från området, samt alternativa transportmedel inom området.

3.3 Projektgruppens övergripande mål

Högsbo- Sisjö handelsområde ska upplevas som ett attraktivt område för befintliga verksamhetsutövare, nyetablerare, boende, besökare och anställda. Transportbehoven av människor

och gods skall tillgodoses effektivt med avseende på trafikarbetet och den generella bilden av trafiksituationen ska vara god.

3.4 Projektgruppens delmål

1. God kollektivtrafik – besökare
2. God kollektivtrafik – anställda
3. Minskade interna persontransporter med bil
4. Optimerad gods- och avfallshantering
5. Ökad attraktivitet att gå och cykla inom området
6. Större och färre inköp med bil
7. Ökade kunskaper och engagemang kring trafikfrågorna hos verksamhetsutövare
8. Ökade kunskaper hos anställda och besökare om befintlig kollektivtrafik

4 Arbetssätt

För projektet användes LFA-metoden (Logical Framework Approach). Metoden är en målstyrd projektplaneringsmetod med huvudinriktningen att skapa deltagande och ansvarskänsla hos alla deltagande parter. Avsikten med arbetssättet är också att skapa en plattform för fortsatt arbete i området även efter projektet avslutats. Grundförutsättningen för att nå dit var att aktörerna som berördes av problemen själva styrde utformning och genomförandet av projektet.

Inför starten av arbetet har en mängd studier gjorts:

- Omvärldsanalys
- Kartläggning av möjliga resätt till området
- Kartläggning av verksamheter i området

Som nollmätning och för att skapa en bild av områdets trafiksituation gjordes både kvalitativa och kvantitativa undersökningar:

- Manuell trafikräkning av inkommande fordon
- Manuell räkning av transportsätt hos besökare till tre centrala handelsfastigheter.
- Intervjuundersökning med 200 besökare till tre centrala handelsfastigheter
- Intervjuundersökning med 200 närboende
- Resvaneundersökning med utskick per mejl till ca 2 000 anställda i området.
- Kartläggning av godstransporter i området

Resultatet av undersökningarna beskrivs kortfattat i kapitel 5. Förundersökningar.

Inom projektet har workshops utgjort viktiga moment för att skapa dialog och engagemang. Projektet inleddes med två större workshops med ca 30 aktörer från området. Aktörerna satte egna mål för arbetet och valde åtgärdsområden att arbeta vidare med.

Arbetet fortsatte sedan genom workshops i arbetsgrupper inom olika teman. I arbetsgrupperna arbetades med utvalda åtgärder.

Inom projektet har en mängd enskilda möten hållits och stora mängder telefonkontakter tagits för att komma vidare i de olika processerna.

En del i projektet har varit direktbearbetning av verksamheter i området i syfte att engagera företagen att arbeta med sina resor och transporter.

Projektet har också arbetat med kontinuerliga informationssatsningar till besökare och verksamma i området både genom olika kampanjer och spridning av material mm.

4.1 Organisation

Projektet organiserades med en styrgrupp som har träffats ca 6 ggr per år. I styrgruppen fanns representanter från Trafikkontoret och Företagarföreningen Högsbo Sisjön.

En nära dialog med områdets företagarförening har skett under hela projektets gång.

I projektet har en referensgrupp funnits till förfogande. Referensgruppen har representanter från olika fackförvaltningar och stadsdelsförvaltningar inom Göteborgs stad, trafikbolaget Västtrafik, en arkitekt, forskare från Göteborgs respektive Karlstads universitet och Business Region Göteborg. Referensgruppen träffades initialt ett par gånger. I det fortsatta arbetet kontaktades aktuella referenspersoner vid behov av expert stöd.

Fyra arbetsgrupper för åtgärdsarbetet bildades för att gemensamt ta fram underlag och genomföra önskade åtgärder. Arbetsgrupperna bestod av aktörer i området samt Trafikkontoret och Företagarföreningens kanslichef.

4.2 Avgränsningar

Arbetet har inkluderat resor till och från området (både inköpsresor och arbetsresor), personresor inom området dagtid, godsleveranser in till området, godstransporter hem till kund samt tjänsteresor.

Arbetet inkluderar geografiskt verksamhetsområdet Högsbo - Sisjön.

5 Förundersökningar

Ett antal undersökningar gjordes i början av projektet. Både för att skapa en bild över trafiksituationen och för att ge underlag för uppföljning. I detta kapitel är undersökningarna kort sammanfattade.

5.1 Manuell trafikräkning av inkommande fordon

Under vintern 2011 registrerades all inkommande trafik till området under en vardag mellan 7.00-20.00. Resultatet av trafikräkningarna visade sammanfattningsvis på att:

- Totalt kör drygt 40 000 fordon in i området varje vardag mellan 7.00-20.00.
- Huvuddelen av den observerade trafikmängden (59 %) avser inkommande trafik till området norr om Söderleden.
- Lastbilstrafiken klingar av mellan kl. 15-16. Den mycket tunga trafiken minskar av ytterligare någon timme tidigare, och personbilstrafiken fortgår med hög intensitet fram till cirka 18.
- Även om andelen lastbilar är betydligt högre vid vissa punkter än andra så kan inget tydligt "distributionsstråk" identifieras.
- Sisjömotet kan betraktas som den huvudsakliga "pulsådern" i området, med cirka 50% av den inkommande trafiken.

Mätpunkt	Personbil Skåpbil Pickup	lätt lastbil	tung lastbil	släp- fordon	Total
Sisjömotet – norrgående	7616	854	263	127	8859
Sisjömotet – södergående	11723	491	218	108	12539
Kobbegårdsvägen mot Askim	4033	332	51	10	4426
August Barks Gata	973	51	43	14	1081
Otto Elanders Gata österut	3436	420	178	59	4093
A. Odhnars Gata riktning mot rondellen	3611	342	130	41	4124
Jolengatan mot Högsbo västerut	6024	283	92	33	6432
Total	37415	2772	975	392	41553

Tabell 1. Inkommande trafik till Sisjö verksamhetsområde vardag mellan 7.00-20.00

Mätningen visar att personbilar utgör i särklass störst andel av fordonen.

Diagrammet nedan visar att det är mycket trafik in i området under hela dagen fram till kl. 18.00 då trafiken tydligt börjar avklinga. Något mindre trafik mellan frukost- och lunchtid. Rusning är det i morgontrafiken, vid lunch och då majoriteten slutar jobba.

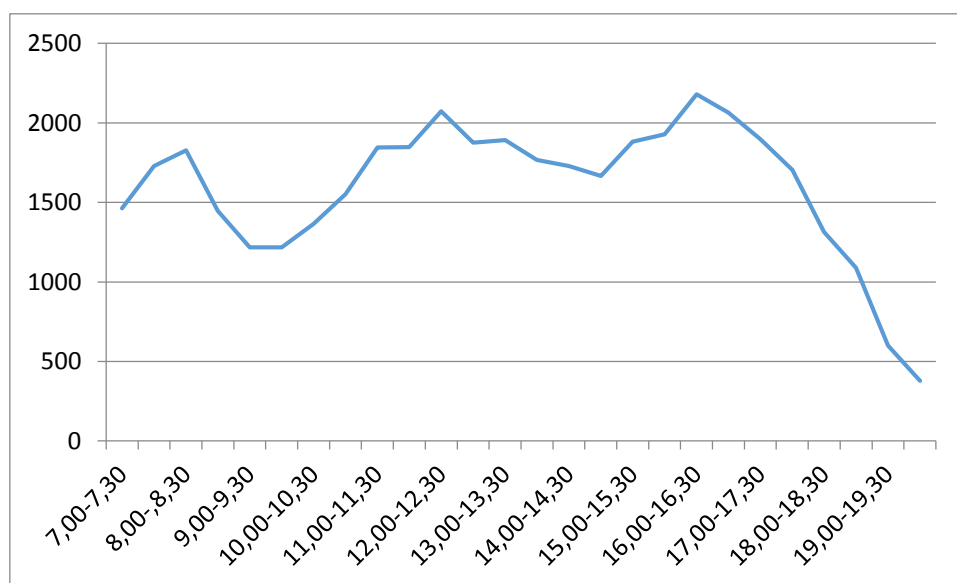


Diagram 1. Inkommande fordon i Sisjö verksamhetsområde vardag mellan 7.00 - 20.00.

5.2 Manuell räkning av transportsätt hos besökare till tre centrala handelsfastigheter

Under fredagen den 28 oktober mellan kl. 16.00 - 18.00 samt lördag den 29 oktober 2011 mellan kl. 12.00 - 14.00 räknades samtliga inkommande besökare vid infarterna till tre handelsfastigheter i Sisjön. Räkningen genomfördes av Peek Traffic.

Syftet var att få information om vilka färdstätt besökarna väljer för att ta sig till och från området.

Trafikräkningen genomfördes under lönehelg, de tider området förväntas ha mest besökare.

Kategorier som räknades:

- Antal inkommande bilar
- Antal inkommande specialfordon
- Antal medresenärer (exkl. barn, dvs. potentiella kunder)
- Antal MC/Moped
- Antal cyklister
- Antal gångtrafikanter
- Antal bussresenärer

Räkningen visar på:

- Mellan 79 -95 % av besökarna anlände med bil till besöksmålen under mätperioderna
- Sisjö - Centrum hade flest besökare som kom till fots eller med cykel, hela 20 %. En möjlig anledning kan vara att det finns bostadsområden och flera arbetsplatser relativt nära.
- Besökare per buss var genomgående lågt. Som högst ävar det till Coop-huset under lördagen och då strax över 3 %.
- Andelen medresenärer var synbart högre på fredag än lördag vilket sannolikt beror på att det under helger görs fler aktiviteter gemensamt i familjen.
- Att det var fler som kom gåendes under lördagen kan dels bero på att man generellt har bättre med tid under helgen och dels att vädret var gynnsammare.

Ur diagrammen går att utläsa att det på lördagen var fler besökare som kom gående till området än på fredagen. Det var även större andel medresenärer under lördagen, vilket visar på att fler samåkte under lördagen än under fredagen.

Fredag 28 oktober

Lördag 29 oktober

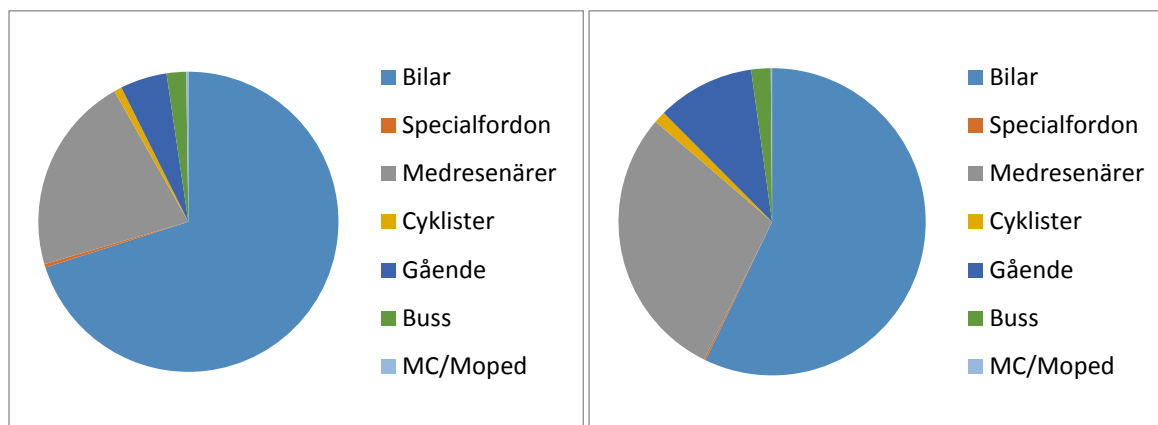


Diagram 2 och 3: Hur besökarna reste till tre handelsfastigheter i området under en fredag 16.00-18.00 och lördag 12.00-14.00.

5.3 Intervjuundersökning med 200 besökare samt 100 närboende

I november 2011 fick företaget IMA Marknadsutveckling uppdraget att intervjua närboende och besökare till området. Intervjuer med besökare gjordes i tre större handelsfastigheter.

Slutsatserna av undersökningen var att bilen var det dominerande transportsättet och även om det ansågs ställa till en hel del trängsel och köer så såg besökarna inte så många andra alternativ.

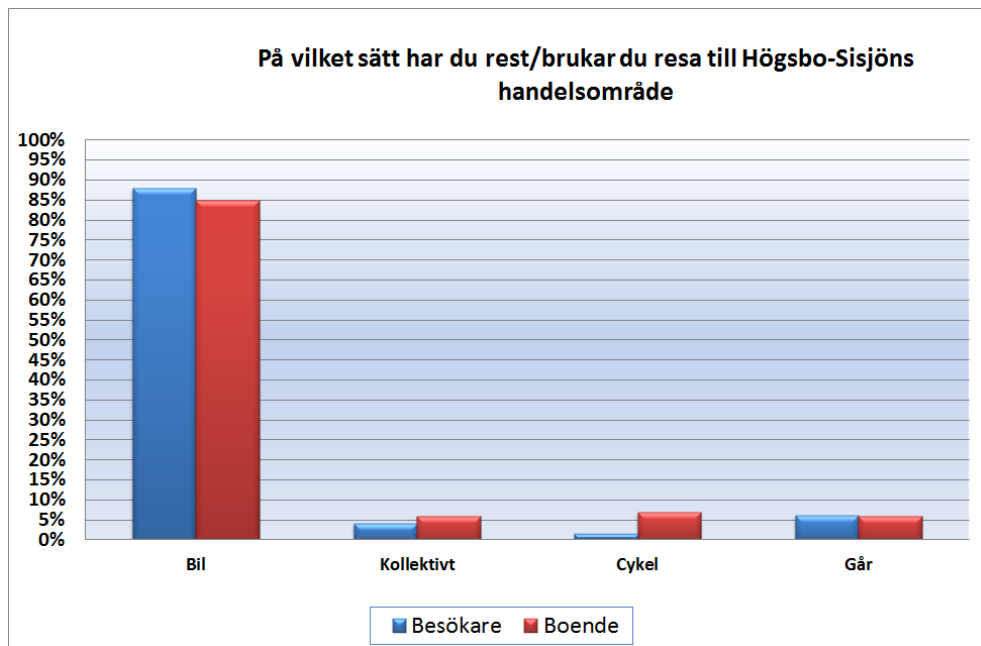


Diagram 4. Hur besökare och närboende tar sig till handelsområdet

Avstånd, mycket att bära och uppfattningen om en bristfällig kollektivtrafik angavs som argument för att bilen användes i stor utsträckning. Detta trots att man samtidigt ansåg sig okunnig om de kollektiva förbindelser som fanns.

En stor andel förflyttade sig inom området med bil då målpunkterna ansågs utspridda.

Det som ansågs vara bra var utbudet av butiker och läget. En stor andel passade på att handla dagligvaror i samband med andra ärenden.

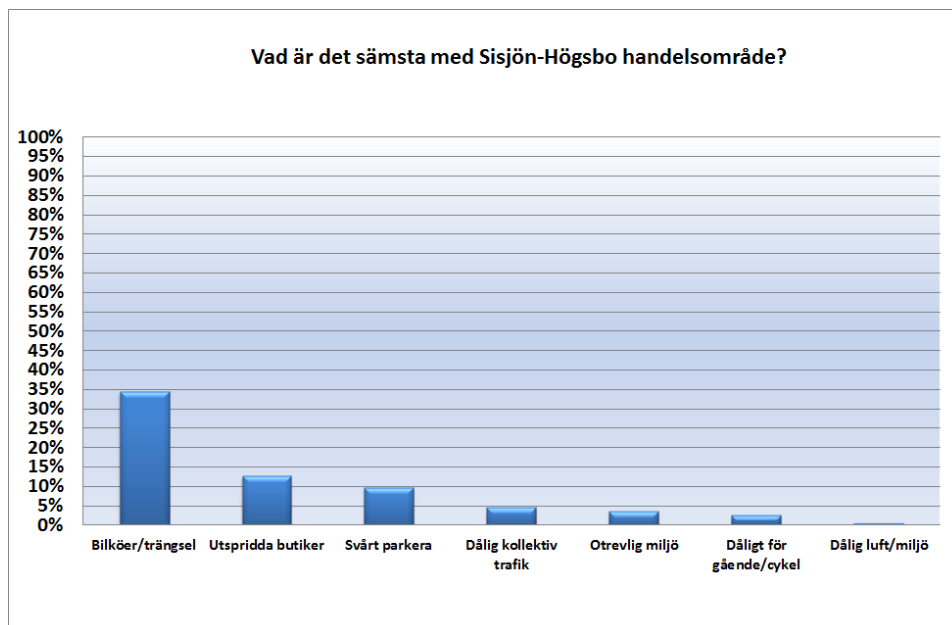


Diagram 5. Besökare och närboende anser att bilköer och trängsel är det sämsta med handelsområdet.

Enligt undersökningen besökte de närboende området mycket frekvent. Närheten spelade stor roll och man handlade dagligvaror ofta i samband med besök.

5.4 Resvaneundersökning, anställda i området

I juni 2012 gjordes en resvaneundersökning bland anställda i Högsbo Sisjöområdet. Syftet med undersökningen var att ta reda på hur de anställda reste till och från arbetet och vad som låg bakom resvalet. I samband med undersökningen ställdes också frågor om befintlig kollektivtrafik och synpunkter på trafiksituationen i området.

Resvaneundersökningen skickades till nära 2 000 e-postadresser. En länk till resvaneundersökningen lades också ut på företagarföreningens hemsida mellan den 4 juni och 21 juni.

Totalt svarade 378 personer på undersökningen.

Ungefär hälften av samtliga respondenter hade en mil eller kortare resväg till arbetet.

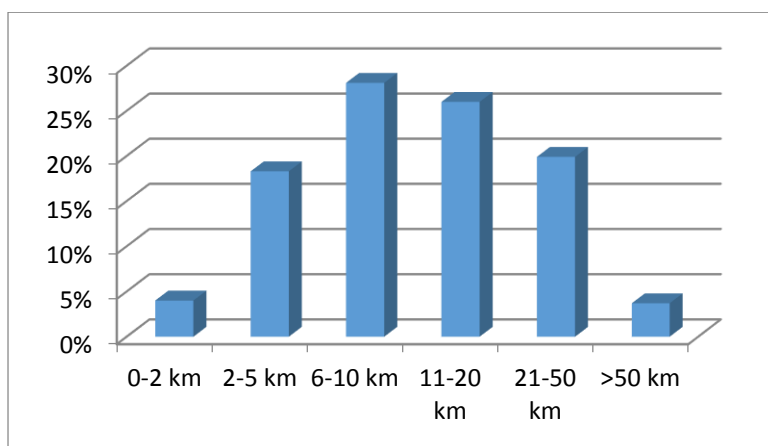


Diagram 6. Resesträcka mellan hemmet och arbetet.

Den genomsnittliga resvägen för respondenterna var ca 1,5 mil.

Nära två tredjedelar av alla respondenter åkte ensamma i bil/MC till arbetet.

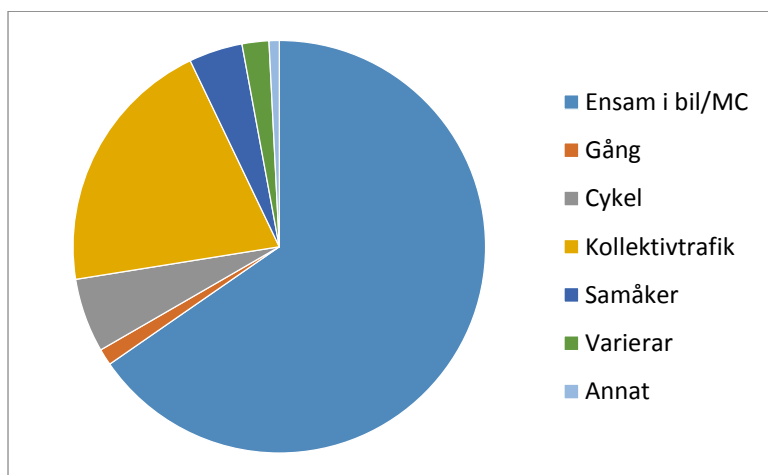


Diagram 7. Vanligaste färd sättet till och från arbetet

Respondenternas upplevelse av kollektivtrafikresor var varierande. Den vanligaste upplevelsen var att det tog lång tid följt av att turerna var glesa och att det var många byten. Det var även en stor andel som tyckte att kollektivtrafiken fungerar bra.

På frågan vad som skulle få ”dig” att ställa bilen till förmån för cykel eller buss var det framför allt kollektivtrafiken som lyftes som alternativ.

Av respondenterna var det nära 44 % som använde bil under dagen för resor inom området. På frågan om en buss med täta turer eller ett låncykelsystem skulle ändra vardagsresorna i området svarar 85 st ja ca 40 st nej och ca 25 st var osäkra.

6 Resultat

Resultatet presenteras under sju huvudrubriker där processen, åtgärdsarbetet och övriga aktiviteter presenteras.

6.1 Processen

Initialt i projektet hölls två workshops där samtliga större verksamheter i området bjöds in. På de båda workshoppen deltog ca 30 verksamheter från en mängd olika branscher; handel, industri, banker och fastighetsägare.

Till en början var det flera av aktörerna som lyfte önskemål om mer bilvägar för bättre expansionsmöjligheter i området. Bristande kollektivtrafik lyftes tidigt i processen. Det fanns också ett stort intresse för den kommande trängselskatten.

Efter dialog med deltagarna och arbete i workshops klarnade det för aktörerna att fokus i projektet inte var ökad tillgänglighet genom mer bilvägar utan genom ökat hållbart resande till, från och inom.

Aktörerna fick på den första workshoppen beskriva den problembild de själva hade av trafiksituationen i området och i sin tur hur trafiksituationen påverkade den egna verksamheten.

Utifrån problembilden satte verksamheterna tillsammans mål i enlighet med projektets inriktning och valde åtgärder.

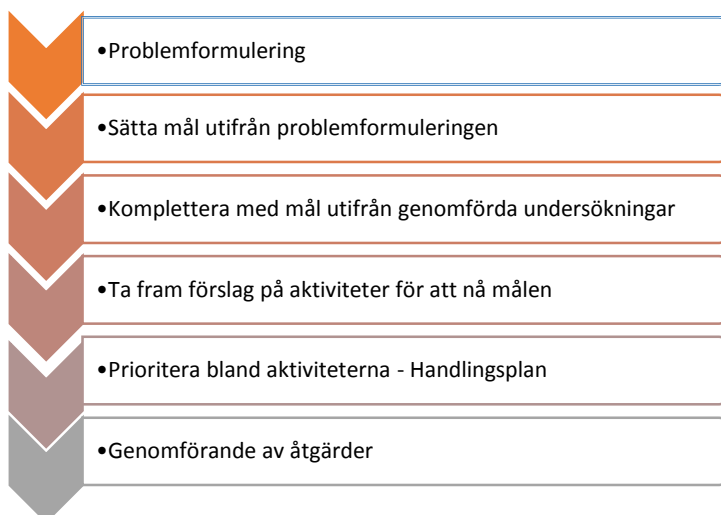


Bild. 1. *Processen för deltagande aktörer*

I enlighet med LFA – metoden togs problem- och målträäd fram på den första workshopen

Problemträäd

Målträäd

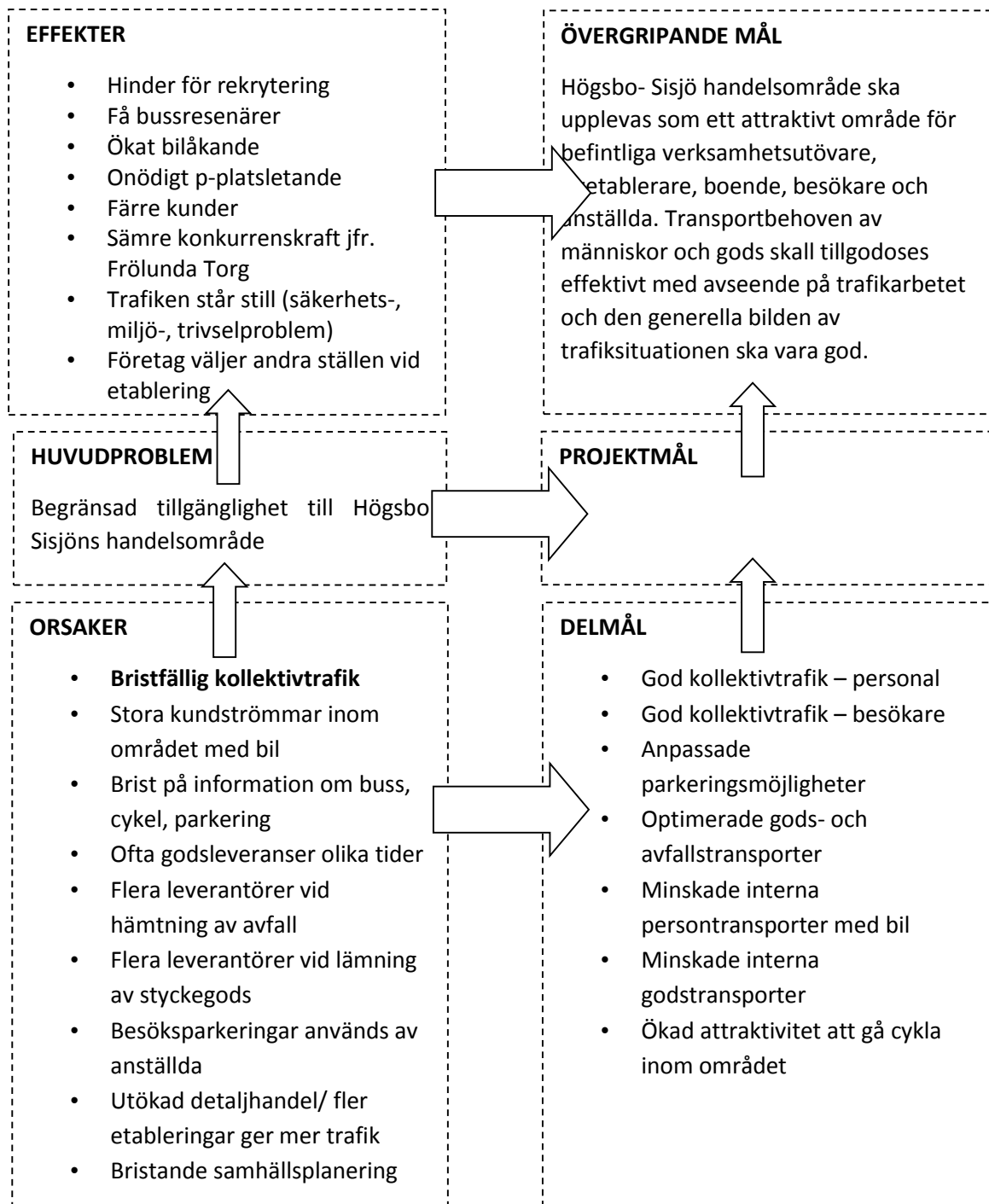


Bild 2. Problem- och målträäd för arbetet

Under den andra workshopen kompletterades målbilden med förslag på åtgärder att arbeta vidare med.

Delmål 1. God kollektivtrafik – besökare	Delmål 2. God kollektivtrafik – anställda	Delmål 3. Minskade interna persontransporter med bil
Aktiviteter: - Realtidsskyltning i handelsfastigheter - Synliggörande av kollektivtrafiken - Ev. nya linjedragningar	Aktiviteter: - Realtidsskyltning av kollektivtrafiken - Synliggörande av kollektivtrafiken - Ev. nya linjedragningar	Aktiviteter: - Lånecykelsystem - Skyttel - Information om kollektivtrafiken - Bilpool
Delmål 4. Optimerade gods- och avfallshantering	Delmål 5. Ökad attraktivitet att gå och cykla inom området	Delmål 6. Större och färre inköp med bil
Aktiviteter - Samordnade avfallstransporter - Tidsfönster för godsleveranser	Aktiviteter - Lånecykelsystem - Skyttel - Förbättrad närmiljön - Samåkningstjänst för anställda - Synliggörande av kollektivtrafiken - Synliggöra gång och cykelnätet	Aktiviteter - Information om trafiksituationen ibland annat Högsbo Sisjö nytt. - Ev. system för hemleverans - Informationskampanj till privatpersoner.
Delmål 7. Ökade kunskaper och engagemang kring trafikfrågorna hos verksamhetsutövare	Delmål 8. Ökade kunskaper hos anställda och besökare om befintlig kollektivtrafik	
Aktiviteter: - Företagsbearbetning - Frukostinformation	Aktiviteter: - Realtidsskyltning - Provårkortskampanjer - Frukostinformation	

Bild 3. Verksamheternas mål och val av åtgärder att arbeta vidare med.

Följande åtgärder valdes bort i processen:

- Van-pooling
- Erbjudande till besökare vid besök med buss, cykel eller gång
- Klubb för ökat hållbart resande för anställda
- Utveckling av kollektivtrafiknod
- P- tidsreglering för besökare
- Styrning av anställdas p - platser

Utifrån resultatet fortsatte arbetet sedan i följande fyra arbetsgrupper:

- Bättre kollektivtrafik
- Lånecykelsystem
- Samordnade godstransporter
- Förbättrad närmiljö

Trafikkontoret var sammankallande till arbetsgrupperna och verksamheterna valde under mötena vilken inriktning arbetet skulle fortsätta inom och bidrog själva till underlag och goda diskussioner.



Bild 4. Trafiken på Söderleden vid Sisjömotet

6.2 Bättre kollektivtrafik

Enligt utförda undersökningar och i kontakten med verksamheterna i området fanns det stor enighet om att kollektivtrafiken i området inte upplevdes tillfredsställande.

I projektet började åtgärdsarbetet för en bättre kollektivtrafik med en tät dialog med Västtrafik. Västtrafik var även med i referensgruppen och därmed tidigt delaktiga i arbetet.

Västtrafik deltog på ett antal möten. Västtrafiks situation var vid tillfället sådan att det inte fanns möjlighet ekonomiskt att stärka den kollektivtrafik som fanns i området. Västtrafik har också fått direktiv från sin ägare, Västra Götalands Regionen, att de skulle satsa på de stora stråken. Högsbo Sisjön angränsar till det södergående kollektivtrafikstråket men var inte aktuellt att förstärka.

För att synliggöra den kollektivtrafik som fanns i området togs anpassade linjekartor fram som fick god spridning samt att ett antal aktörer monterade upp realtidsskärmar i offentliga utrymmen som skulle visa när nästa buss vid närmsta hållplats avgår.

6.2.1 Kompletterande busstrafik

Aktörerna i området var överens om att kollektivtrafiken behövde kompletteras med tydligare och bättre anpassade busslinjer. Arbetsgruppen började undersöka möjligheterna att betala för kompletterande kollektivtrafik. För lösningen fanns två alternativ. Det ena var att anlita en kommersiell aktör för att köra i området. Den andra lösningen var att göra ett tillköp av Västtrafik. Dvs. betala ett uppskattat underskott av en kollektivtrafiklinje.

Aktörerna i området beslutade sig för att gå vidare med tillköpslösningen. Anledningen var att aktörerna var angelägna om att busslinjen skulle finnas med i Västtrafiks informationssystem och helst också biljettsystem. Målet för fastighetsägarna var också att visa på resebehoven i området och få Västtrafik att efter en provperiod permanenta linjen.

Möjligheten att inkludera en kommersiell busslinje i Västtrafiks informationssystem gick heller inte att lösa.

Då Västtrafik inte tidigare hanterat denna typ av förfrågningar från privata företag var Västtrafiks interna process lång. Det tog tid att hitta former för att hantera ärendet. Verksamheterna kom med

frågor som Västtrafik tidigare inte tagit ställning till både avseende innehåll i tjänsten och vilka möjligheter som fanns med informations-spridning etc. Västtrafiks interna hantering av tillköpet gjorde att arbetet drog ut på tiden.

Tillköpet gick så småningom igenom och innebar en ny busslinje under en provperiod på 5 månader som nu cirkulerar i området. Bussen går i kvartstrafik från 6.00 till 23.00 alla vardagar. Åtta fastighetsägare finansierade linjen och delade på kostanden på drygt 1 miljon kronor.

Kostnadsfördelningen gjordes efter ett anpassat sponsorsystem där tre fastighetsägare var huvudsponsorer; Alaska Fastigheter AB, Harry Sjögren AB och Köpcentrum 421. Övriga fem är delade på en mindre kostnad.

Finansiärernas motiv varierade:

- Mindre trängsel och miljöpåverkan från resor och transporter
- Tillgängligare arbetsplatser även tidiga morgnar och sena kvällar
- Hyresgäster har påpekat problem vid rekrytering av personal på grund av bristande kollektivtrafik
- Tillgängligare handel ger fler kunder som i sin tur gör området mer attraktivt för nya hyresgäster.
- Knyta ihop södra Högsbo med Sisjö verksamhetsområde
- Bidra till en god relation med staden
- Få positiv uppmärksamhet och skapa positiv bild av verksamheten

Högsbo Sisjö Företagarförening var samordnare och Västtrafiks avtalspart. Enligt avtalet skulle en utvärdering av resandet göras och vid en viss nivå skulle bussens kostnader tas över av Västtrafik.

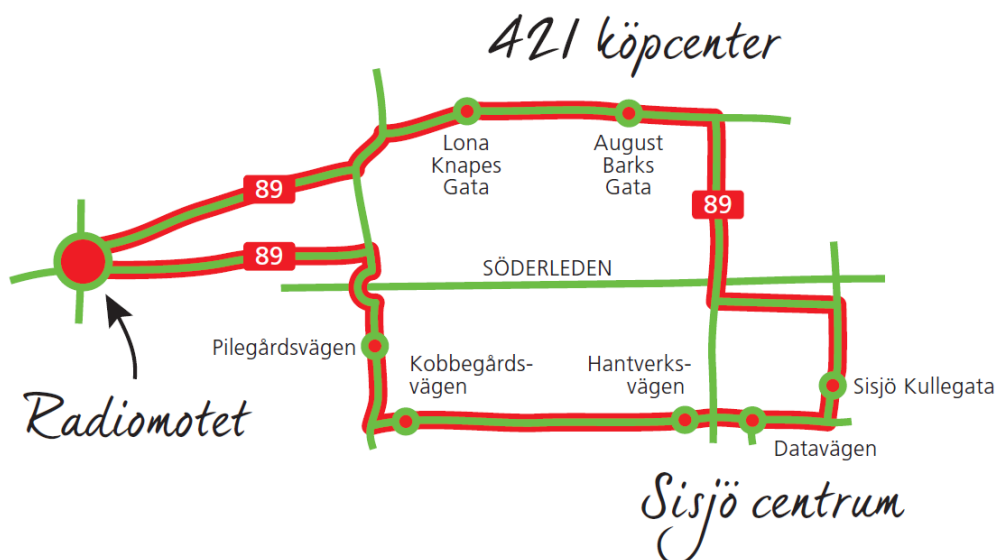


Bild 5. Linjesträckning buss 89

Lokala kampanjer om buss 89

I samband med bussens invigning togs ett informationsmaterial fram för att snabbt få resenärer att nyttja den nya linjen. Samtliga fastighetsägare i området fick materialet för vidare spridning till sina respektive hyresgäster. Hyresgästerna fick också möjlighet att få muntlig presentation av den nya bussen, vilket två företag nappade på. Under de första dagarna efter invigningen fanns personal från

Västtrafik (första dagen) och Trafikkontoret (även följande dagar) på plats vid hållplatserna och svarade på frågor. Det delades också ut informationsbroschyrer vid 421 och i Sisjön centrum.

Efter ca tre månader anlätades reklambyrå Treart för en uppföljande kampanj. Kampanjen gjordes i flera olika delar:

- Under en vecka fanns planscher i busskurer och i köpcentrum med bokhylla med böcker samt tillgång till gratis kaffe. Platserna var delvis bemannade och informationsbroschyrer delades ut på plats.
- Ett enkelt kampanjmateriel togs fram som skickades per mejl till ca 1 000 mottagare i området. Kampanjmaterialet bestod av en affisch, ett kampanjmärke och en plugg. Avsikten var att mottagarna skulle sätta upp affischer, sätta kampanjmärket på utskick till anställda eller ev. hyresgäster och plaggen skulle skickas med i brev etc.
- Utskicket följdes upp med telefonsamtal till över 100 verksamheter i området.
- Under kampanjveckan gjordes tre stycken informerande inlägg på ca 30 Facebook-sidor tillhörande lokala verksamheter.



Bild 6. Kampanj i området för ökat bussresande

Buss 89 i media

I samband med att bussen beslutades och startades har projektet kommunicerat bussen bland annat med pressmeddelanden. Tillköpet från fastighetsägarna har fått ett stort gensvar i media. Nedan finns listat samtliga media som skrivit om bussen.

- 3 artiklar Göteborgs Posten varav en i tryckt tidning
- 4 artiklar Direktpress, Tidningen Väster
- Artikel Vårt Göteborg
- Artikel Mentoronline.se
- Artikel Fastighetssverige.se
- Artikel i Busstmagasinet
- Artikel Res och Trafikforum
- Artikel Nyhetsrummet
- Artikel market.se
- Artikel i På Plats i Väster
- Notis – Plingsidan i Metro
- Återkommande artiklar i Högsbo Sisjön nytt
- Artikel i tidningen Vägval
- Trafikkontorets nyhetsbrev, Trafik och miljöfordon
- 2 av Harry Sjögrens nyhetsbrev
- Reportage i Västnytt 12 september
- Reportage i Väst ekot, SR P4 12 september

I samband med att bussen startade arrangerades en invigning där Västtrafik, Trafikkontoret Göteborgs Stad, Högsbo Sisjö företagarförening, finansiärerna och andra intressenter deltog.



Bild 7. Invigningen av bussen med samtliga finansiärer, Trafikkontoret, Västtrafik och andra intressenter representerade.

Mätning av resandet

Busschaufförerna räknade antalet resenärer under en vecka i februari 2014 efter att bussen rullat i fyra månader.

Mätningen visade att resandet varierade över dagen. Bussen går 68 turer varje dag och resandet varierar mellan 0 och 25 resenärer på de olika turerna. I snitt var resandet ca 5 personer per tur, vilket inte var tillräckligt för att Västtrafik skulle ta över kostnaderna för linjen.

I genomsnitt restes 335 turer med bussen varje dag.

Den intervjuundersökning som gjorts på bussen visar att ca 10 % av resenärerna har börjat åka buss till följd av den nya linjen.

Trafiknämnden beslutar om fortsatt finansiering

Den 6 februari 2014 beslutade Trafiknämnden i Göteborgs stad att skjuta till pengar för att förlänga bussens provperiod. Beslutet grundar sig bedömningen att fem månader är för kort period för att utvärdera en ny busslinje. Det har även varit stora brister i Västtrafiks informationssystem kring bussen vilket också bidragit till beslutet om förlängning av provperioden.

Bussen rullar nu i samma slinga och enligt samma tidtabell fram till tidtabellskiftet i mitten på juni 2014. För linjen används nu en mindre buss som är bättre anpassad för området.

Bränsleförbrukningen på bussen, med märket Optare, är ca 2 l/mil. En ny utvärdering ska göras för att utvärdera om linjen ska permanentas av Västtrafik.

6.3 Lånecykelsystem

En arbetsgrupp startades med fokus på lånecykelsystem. Avsikten var framförallt att underlätta för resor inom området utan bil liksom att smidigt kunna förflytta sig från ett antal knutpunkter i anslutning till busshållplatser till aktuell arbetsplats. Underlag togs fram för två alternativa lösningar. En mer avancerad lösning motsvarande Göteborgs Stads system "Styr och ställ" och en enklare lösning anpassad för företag, antingen med manuell nyckelhantering eller lån via sms.

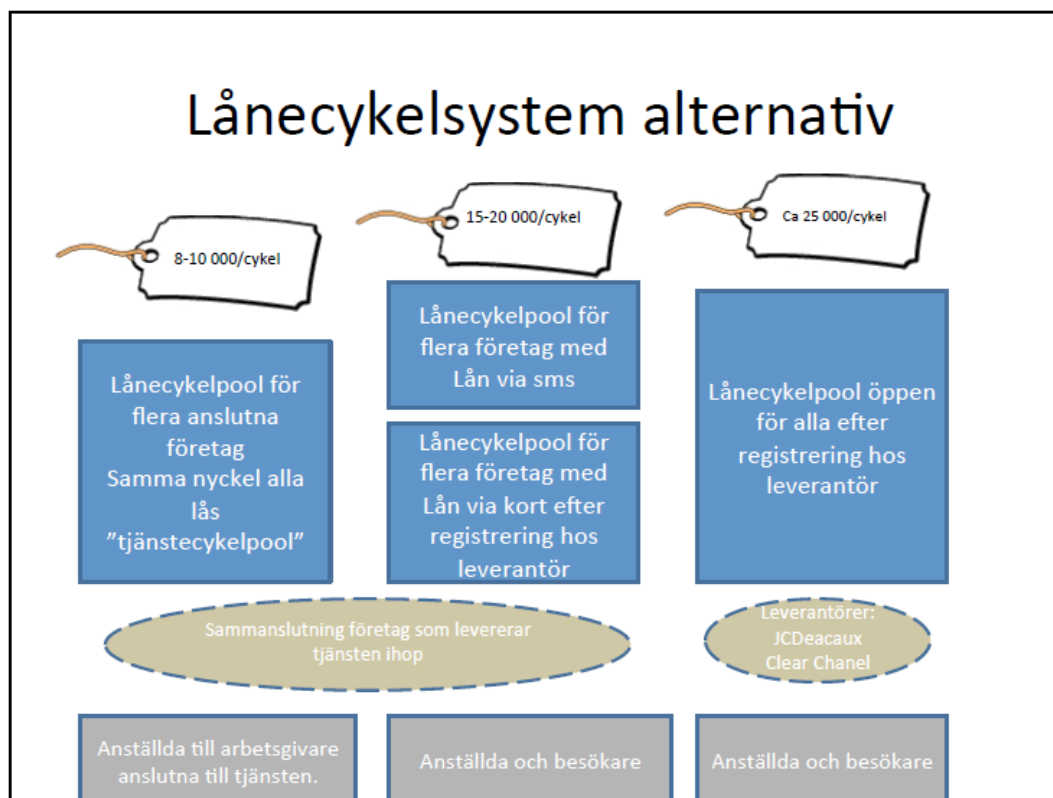


Bild 8. Alternativa lånecykelsystem för området Högsbo Sisjön.

Företagen i arbetsgruppen enades om att den minst kostsamma lösningen var aktuell för området. Arbetet fortsatte med att arbetsgruppens deltagare skulle förankra internt samtidigt som



Bild 9. Köpcentrum 421s företagscykel avsedd för anställdas resor i området

Trafikkontoret skulle erbjuda andra verksamheter i området att bekosta cyklar, vilket innebar en investering på 8 000-10 000 kr per cykel. I kontakten med verksamheterna framgick att kostnaderna upplevdes för höga. Ett gemensamt lånecykelsystem för området lades på is.

Ett kontorshotell i området startade en egen cykelpool med två cyklar, varav en elcykel. Ytterligare åtta cyklar används i dag som företagsknutna cyklar och används av personalen för resor i området.

6.4 Insatserna kring godstrafik

Inom området finns ett mycket stort antal verksamheter inom olika branscher, med olika godstyper, volymer, och förutsättningar, och det framgick på ett tidigt stadium att transportbilden var komplex.

För att få en övergripande bild av godsflödet till området genomfördes en trafikmätning där tunga fordon och lätta lastbilar differentierades från personbilstrafiken. Uppföljning av inkommande gods genomfördes också hos några av de största företagen i området. Trafikmätningen visade att över 90 % av den inkommande trafiken till Högsbo-Sisjöområdet utgjordes av personbilar, och bara drygt 3 % av tunga fordon. Uppföljningen av inkommande leveranser hos några av de största företagen visade också att det huvudsakligen var fråga om stora enhetliga leveranser, som sannolikt inte gick att minska ur ett trafikmässigt perspektiv med hjälp av exempelvis samlastning.

Eftersom det stundvis råder trängsel i området var en arbetslinje att styra godstransporter till de tider då trafikbelastningen var lägre, vilket enligt trafikmätning var under förmiddagar. Frågan diskuterades med ett antal större företag, samt de större fastighetsägarna i området, och det visade sig vara ett ganska stort arbete att koordinera aktörerna och komma vidare med ett enhetligt system för tidsstyrning av transporter i området. För att tydliggöra bilden av trängseln för godstransporter genomfördes intervjuer med elva chaufförer som körde styckegods och paketdistribution i området. Resultatet av intervjuerna var enhetligt och påvisade en mycket låg problembild, där endast en passage i området (mot Sisjön från Sisjömotet) periodvis bedömdes ha någon form av trängselproblematik.

Avfallstransporter utgör en relativt stor del av den tunga trafiken i Högsbo-Sisjöområdet, och möjligheter till tidsstyrning av dessa transporter till tidig morgon eller kväll sonderades. Två begränsande faktorer var dels tillgång till fastigheterna där avfallsbehållarna finns uppställda, och dels att återvinningscentralernas öppettider gjorde det svårt att hämta avfall under i synnerhet kvällstid. Sammantaget krävdes en omfattande process för att erhålla en enhetlig tidsstyrning av avfallstransporter, och det var också tveksamt om det skulle gå att nå ett fullgott resultat med nuvarande förutsättningar, varför denna del av projektet avslutades utan åtgärd.

Sammantaget utgjorde godstrafiken i området en förhållandevis liten del av problembilden i förhållande till personbilstrafiken. Detta i kombination med att identifierade åtgärder bedömdes ge en mycket begränsad effekt i förhållande till erforderliga resurser för genomförande ledde till att inga förändringsåtgärder genomfördes på detta område. Däremot har en hel del användbar kunskap genererats (exempelvis vikten av att väga in godstransporter i planeringsstadiet inför etablering), som kommer att kunna användas i den fortsatta utvecklingen av såväl Högsbo-Sisjöområdet, som andra stadsdelar med liknande förutsättningar i Göteborg.

6.5 Förbättrad närmiljö

I arbetet med att förändra resvanorna i området var det många som lyfte problemen med närmiljön i området. För att fler ska cykla och gå i området behöver miljön i området anpassas och vara mer inbjudande samt kännas mer trygg att röra sig i.

Området planerades som ett industriområde och anpassningar av närmiljön har inte utvecklats i området i samma takt som verksamheternas karaktär har förändrats. Det saknas bänkar att sitta på, trygga överfarter för fotgängare och cyklister, liksom sammanhängande gång och cykelstråk. Brist på skyltning för gång och cykeltrafikanter i området har också lyfts som brister.

Synpunkter på åtgärder som efterfrågades kommunicerades med såväl Trafikkontoret Göteborgs Stad, Stadsdelsförvaltningen Askim Frölunda Högsbo och Park- och Naturförvaltningen. Ett arbete påbörjades med Park- och Naturförvaltningen där man tillsammans med Företagarföreningen Högsbo Sisjön ville skapa ett projekt enligt Göteborgs Stads projektkoncept "Trygg vacker stad".

För att erhålla finansiering från Trygg vacker stad krävdes ett engagemang externt och Företagarföreningen sågs som lämplig part i arbetet. Resurserna för att driva projektet hos Företagarföreningen var vid tidpunkten inte tillräckliga då dessa sammanföll med ett intensivt arbete för att knyta ihop finansieringen kring busslinjen i området.

Eventuellt kommer arbetet att fortsätta framöver, då inte kopplat till detta projekt.

6.6 Övriga aktiviteter

Utöver de aktiviteter som verksamheterna i området valde att arbeta vidare med arbetade Trafikkontoret parallellt med ett antal åtgärder för bättre trafikmiljö i området.

6.6.1 Företagsbearbetning

Under projekttiden har det funnits möjlighet för företagen i området att få rådgivning gällande resor och transporter. Rådgivningen har varit kostnadsfri för företagen och har marknadsförts genom Företagarföreningen och i projektets nätverk. Det har också genomförts marknadsföring av rådgivningen i samband med frukostmöten och genom kontakter direkt med företagare via telefon. Totalt har fler än 100 företag fått erbjudande om rådgivning via telefon. Intresset från företagen har dock varit svalt. Ett tiotal företag har fått en genomgång av vad de kan göra och ett fåtal har sedan gått vidare och gjort faktiska åtgärder i projektets regi. Det har främst handlat om råd kring fordonsval och bilpooler.

Sedan hösten 2013 har rådgivningen varit fokuserad på buss 89. Mer om de informationsinsatser som gjorts finns nedan.

Frukostträffar har arrangerats hos 6 olika företag. Informationen har inkluderat hållbart resande och trängselskatten. I samband med frukostmötena har informationsbroschyrer delats ut och diskussioner om resvanor förts med verksamma i området.

6.6.2 Eventdagar

Under projektperioden har projektet arrangerat två publika cykeldagar i området. Aktiviteter under cykeldagarna har varit dels erbjudande om gratis cykelservice, cykeltipsrunda med fina priser, uppvisande av låncykelsystem och möjlighet för dialog om trafiken i området.



Årligen arrangerar Företagarföreningen ett välbesökt lopp i området, Sisjöloppet. Representanter från projektet fanns på plats för att svara på frågor och informera om alternativa resmöjligheter i och till området.

Bild 10. Cykel som använts som pris i tävling i samband med cykeldagar

Representanter från projektet har även, vid två tillfällen, tillsammans med Västtrafik och Trafikverket informerat om planerade ombyggnationer i vägnätet samt möjligheter med hållbart resande. Informationen gavs i två handelsfastigheter.

Företagarföreningen i området arrangerar kontinuerligt mingelfrukostar i syfte öka samverkan mellan verksamheter i området. Representanter från projektet fanns på plats för dialog vid tre tillfällen.

Trafikkontoret har även arrangerat en välbesökt företagsfrukost med information om bilar drivna på alternativa bränslen, elcykel samt bilpool.

Vid Lucia 2012 arrangerades även en vinteraktivitet vid den kollektivtrafikknutpunkt där buss 89 ansluter, Radiomotet. Under aktiviteten erbjöds lösningar för att enklare kunna cykla vinter tid, frukostpåsar delades ut, en mindre frågetävling arrangerades och det bjöds på glögg och pepparkakor.

6.6.3 Artiklar i lokaltidningen, informationsmaterial och hemsida

Kontinuerligt under projektets gång har Trafikkontoret arbetat med att informera verksamma och besökare i området om projektet och möjligheterna med hållbart resande.

Företagarföreningen Högsbo Sisjön arbetar med en tidning som ges ut i 7-10 000 exemplar varje kvartal. Målgruppen för tidningen är både besökare och verksamma i området. I tidningen har projektet haft utrymme att skriva två sidor om projektet i varje nummer. Skrivelserna har gett information om såväl projektets mål och visioner, trafikproblematiken generellt och vilka resultat projektet åstadkommit.

Tidningen skickas per post till ett antal mottagare och sprids i området på ställ på välbesökta platser.



Bild 11. Exempel på information som använts i området. Bilens utrymmesbehov i förhållande till cykel och buss

På Företagarföreningens hemsida har information om projektet och aktuella aktiviteter funnits tillgänglig. Det har också funnits en intern sida där projektdokument samlats. På sidan har funnits information om aktuella händelser, genomförda undersökningar och anteckningar från projektmöten.

Inom projektet har informationsmaterial tagits fram i olika omgångar. Exempel på material är en affisch över områdets buslinjer, informationsblad om projektets olika erbjudanden och en folder som visar en busslinjekarta anpassad för området samt information om möjligheterna med att cykla i området. Materialet har spridits dels via postutskick, dels på offentliga platser i området och dels via fastighetsägare som på olika sätt distribuerat materialet. Exempelvis har fastighetsägarna uppmanat

Slutrappport – Effektivare resor vid destinationshandel

sina hyresgäster att sprida till sina anställda och ev. besökare samt lagt information tillsammans med utskick av hyresavier.

Skyltar med två olika motiv har tagits fram. En som visade cykelresor i tid mellan olika målpunkter, som placerades ut på fyra platser i området. En som visade linjedragningen på den nya busslinjen, och placerades på tre olika busshållplatser.



Bild 12-13. Exempel på framtaget informationsmaterial. Affisch över busslinjer i området samt skylt som visar bussens linjesträckning.

6.6.4 Deltagande på konferenser

Intresset för projektet har varit stort och det har presenterats i externa sammanhang vid ett antal tillfällen.

- Vid två tillfällen på Energimyndighetens programkonferens, Energieffektivisering i transportsektorn, under rubriken Effektivare resor vid destinationshandel – Högsbo Sisjön
- Vid två tillfällen på Transport forum i Linköping under rubrikerna; Göteborgs stads arbete för hållbart resande till externa handelsområden respektive Buss 89 – Drivkrafterna som fick åtta fastighetsägare att betala för en bättre kollektivtrafik
- På konferensen MM Öresund med rubriken, Effektivare mobilitet i verksamhetsområdet Högsbo Sisjön när företag satsar på gemensamma åtgärder.

6.6.5 Bilpool

Under projektet har Trafikkontoret vid ett antal tillfällen informerat om hur en bilpool praktiskt fungerar och lyft möjligheterna med en bilpool i området. Informationen har skett både vid inledande workshops med aktörerna i området, på ett frukostmöte med verksamheter i området där miljöbilar diskuterats och på möte med företagarföreningens partners, dvs. de verksamheter som finansierar föreningen till störst del.

Syftet med en bilpool i området skulle vara att fler verksamheter i området skulle kunna ta sig till området utan bil och nyttja poolen för tjänsteresor. Det minskar också behoven för verksamheterna att erhålla tjänstebilar till anställda då bilpool fyller behoven.

Bilpool var inte ett av de åtgärdsområden verksamheterna initialt valde att arbeta vidare med.

I samband med att Trafikkontoret drev ett annat hållbarhetsprojekt för ökad andel elfordon togs



diskussionerna upp igen i området. Med projektpengar från ett annat projekt hölls möten med ett antal nyckelaktörer i området. Arbetet resulterade i att fyra verksamheter, tre fastighetsägare och ett kontorshotell investerar i en elbilpool med två bilar under tre år. En lösning som inte hade kommit till stånd om inte projektet "Effektivare resor vid destinationshandel – Högsbo Sisjön" arbetat med frågan i ett tidigare skede. Invigning av bilpoolen kommer att hållas i maj 2014.

Bild 14. Bild på elpoolbil med finansierarnas loggor

I samband med att beslut om bilpoolen togs skickade fastighetsägaren Harry Sjögren ut ett pressmeddelande. Gp har skrivit en webbartikel om den kommande elbilpoolen liksom Direktpress, Tidningen Väster och fastighetstidningen Fastighetsnytt.

6.6.6 Gemensam hemleverans

Under projektet har ett examensarbete gjorts för projektet. Två studenter har studerat möjligheterna med en gemensam lösning för hemleverans av varor.

Studien visade att flera verksamheter i området redan erbjöd hemleverans av sina varor. Flera aktörer erbjöd tjänsten men marknadsförde den inte då det var en kostsam lösning. Ett antal aktörer såg också vikten av att hemleveransen sköts av det företag som levererar varorna för att kunna ge önskad service. Flera butiker hade också begränsad förmåga att genomföra förändringar med avseende på företagets styrning och struktur. Det fanns dock ett intresse hos flera av aktörerna om tjänsten var ekonomiskt fördelaktig, smidig och tillförlitlig.

7 Utvärdering projektet

Projektet har utvärderats både kvalitativt och kvantitativt. Kvalitativ utvärdering har gjorts dels genom en workshop med projektledningen och dels genom en intervjuundersökning med de åtta aktörer som varit mest delaktiga i arbetet.

Kvantitativ utvärdering har gjorts dels genom antal resenärer på bussen, antal företagscyklar i området, antal realtidsskyltar för kollektivtrafiken, antal företagskontakter, antal frukostmöten, antal företagsbesök. Utifrån kvantitativa mätningar har energibesparing i kWh beräknats.

7.1 Kvalitativ utvärdering

Kvalitativ utvärdering har gjorts dels genom en workshop med projektledningen och genom en intervjuundersökning med de åtta aktörer som varit mest delaktiga i arbetet.

7.1.1 Workshop projektledningen

Under en workshop med projektledningen diskuterades ett antal frågeställningar. Vid mötet deltog sex personer från Trafikkontoret Göteborgs Stad och Företagarföreningen Högsbo Sisjön

1. LFA – (Logical Framework Approach) metodens för och nackdelar

Fördelar:

Genom många kontakter i området och breda workshops identifierades många aktörer som initialt ville bidra i arbetet för en bättre trafikmiljö. En god kontakt erhöles med många verksamheter i området och projektet fick en bred förankring och många kanaler för informations spridning.

Arbets sättet har tydliggjort trafik problemen i området och deltagande aktörer har fått mer förståelse för att de själva bidrar till problemen.

Attityden hos många har förändrat från att tidigare bara handla om kapacitetsbrist på vägarna till att också se till resmönster och beteenden.

Projektet har utvecklats till ett "botten upp" projekt och inte ovanifrån perspektivet.

Verksamheterna har tagit ansvar och bekostat två stora viktiga åtgärder och ser själva nyttan med att sprida information.

Nackdelar:

Att arbeta med bred förankring och många kontakter har varit ett tidskrävande arbets sätt.

Ett problem är att "Hållbart resande" är en produkt som är svårt att sälja till människor som inte sedan tidigare känner till begreppet. I projektet Högsbo Sisjön gjorde det, ev. i kombination med företagens olika intressen och olika problembild, att arbetsområdet "hållbart resande" blev ottydligt och svårt att skapa sig en bild av.

Företagen i området såg/ser bilarna som en del av områdets natur, bilarna ska vara där. Man uppfattade också problembilden väldigt olika. Olika typer av verksamheter har olika intressen vilket gjorde det tidskrävande att kanalisera arbetet genom LFA metoden. Exempelvis ser handeln det som en stor konkurrens fördel att det går att köra nära intill alla butiker. Bilen är en av poängerna med destinationshandel, man ska kunna köra bil. Alternativen finns på andra ställen som ex. Frölunda torg. Verksamheter som inte har handel ser trafiken som ett större problem.

Samtidigt ser handeln att trafiken blir ett hinder när det är för trångt. Ex. har Willys tidigare VD sagt att – de inte ser Coop som sin största konkurrent utan trafiken.

2. Förväntningar inför projektstart och hur landade projektet

Projektgruppens deltagares förväntningar skilde sig åt. Följande punkter diskuterades:

- För Trafikkontoret har detta varit ett helt nytt arbets sätt och ett nytt geografiskt område. Det gör det svårt att tydligt sätta fingret på vilka förväntningar som fanns. Projektet har resulterat i ett bra samarbete mellan kommunen, företagarföreningen, Västtrafik och fastighetsägare som varit positivt. I processen har det handlat mycket om att bygga relationer och vänta in olika verksamheter med ödmjukhet och respekt. Att lyssna av. Detta är något kommunen kan dra nytta av i arbetet med andra projekt. Att det tar tid att samverka.

- Trafikkontoret hade höga förväntningar genom hela projektet. Förväntningar fanns under projekttiden att åtgärdsarbetet skulle gå snabbare.
- Processen tog betydligt längre tid än väntat och intresset för åtgärdsarbetet var väldigt svagt från många verksamheter inledningsvis.
- Förväntningarna var att fler företag i området ville bidra i arbetet, inte bara fastighetsägarna.
- Företagarföreningen har skapat en gemenskap mellan stora fastighetsägarna. Viktigt dra lärdomar av de ev. skillnader i ambitionsnivå olika verksamheter har i området.
- Det tidiga målet om minskad trafik med 10 % var både högt satt och väldigt svårt att mäta. Området är under ständig förändring och trängselskatten infördes under projekttiden.
- Genom projektet har kontakter etablerats med flera viktiga aktörer i området. Även flera verksamheter som inte praktiskt har genomfört åtgärder finns kvar för ev. framtida dialog och åtgärdsarbeten. Projektet har skapat en plattform för fortsatt arbete.
- Positivt med verksamheterna som drev på ett tillköp av busslinje. En investering som var över förväntan.
- Projektet har ökat medvetenheten om hållbart resande hos verksamma i området, vilket var i enlighet med förväntningarna.
- En ambition var att knyta samman området, bryta barriären över Söderleden, vilket lyckats genom bussen och ökat samarbete verksamheterna emellan.

3. Viktiga lärdomar från arbetet?

- Processer tar längre tid och mer resurser än man både tror och önskar när det är många olika verksamheter inblandade. Olika aktörer har olika uppfattning och intressen av samma saker.
- Det är viktigt att kartlägga deltagande parter intressen och befogenheter tidigt i processen.
- Det tar tid att få människor att tänka annorlunda.
- I processen har det handlat mycket om att bygga relationer och vänta in olika verksamheter med ödmjukhet och respekt. Att lyssna av. Detta är något kommunen kan dra nytta av i arbetet med andra projekt. Att det tar tid att samverka.

7.1.2 Intervjuer deltagande aktörer

Intervjuer har gjorts med åtta aktörer från området som varit delaktiga i projektet. Följande var deras uppfattning om projektet:

Generellt var deras första intryck av projektet antingen att det var bra med fokus på trafiken i området eftersom den var eftersatt, eller att man inte alls hade särskilt stora förväntningar över huvud taget. Att förväntningarna inte var så stora berodde till exempel på att man hade diskuterat dessa frågor tidigare i flera år utan att det hänt något konkret och därför inte hade några förhoppningar om att det skulle gå bättre denna gång. Det fanns även en känsla av att detta borde väl inte vara företagen och fastighetsägarnas ansvar att lägga tid på och ta tag i och utveckla trafiken i området, utan det borde ligga i stadens och Västtrafiks intresse att förbättra den.

”Dissade projektet totalt från början för man hade pratat om detta i flera år och det hade inte hänt någonting. Tyckte att det lät som en dålig idé att man skulle finansiera bussen från företagarhåll för det borde vara staden och Västtrafik som har intresse att styra upp kollektivtrafiken där. Kändes även konstgjort och uppstyrt med en shuttlebuss som det presenterades.”

När det kommer till synpunkterna på arbetssättet i projektet var de allra flesta klart positiva till metoden. Det var framförallt att det var ett tydligt engagemang från Trafikkontoret och som medförde hög mötestäthet och ett tätt informationsflöde, och även någon som fortsatte driva när projektet gick trögt, är delvis det som ledde till de goda omdömena. Även att det var en bra struktur där man lyfte den komplexa frågan och gjorde den mer konkret var uppskattat, speciellt när detta gjordes genom samverkan hos de deltagande företagen. Att man fick jobba tillsammans, först för att förstå problematiken, men sedan för att hitta lösningar var uppskattat.

”Det var väldigt strukturerat och fungerade bra med att dela upp oss i olika arbetsgrupper. Det gjorde att den stora komplexa idén blev mer greppbar och konkret när det bröts ned till olika inriktningar. Jag blev både imponerad av strukturen och av att grupperna kom fram med så många olika förslag. Visst, det skulle visa sig vara svårt att genomföra vissa grejer men det kom i alla fall fram många konkreta idéer och det gav en bra insikt om hur komplext det kan vara.”

”Trafikkontorets engagemang har varit avgörande för att det skulle blivit något av projektet för det behövs verkligen engagemang för att man ska kunna få ut någonting.”

Dock var det några som tyckte att detta arbetssätt krävde mer tid och energi från dem än vad som kändes rimligt, då de inte tyckte att ”styra upp trafiksituationen i området ingick i deras yrkesroll”.

”Arbetssättet har varit professionellt med mycket information. Tycker dock inte att det är vårt ansvar att försöka ta fram en busslinje utan det är ett ansvar som Västtrafik borde ta.”

Förväntan initialt bland de deltagande var inte särskilt högt utan flera trodde inte att det skulle leda till några praktiska åtgärder. Man hängde bara med på projektet för att antingen se om det skulle leda till något eller bara för att inte verka som en motsträvig medlem i företagarföreningen. Det fanns även de som eftersträvade mer information från början om vad som projektet skulle kunna leda till, så att man lättare hade kunnat förstå varför man skulle vara med i projektet.

Några såg även projektet som en möjlighet att dra Göteborg Stads uppmärksamhet till området eftersom trafiksituationen där är eftersatt.

Att det faktiskt blev konkreta åtgärder av projektet, att det kom en buss på plats var något som väldigt många deltagare var glada och stolta över, även om det kanske inte var själva bussen i första hand som var det viktiga, utan att det faktiskt blev något konkret genomfört av deras samarbete. Just även samarbetet mellan företagen, vägarna för information och dialogen både med sina grannföretag men även med Göteborgs Stad är något som flera lyfter fram som en verklig positiv effekt av projektet, effekter som man inte riktigt hade räknat med att projektet skulle leda till vid första anblick.

”Det är positivt att det gått att ena företagen, företagarföreningen och kommunen och att man tillsammans har jobbat mot ett gemensamt mål. Dialogen och debatten har blivit bättre och förhoppningsvis går det bra att fortsätta ha konstruktiva diskussioner.”

”Det känns som om politikerna har fått upp ögonen för området och ser att det är ett viktigt område samt ser området på ett nytt sätt. Var förra veckan på Plan- och bygg för att diskutera framtiden för området och då kändes det som om det fanns ett helt nytt fokus från Stadens sida, samt att de ofta nämner bussen så den har påverkat hur de ser på området.”

En majoritet av de deltagande företagen anser att de efter detta projekt ser trafiken med nya ögon i området. Man ser godstrafiken som man inte sett förut och man är mer medveten om komplexiteten

i trafikfrågan, samt även sitt eget ansvar, att alla som rör sig i området innefattas i trafiken. Man ser även annorlunda på möjligheten att samverka och påverka i dessa frågor, vilket flera anger är en viktig insikt eftersom det kommer behövas mer insatser i området.

”Ja, området måste ta ett större ansvar att samordna sin logistik. Tyckte det var väldigt spännande diskussioner i början med att använda sig av en omlastningshubb transporter in, samt att samordna sina leveranser mer med sina grannar inom området.”

”Ja, jag är mer medveten idag. Framför allt behöver man minska bilköerna och satsa på att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.”

”Ser transportererna på samma sätt som tidigare men ser möjligheterna att påverka och samverka på ett nytt sätt.”

Alla deltagande aktörer anger att de på ett eller annat sätt kommer att fortsätta jobba med trafiken i området, även efter att detta projekt har avslutats. Det gäller dock att det finns någon/några som har en samordnande roll, anser flera, för att fortsätta kunna jobba effektivt med dessa frågor.

”Det är ambitionen så det hoppas jag verkligen men det gäller verkligen att det finns något/någon som håller ihop detta arbete.”

Det som anges att verksamheterna kommer fortsätta jobba med är dels att fortsätta samverka för en ökad kollektivtrafik i området och dels att jobba med den kommande bilpoolen. Respondenterna ser även möjligheten att jobba med trafiken på planeringsnivå tillsammans med Göteborgs Stad.

”Ja, genom att vi nu jobbar för att införa Elbilspoolen så kommer vi tillsammans med företagarföreningen kunna fortsätta jobba tillsammans med trafiken.”

Dialogen med Trafikkontoret, har upplevts som väldigt positiv av deltagarna. Dialogen beskrivs som enkel, rak och informativ.

”Den har varit en oerhört proffsig och enkel dialog. Dialogen har känts enkel och samarbetsvillig, öppen och flexibel, alla de förutsättningar som krävs för att det ska vara en bra dialog.”

”Den har fungerat mycket bra. När viljan har funnits för att få projektet att fungera så har det märkts i att kommunikationen har fungerat bra, och detta projekt har varit tydligt att det funnits mycket vilja från trafikkontoret.”

Det som lyftes fram som särskilt positivt var framför allt att Trafikkontoret inte gav upp när det tog emot utan att de med engagemang fortsatte att driva projektet framåt så att det tillslut utmynnade i konkreta åtgärder. Även det förbättrade samarbetet och samverkan mellan företagen är något som lyfts fram som positivt, insikten om att man kan förändra saker om man går ihop. Inblicken i trafikens komplexitet i området lyftes som en positiv aspekt för att det ger medvetenhet och engagemang för att jobba vidare med frågan.

”Framförallt är det en större gemenskaps känsla som har varit väldigt positiv. Detta projekt har gett en boost i att verka tillsammans eftersom man har kunnat sätta projekt i praktiken vilket inte kändes möjligt tidigare på samma sätt.”

”Att man har fått den insikten om hur det ser ut, vart vi är på väg och vad som måste göras, hela komplexiteten i trafikfrågan. Det bidrar till att man vill hålla frågan på agendan.”

Det som deltagarna slutligen ville dela med sig av angående projektet var synpunkter på hur kommunikationen mellan Trafikkontoret och Västtrafik har fungerat, uppmaningar att hålla denna fråga levande när nya bygg- och utvecklingsprojekt sker i området samt en förhoppning att man fortsätter att använda sig av denna metod när nya områden etableras.

”Det är bra att Trafikkontoret är ute på plats och frågar runt i de områden där de planerar och gör åtgärder för man måste komma ut och se verkligheten på plats för att få den riktigt förståelse för hur det faktiskt är och ser ut. Räcker inte bara med att sitta på kontoret och räkna på hur det ser ut.”

”Bara Trafikkontoret tar hand om den utvecklingsfasen som är på gång nu i Högsbo Sisjön och är på tårna där tillsammans med Plan och Bygg för att rida på den positiva våg som kommit igång där. Det gäller att ha så många nydanande projekt som möjlig på gång och där behöver trafiken gå i brässen.”

7.2 Uppskattning energibesparingspotential

Energibesparingspotentialen till följd av åtgärdsarbetet är svårt att beräkna. Osäkerheterna är stora.

Den stora vinsten med arbetet, som också är svår att mäta i energibesparing, är den förändring i attityd och handlingsvilja i arbete som flera av de stora fastigheterna i området tydligt visat samt deras ambitioner att arbeta vidare med frågan.

Då flera av fastighetsägarna har fastigheter på många olika platser finns möjlighet att deras arbete med hållbart resande och nya synsätt sprids geografiskt till andra områden. Fastighetsägarnas ökade kunskap, medvetenhet, kontakter och nya verktyg för att utveckla lösningar och sprida information gör en sådan utveckling möjlig.

Under projektets gång har en mängd aktiviteter pågått i syfte att påverka verksamma i området och besökares resvanor. Hur stor energibesparing arbetet bidragit till är svår att uppskatta.

Exempel på åtgärder:

- Antal uppsatta realtidsskyltar om kollektivtrafiklinjer: 4 st
- Informationsmaterial till besökare och verksamma i området i form av:
 - 4 skyltar med information om cykelavstånd i tid
 - Tre skyltar med information om bussen
 - En affisch med information om bussen som tryckts i 2 000 exemplar
 - Två typer av foldrar som tryckts i 6 000 exemplar
- Antal företagskontakter
 - Inledande workshops, 30 företag
 - Arbetsgruppsmöten, 15 företag
 - Enskilda företagsmöten, 20 företag
 - Informerade företag per telefon, drygt 100
 - Informerade per e-post, ca 1 500 företag
- Event i området: delaktiga vid 10 tillfällen
- Artiklar i Högsbo Sisjö nytt: 8 nummer
- Artiklar i media: 18 samt Västnytt och Väst Ekot P4
- Antal installerade laddstolpar för elbil i området: 8

7.2.1 Resenärer på bussen

Buss 89 utgör den sista kollektivtrafiklänken till många arbetsplatser och butiker i området. Till Radiomotet fanns redan innan bussen började köra god kollektivtrafik från alla väderstreck, men anknypningen till området Högsbo Sisjön därifrån upplevdes bristande. Bussen möjliggör därmed att anställda och besökare kan åka kollektivt på ett smidigt sätt både lokalt och regionalt. Hur mycket den enskilda bussen har bidragit till energibesparing är därmed svår att beräkna.

Under projekttiden har en busshållplats längs linjesträckningen bytt namn vilket gjort att Västtrafiks stämpingsdata för området inte gått att få fram. Det gör också att det inte går att härleda hur andra linjer i området har påverkats. Energibesparingspotentialen har därmed beräknats utifrån antal resenärer och enbart sträckningen på busslinje 89.

Under fem vardagar i februari 2014, efter att bussen rullat i fyra månader, räknade busschaufförerna antalet påstigande resenärer. Resenärskrningen visade på att resandet varierade mycket över dagen. Bussen går 68 turer varje dag och resandet varierar mellan 0 och 25 resenärer på de olika turerna. Under måndagen då räkningen gjordes åktes 454 enkelresor. Måndagen var den dag då resandet var som bäst och visar därmed bäst på potentialen. Resandet förväntas öka med tiden.

Underlag:

- 454 enkelturer per dag
- Slingans hela längd är 4,4 km. En resa beräknas utifrån uppgifter vara i genomsnitt 2,2 km
- Bussens bränsleförbrukning är enligt uppgift 2 l/mil¹.

Utifrån att bussen ersätter enkelresor i bil, den sträcka bussen går ger det en energibesparing på:

$454 \text{ turer} * 0,22 \text{ mil} * 0,8 \text{ l/mil} * 9,06^2 \text{ kWh/l bensin} * 22 \text{ dagar} = 15 \text{ 926 kWh/månad.}$

Bussens energiförbrukning per månad:

$0,44 \text{ mil} * 68 \text{ turer} * 2 \text{ l diesel/mil} * 9,8 \text{ kWh/l diesel} * 22 \text{ dagar} = 12 \text{ 902 kWh/mån}$

Besparingen enligt ovan beräkning är därmed 3 027 kWh/månad.

Då bussen inte kör under sommarmånaderna beräknas året på 10 månader och bussen ger enligt beräkningen en energibesparing vid fortsatt körning på ca 30 000 kWh/år.

Sannolikt blir besparingen högre ju längre tiden går och fler får vetskap om linjen. Bussen är som tidigare beskrivits den sista länken i en reskedja, vilket gör att resenärernas arbetsresor är betydligt längre än angivet i beräkningen. Det finns för målpunkterna längs linjen alternativa bussar vilket gör att ett antal av resenärerna sannolikt hade valt en annan buss om buss 89 inte fanns i området. Dessa faktorer gör ovan siffror osäkra.

7.2.2 Företagscyklar i området

I området finns tio stycken verksamhetscyklar. Två stycken används som en pool på ett företagshotell i området.

Antaget att dessa cyklar dagligen minskar resandet med bil i området med två mil per dag då det är cykelväder (150 dagar/år) ger det en årlig besparing på:

¹ Bränsleförbrukning på bussen är enligt leverantör 1,6-2,4 l diesel/mil.

² www.biogasportalen.se 2014-03-20, Energiinnehåll 1l bensin

150 dagar* 2 mil* 0,8l/mil*9,06kWh (energiinnehåll i 1 liter bensin) = 2 200kWh/år.

7.2.3 Bilpool

Från maj 2014 kommer en elbilpool med två poolbilar att finnas i området.

Enligt Trafikverkets publikation, Utvärdering av effektsamband för bilpool, minskar körsträckan per bilpoolsanvändare med ca 3 100km/år. Genomsnittligt antal medlemmar per bil är angiven till 15st⁴.

För två bilpoolsbilar ger det en årlig besparing på (310mil*15 medlemmar *2 bilpoolsbilar) 9 300 mil.

Energibesparingen för att ersätta konventionella bilar med en bilpool blir således 9 300 mil* 0,8l/mil*9,06kWh/l bensin = 67 400 kWh/år.

Körsträckan är enligt samma publikation i genomsnitt 15*440 mil = 6 600 mil/år och bilpoolsbil.

Då elbilar är betydligt mer energieffektiva än konventionella bilar ger elbilarna i poolen ytterligare energibesparing. Elbilarna är minst dubbelt så energieffektiva som konventionella bilar.

Energiåtgången för en konventionell bensinbil med en bränsleförbrukning på 0,8l/mil för att köra 6 600mil är ca (6 600mil *0,8l bensin/mil * 9,06kWh per liter bensin) 47 837kwh/år.

Då elbilpoolen i Sisjön kommer att ha två bilar ger det ytterligare besparing för bilarnas energieffektivitet på 47 837kwh/år.

Total beräknad besparing för elbilpoolen är därmed ca 115 000 kWh/år.

7.2.4 Total energibesparingspotential

Enligt beräkningar gjorda utifrån resandet med områdets nya busslinje, ökat cyklande med företagscyklar samt den kommande bilpoolen har följande besparingar beräknats:

Antaget att busslinjen finns kvar i området efter juni 2014.

Uppskattad potentiell energibesparing till följd av projektet ca 147 000kWh/år.

Den stora vinsten med arbetet, som också är svår att mäta i energibesparing, är den förändring i attityd och handlingsvilja i arbete med åtgärder som flera av de stora aktörerna i området tydligt visat.

8 Måluppfyllelse

Utifrån genomförd utvärdering har måluppfyllelsen bedömts.

8.1 Trafikkontorets övergripande mål

1. Att tillsammans med aktörer i området utveckla metoder för att effektivisera transporter och resorna i området.
 - ✓ Utifrån resultat och intervjuer med deltagande aktörer bedöms målet vara uppfyllt.
2. Att åstadkomma åtgärder tillsammans med medverkande aktörer så att dessa kan framstå som nöjda förebilder.
 - ✓ Utifrån resultat och intervjuer med deltagande aktörer bedöms målet vara uppfyllt.

⁴ Utvärdering av effektsamband för bilpool, Publikationsnr:2012:160, Trafikverket 2012

8.2 Trafikkontorets detaljerade mål

1. Minskat antal inkommande fordon i området med 10 %.

Inför start av projektet gjordes en mätning över inkommande fordon till området. Sedan starten av projektet har trängselskatten införts i Göteborg och då området är under utveckling har flera nya aktörer öppnat i området. Exempelvis har besöksintensiva verksamheter som bygghandeln Bygg Max, inredningsbutiken Chili, HTH köksbutik med flera öppnat i området. Någon uppföljande mätning har därför inte gjorts då flera omständigheter förändrats i området.

✓ Sannolikt har inte åtgärderna påverkat trafiken i önskad omfattning.

✓

2. Minskad energianvändning för inköpsresor i och med ökad andel kollektivtrafikresor till och från området samt alternativa transportmedel inom området

Utifrån genomförd uppföljning över bussresenärer och de informationsåtgärder som gjorts antas energiförbrukningen från inköpsresor minskat. Så även verksamma i områdets inköpsresor med bil under dagtid.

✓ Projektet har bidragit till målet, i vilken omfattning är svårt att uppskatta.

8.3 Projektgruppens övergripande mål

Högsbo- Sisjö handelsområde ska upplevas som ett attraktivt område för befintliga verksamhetsutövare, nyetablerare, boende, besökare och anställda. Transportbehoven av människor och gods skall tillgodoses effektivt med avseende på trafikarbetet och den generella bilden av trafiksituationen ska vara god.

✓ Enligt genomförda intervjuer med verksamheterna är målbilden inte nådd men ambition finns att arbeta vidare med frågan.

8.4 Projektgruppens delmål

1. God kollektivtrafik – besökare
 - ✓ Den nya busslinjen och informationsinsatser har bidragit till målet.
2. God kollektivtrafik – anställda
 - ✓ Den nya busslinjen och informationsinsatser har bidragit till målet.
3. Minskade interna persontransporter med bil
 - ✓ Områdesintern buss, företagscyklar och informationsarbete har bidragit till målet.
4. Optimerad gods- och avfallshantering
 - ✓ Mål inte uppfyllt
5. Ökad attraktivitet att gå och cykla inom området
 - ✓ Osäkert, ev. har informationsinsatser i området bidragit till upplevd ökad attraktivitet. Inga fysiska åtgärder har gjorts.
6. Större och färre inköp med bil
 - ✓ Osäkert, ev. har informationsinsatser i området bidragit till målet.
7. Ökade kunskaper och engagemang kring trafikfrågorna hos verksamhetsutövare
 - ✓ Målet är enligt intervjuer med verksamma i området uppfyllt.
8. Ökade kunskaper hos anställda och besökare om befintlig kollektivtrafik
 - ✓ Målet är uppfyllt.

9 Erfarenheter

9.1 Erfarenheter från LFA metoden och arbetet med verksamheterna

Erfarenheterna från arbetet med LFA- metoden visar på både för- och nackdelar. Metoden har bidragit till att ett antal verksamheter deltagit i arbetet och engagerat sig fullt ut. Flera verksamheter deltog dock i början av arbetet men fullföljde inte arbetet, vilket kan berott på flera orsaker.

Arbetet med att knyta företag till projektet har varit väldigt tids- och resurskrävande, liksom arbetet med workshopsen och det fortsatta arbetet med enskilda möten som visade sig behövas för att förankra projektet. Många ställde sig frågande till nyttan och prioriterade inte tidsmässigt gemensamma möten.

För projektet var det flera verksamheter som upplevde inramningen av projektet otydlig i början. Både arbetsområdet hållbara resor och transporteter var främmande för verksamheterna och det gjorde det svårt för verksamheterna att själva välja åtgärder utan större kunskaper om vilka möjligheter som fanns. Trafikkontorets roll blev därmed också att förmedla kunskaper vilket i viss mån även påverkat inriktningen på arbetet.

Arbets sättet enligt LFA-metoden bidrog till att åtgärdsarbetet konkretiserades succesivt och blev mer och mer greppbart.

I genomförandeskedet var det till slut enbart fastighetsägare och ett företagshotell som var delaktiga. Det visade sig vara svårt att arbeta med verksamheter med väldigt olika ingång och intressen. Även bland fastighetsägarna skilde sig intressena och motiven åt i åtgärdsarbetet. Trafikkontoret har lagt mycket energi på att hitta fastighetsägarnas olika drivkrafter för att behålla intresset för arbetet. Gemensamt för fastighetsägarna var att arbetet med åtgärderna skulle ge affärsmässiga fördelar på ett eller annat vis.

För engagemanget i projektet har Trafikkontorets roll som samordnare varit viktig. Genom frekventa kontakter och ihärdigt arbete ökade förtroendet för både Trafikkontoret Göteborgs Stad och för att projektet skulle resultera i praktiska åtgärder. Företagarföreningens roll och tidigare relationer med verksamheterna har också varit ovärderlig för att få upp och bibehålla intresset.

Anledningen till att många verksamheter valde att inte arbeta vidare i projektet är flera. Identifierade anledningar är:

- Flera av handelskedjorna är styrda centralt och är begränsade i sitt handlingsutrymme
- Mindre företag hade svårt att känna sitt ansvar för den gemensamma trafiksituationen i området.
- Anställda inom handel har förhållandevis svårt att komma ifrån sina butiker för att gå på gemensamma möten

Fastighetsägarnas engagemang beror bland annat på:

- Fastigheterna hade en närmare kontakt med områdets företagarförening då dessa ingår i partnergruppen.
- En bättre trafikmiljö och attraktivare området höjer värdet på fastigheterna i området vilket engagerat fastighetsägare.

Under projekttiden har de fastighetsägare som varit delaktiga i arbetet utvecklats och deras kunskaper och medvetenhet har ökat. De har också gått från att vara passiva med olika inställning till att faktiskt handla och investera ekonomiskt i arbetet. Det finns dock ett par fastighetsägare som fortfarande inte visat engagemang.

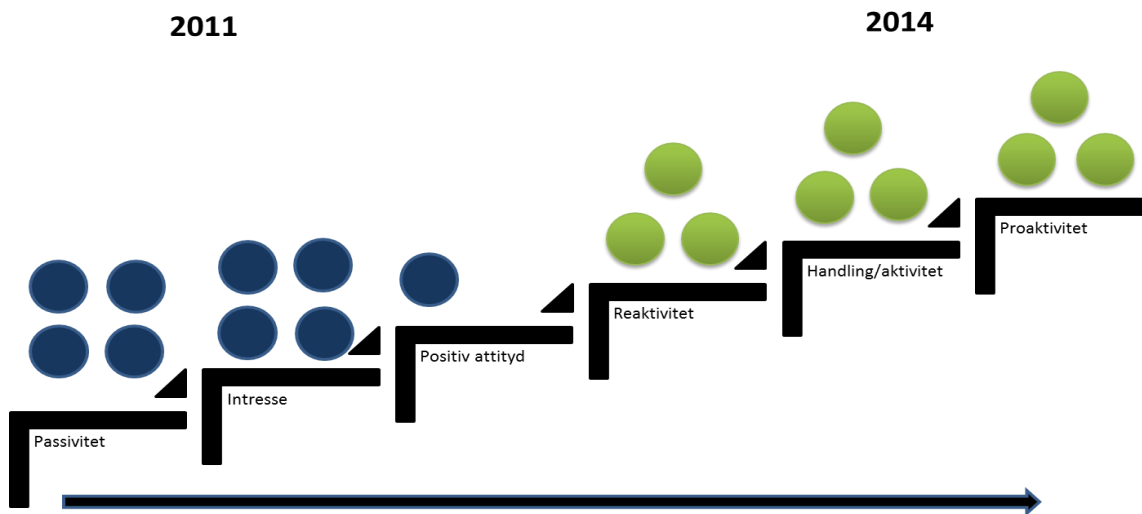


Bild 15. Nio aktiva verksamheters mentala förflyttning under projektets gång. Värderingen är gjord utifrån genomförda intervjuer samt bedömning av arbetsinsatser.

9.2 Övriga erfarenheter:

Erfarenheterna från projektet är många och kan sammanfattas enligt följande:

- Det kräver tålamod och förståelse vid arbete med frivilliga åtgärder. Relationsbyggande tar tid och har varit avgörande för att skapa delaktighet.
- Arbetsmetoden har varit resurskrävande men har resulterat i ett positivt engagemang hos flera stora aktörer i området.
- Det är viktigt att kartlägga deltagande parter intressen och befogenheter tidigt i processen. Flera stora kedjor i området är begränsade av centrala beslut.
- Att arbeta med anställdas resor till jobbet har varit lättare att skapa engagemang kring än besöksresor.
- Företagarföreningen har fått en konkret fråga att samverka kring och ser nu tillgänglighet som en viktig konkurrensfördel.
- Ett fåtal aktörer tog tidigt ställning och visade tydligt för övriga att det fanns intresse att delta i arbetet för en bättre trafikmiljö. Vilket var viktigt för processen med att åstadkomma åtgärder.
- Det långsiktiga arbetet har fått flera aktörer att se trafiken med nya ögon och också känna att de tillsammans kan bidra till en bättre trafikutveckling.
- Det tar tid att få offentliga verksamheter att samverka med privata företag då målbilden skiljer sig åt.
- Att mäta effekterna av arbetet har varit svårt då det i området sker förändringar som projektet inte kunnat påverka. Ex. trängselskatt och nya etableringar.