



Goda exempel på

Mobility Management

från regionerna i SustraMM



European Union
European Regional Development Fund



LANDESAMT FÜR UMWELT,
LANDWIRTSCHAFT
UND GEOLOGIE



SustraMM Partner



Utgiven av:

Technical University of Dresden,
Chair of Transport Ecology
Hettnerstr.1, 01069 Dresden
Telefon: +49 351 46 33 65 66

I samarbete med SustraMM-partner:

Energikontor Sydost, Sverige
Cluses kommun, region Haute-Savoie
Staden Pirna, region Sachsen

Redigerad av:

Torsten Belter, Sandra Sorof

Layout:

Sandra Sorof

Färdigställd:

September 2012

Allmän information:

Författarna har ensamma ansvaret för innehållet i denna rapport. Den företräder inte nödvändigtvis Europeiska gemenskapens åsikter. Europeiska kommissionen ansvarar inte för någon form av användning av informationen som finns i rapporten. Rapporten har tagits fram i EU-projektet SustraMM – Sustainable transports for managing mobility.

Goda exempel

Om SustraMM

Mot bakgrund av de dramatiska sociala och ekonomiska konsekvenserna av vår nutida energislösande livsstil vill vi med projektet SustraMM stötta lokala och regionala myndigheter att nå målen i EU:s energi- och klimatpaket på områdena hållbart resande och Mobility Management.

SustraMM vill uppmuntra till ändrade resvanor och attityder. SustraMM har skapat ett bra erfarenhetsutbyte mellan Haute-Savoie (Frankrike), Sachsen (Tyskland) och Småland. Nyckelaktörer i regionerna har under 2011–2012 utbildats i Mobility Management och vikten av att ha med mjuka åtgärder i transportstrategier. Vid sidan av den här publikationen, Goda exempel, kommer även Riktlinjer och Rekommendationer att tas fram för att kunna påverka transportplaneringen lokalt och regionalt.

www.enercitee.eu/Sub-Projects/SUSTRAMM/

Goda exempel

Broschyren beskriver tolv goda exempel som genomförts i tre regioner inom ramen för projektet SustraMM. Hittills har man mest provat Mobility Management i större städer. Därför handlar de här exemplen framför allt om bra projekt som genomförts och passar för små och medelstora städer. Man kan läsa om Mobility Managementåtgärder i olika regioner och framgångar med dem och samtidigt visa på svårigheter med att genomföra dem. I en del fall finns uppgifter om finansiering, samt organisationer och myndigheter som ger stöd.

Viktigast är att presentera förslag för regioner eller organisationer som har planer på Mobility Managementåtgärder framöver.

I slutet av broschyren finns uppgifter om kontaktpersoner och webbplatser för er som vill veta mer.

Regionerna

Staden Cluses, Haute Savoie

Cluses är en kompakt, medelstor stad som ligger i departementet Haute-Savoie i regionen Rhône-Alpes i östra Frankrike. Cluses är med sina 18 000 invånare på en yta av 10,45 km² sjätte största staden i departementet. Staden ligger i floddalen vid floden Arve, mellan Geneve i Schweiz och Chamonix - Mont-Blanc. Den är ett högteknologicentrum för precisionsteknik, och är känd som huvudstaden för bearbetning av delar till fordonsindustrin (60 % av företagen arbetar för den sektorn), elektronik, hushållsapparater och medicinsk utrustning. Staden ligger längs huvudvägen mellan Schweiz och Italien och är omgiven av berg och många turistmål.

Sachsen

Sachsen ligger i nordöstra Tyskland och är en av 16 delstater. Delstaten har cirka 4,1 miljoner invånare på en yta av cirka 18 400 km² (källa: Sachsens statistikkontor). Vid sidan av de tre stora städerna Dresden, Leipzig och Chemnitz karakteriseras regionen av medelstora städer. En av dem är Pirna sydost om huvudstaden Dresden. Pirna har 39 000 invånare på en yta av cirka 53 km². Speciellt den gamla stadskärnan har blivit alltmer attraktiv på senare år.

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län ligger i sydöstra Sverige. Antalet invånare är cirka 600 000 på en yta av 23 000 km². De tre största städerna är Växjö (80 000 invånare), Kalmar (62 000 invånare) och Karlskrona (32 000 invånare). Länen har tillsammans 25 kommuner med tätorter.

- 1 Cluses i Haute-Savoie, Frankrike
- 2 Sachsen, Tyskland
- 3 Kronobergs, Kalmar och Blekinge län



Goda exempel

I Tabell 1 nedan finns en sammanfattning av regionernas tolv Goda exempel. De beskrivs kortfattat med vilka kategorier de tillhör.

Översikt av projekt	Sida	Geografiskt område		Tillämpningsområde				Transportsätt som stöds i projektet				Målgrupper			
		Staden	Landet	Infrastruktur, design, teknik, planering	Finansiellt stöd, bidrag	Organisatoriskt stöd/ Driftstöd	Skapa medvetenhet, utbildning, information	Kollektivtrafik	Cykling	Gång	Samåkning	Allmänheten lokalt/regionalt	Definierad grupp (t.ex. anställda)	Arbetsgivare/ Operatörer	Övriga
Staden Cluses i Haute-Savoie, Frankrike	Miljövänliga transporter under stadsmusikfestivalen Musiques en stock	6	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
	Nät av gratisbussar	8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>			
	Grönt cykelstråk från Leman till Mont-Blanc	10	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
	Administration med miljöansvar: mobilitet och transporter	12	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
Sachsen, Tyskland	CarGo Tram Dresden	14	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>						<input type="radio"/>	
	Mobility Managementåtgärder på företag, exemplet Infineon Technologies Dresden	16	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
	Pendlarnätverk	18	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>					<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
	Cykelbussar	20		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>			
Kronobergs, Kalmar och Blekinge län, Sverige	Blekingeresan	22	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>		
	Regionala klimat- och mobilitetskontor i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län	24	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
	SydostTrampar	26	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>		
	Testresenärer	28	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>		

Tabell 1: Översikt Goda exempel

Plats:

Staden Cluses

När:

2011

Initiativtagare och stödjande parter:

Kontoret för hållbar utveckling i Cluses

Kommunikations- och evenemangskontoret i Cluses

Prioriterre (NGO): utbildning, utvärdering, information

Miljövänliga transporter under stadsmusikfestivalen Musiques en stock

I staden Cluses bestämde man sig 2010 för att göra alla evenemang gröna med hjälp av metoden ASSER (Handlingar, lösningar och tjänster för evenemang med ansvar för miljön) som tar upp sopor, energi och hållbara transporter. Man började med det största evenemanget: stadsmusikfestivalen Musiques en stock.

Bakgrund och mål

Cluses deltar i ett program för miljöansvar hos sina anställda och i lokala Agenda 21-arbetet för en hållbar stad. Huvudmålen är att:

- minska bidraget till växthusgasutsläpp och klimatförändring
- förbättra och utveckla alternativa sätt att ta sig till och från evenemanget
- öka människors medvetenhet och stötta dem i att ändra sina vanor och beteenden.

C'EST QUOI ÊTRE UN ÉCO-FESTIVALIER ?



On utilise des modes de transport éco-responsables !
Co-voiturage, transport en commun, vélo, roller...

Genomförande

Man började med att Prioriterre höll två dagars utbildning i ASSER-metoden för åtta medarbetare från de av stadens förvaltningar som är engagerade i musikfestivalen, däribland miljökontoret. De utsåg sedan en hållbarhetsansvarig för evenemanget. Varje månad höll man möte för att definiera projekt och aktiviteter, varje gång med ett tema som till exempel sopor, mat, energi och transporter. Man planerade för att utvärdera resultaten med ett frågeformulär enligt ASSER-metoden och en kartläggning under evenemanget av hur folk tog sig till och från Cluses. Mycket kommunikationsmaterial tillhandahölls – affischer, video, webbplatser, lokala medier och sociala medier. Under själva festivalen Musiques en stock 2011 erbjöds:

- cykelställ (32 cykelställ på 2 platser)
- uppmuntran att komma till fots, på cykel eller inlines, stånd med tema miljöansvar (Prioriterre)
- uppmuntran att samåka via den regionala webbplatsen www.covoiturage.cg74.fr
- hybridfordon för transport av artister till och från flygplats och hotell
- frågeundersökning om transporter under festivalen.



Till 2012 års upplaga av musikfestivalen har man en ny tjänst med sex minibussar. Också de som bor i grannstäderna ska kunna lämna bilen hemma och ta sig till festivalen gratis!

Slutsatser

Festivalen 2011 fokuserade på:

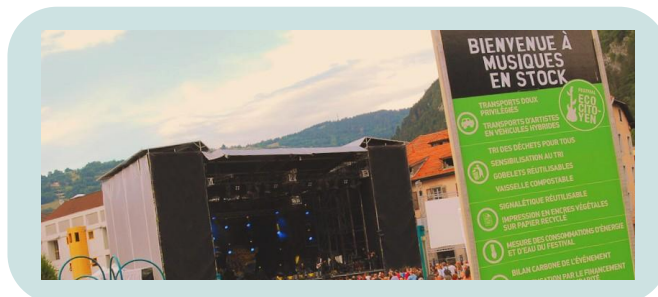
- kartläggning av varifrån och hur festivalbesökarna kom (undersökning där 1058 personer intervjuades av fem frivilliga under fyra festivaldagar)
- uppmuntran och råd om hållbart resande (17 personer registrerade på hemsida för samåkning).

Kartläggningen ger bra input till nya aktiviteter för 2012 års festival. Den visar bland annat att mer än 50 procent av festivaldeltagarna var lokala besökare som är beredda att lämna bilen hemma om det finns gratis skytteltrafik. Resultatet är en stor framgång – 1281 personer åkte med skytteltrafiken 2012.

Finansiering av projektet

Festivalen Musiques en stock finansieras till stor del av staden Cluses samt av regionen Rhône-Alpes, Haute-Savoie, SOMFY, SAUR, Honda med flera.

Miljöaktiviteterna ingår i festivalens totala budget. Gratis skytteltrafik skötes av en grupp volontärer, men man hade kostnader på cirka 1000 euro för hyra av minibussar.



Lärdomar

ASSER-metoden kan användas för alla slags evenemang och festligheter. Två dagars utbildning räcker enligt Atemia som håller utbildningar i Europa. Nyckeln är att bilda en grupp som ansvarar för miljöfrågorna och håller regelbundna möten. Varje person i gruppen ansvarar för ett område, till exempel transporter och mobilitet.

Nästa steg

Till nästa års festival hoppas man kunna erbjuda en stadsbuss till och från festivalområdet och att fler kommer till fots och på cykel.

Varför är detta ett gott exempel?

Musiques en stock är det allra största gratisevenemanget som staden Cluses ordnar. Det har varje år i juli sedan 2001 samlat mer än 20 000 personer fyra kvällar i rad. Miljövänliga festivaler och evenemang är ett sätt att begränsa stadens ekologiska fotavtryck. De ger bra tillfälle att öka människors medvetenhet om energi- och klimatfrågor. Det handlar om mat, energi, sopor och inte minst miljövänliga transporter och hållbart resande – och kan verkligen kan göra skillnad i hur mycket evenemanget påverkar miljön.

Plats:

Cluses

När:

2008 (pågår fortfarande)

Initiativtagare och stödjande parter:

Stadsfullmäktige, Borgmästaren
Tekniska kontoret i Cluses: allmänt arbete, GIS, kommunikationsavdelningen

Nät av gratisbussar

Efter att ha fått förnyat mandat, bestämde borgmästaren tillsammans med stadsfullmäktige att utveckla nätverket av gratisbussar. Redan 2008 blev fyra av stadens busslinjer gratis för alla. Målgrupperna var speciellt unga, äldre personer, elever och låginkomsttagare.

Bakgrund och mål

Det flera decennier gamla bussnätet var föråldrat, med behov av ändrade busslinjer och anpassning till behoven hos dagens resenärer. Bussnätet började som skolorbussar och öppnades senare för alla med turer även på andra tider. När man införde gratis bussresor 2008 blev det nödvändigt att tänka om för hela kollektivtrafiken för att kunna erbjuda de boende effektiva, välfungerande och attraktiva transporter i staden.

Genomförande

Busslinjerna har gjorts om och en ny busslinje skapades 2009 för att förbättra servicen. Man kör under längre tid av dygnet. En knutpunkt skapades där alla busslinjer stannar så att man kan byta till andra bussförbindelser med en väntetid på cirka 10 till 15 minuter. Busshållplatserna, gamla som nya, är mer synliga och vid samma plats i bägge riktningar. Skyltningen är ny och mer synlig med tidtabeller och kartor. Ett lokalt företag står för busstrafiken, personal och underhåll. Staden upphandlade fem bussar och sköter bussnätet, kommunikation, underhåll och information till allmänheten. Tekniska kontoret fick använda sina resurser till detta eftersom det var ont om tid att få allt klart under 2008. 2009 fick en del justeringar göras för att det skulle passa ihop med skolornas behov.

Slutsatser

Skolelever och studenter är största gruppen resenärer under terminerna. I rusningstid räcker inte bussarna till. Trots att det är gratis är bussnätet underutnyttjat resten av tiden.

Finansiering av projektet

Gratis bussnät finansieras helt av stadens budget. Kostnaderna uppgår till 365 000 euro/år. När bussnätet mellan städerna kommer igång kommer man att ta ut en lokal skatt från lokala företag och arbetstagare.



Lärdomar

Det är viktigt att få ta del av andras synpunkter så att bussnätet kan erbjuda det som efterfrågas på orten. Har man inga egna trafikexperter får man anlita utifrån. Gratis bussresor är ingen garanti för högt utnyttjande så det är viktigt att utveckla kommunikation och marknadsföra olika evenemang.



Nästa steg

Tio städer, bland annat centralorten Cluses, bestämde sig för att bilda ett förbund med sina lokala myndigheter (Communauté de communes). Transporter och resande är bland det viktigaste på agendan och borgmästarna vill utveckla en strategisk plan för att finansiera och organisera åtgärderna. En studie för att inom en nära fram-

tid bygga ett bussnät mellan städerna inleddes i december 2010.

Varför är detta ett gott exempel?

Efter att ha fått förnyat mandat bestämde borgmästaren tillsammans med stadsfullmäktige att utveckla nätverket av gratisbussar. Redan 2008 blev fyra av stadens busslinjer gratis för alla. Målgrupperna var speciellt unga, äldre, elever och låginkomsttagare.

Plats:

Staden Cluses och regionen Haute-Savoie

När:

2005 (pågår fortfarande)

Initiativtagare och stödjande parter:

Département de Haute-Savoie

Lokala myndigheter (däribland staden Cluses)

SM3A (Syndicat Mixte

d'Aménagement des Abords de l'Arve)

Grönt cykelstråk från Leman till Mont-Blanc

Departementet Haute-Savoie håller på att ta fram en långsiktig policy för cykelvägar och gröna stråk. Det 80 kilometer långa gröna stråket "Från Leman till Mont-Blanc" är den viktigaste delen och sträckan genom Cluses var färdig först.

Bakgrund och mål

Målen är att erbjuda säkra, markerade gång- och cykelvägar och att täcka in regionen med ett nät av gröna stråk, både på landet och i städerna. Det gör det möjligt att upptäcka landskapet och floden Arve på ett miljövänligt sätt.

Genomförande

En överenskommelse gjordes mellan fullmäktige i Haute-Savoie, staden Cluses och ett lokalt förbund för planering och skötsel av floden Arve (SM3A – "Syndicat Mixte d'Aménagement de l'Arve et de ses Abords"). Tre kilometer cykelbana har skapats under 2006 så att man kan köra tvärs igenom Cluses längs floden Arve. Den har utvecklats från en enkel cykelbana till en cykelväg med skyltar. Den här delen av det gröna stråket från Leman till Mont-Blanc var relativt enkel att ordna eftersom all mark var offentligägd. Andra delar har fastnat eller fördröjts på grund av problem med tillgången på mark. Ett partnerskap med grannstäder och finansörer är nyckeln till god kontinuitet i projektet framöver.



Slutsatser

Denna regionala policy är till nytta även för stadens policy. De gröna cykelstråken gör att man kan ta sig igenom staden på ett nytt och säkert sätt, utan motorfordon. På sommaren är cykelvägen full av cyklande familjer och ungdomar.

Finansiering av projektet

Haute-Savoie står för byggkostnaderna och staden Cluses för utrustning, belysning, säkerhet och organisation. Det kostade 700 000 euro att anlägga 3 kilometer cykelväg. Uppskattning av kostnader för drift och underhåll saknas.

Lärdomar

Att bilda partnerskap med grannstäder och finansiärer är nyckeln till god kontinuitet i programmet. Tekniska svårigheter och höga anläggningskostnader kan uppkomma och måste utvärderas i början av projektet för att undvika att det tar lång tid att genomföra och blir försenat.

Nästa steg

Nästa sträcka som håller på att byggas går mellan städerna Cluses och Magland. Man planerar också en pedagogisk cykelväg med information om floderna och naturen.

Varför är detta ett gott exempel?

Avgörande för att minska transporternas påverkan på miljön är att minska antalet resor med motorfordon utan att det blir svårare för människor att snabbt och bekvämt kunna ta sig fram. Grönt cykelstråk är en väg som är reserverad för andra än motorfordon – cyklar, gångtrafikanter, inlinesåkare, personer som färdas i rullstol eller med rollator och andra. Gröna stråk och cykelvägar ger alla en bättre valfrihet när de färdas, särskilt när de färdas lokalt, och chansen att vara med och minska användningen av privatbilar.



Plats:

Cluses och regionen Haute-Savoie

När:

2011

Initiativtagare och stödjande parter:

Staden CLUSES

Alla kontor i stadens administration

Cluses referensgrupp för hållbarhet och miljöansvar

Administration med miljöansvar: mobilitet och transporter

Under 2010 utvärderade staden Cluses ett treårigt internt program för en grönare administration. Transporter och mobilitet är ett viktigt kapitel och har fem aktiviteter med i programmet.

Bakgrund och mål

Det finns mål för att minska det ekologiska fotavtrycket för stadens administration och samtidigt minska kostnader genom att använda mer miljövänliga transportsätt. Därför ska anställda och tjänstemän övertygas att ändra sina resvanor.

Genomförande

350 av stadens tjänstemän fick en endagarsutbildning om miljöansvar och hållbarhet under 2009 och 2010. Man gjorde samtidigt en enkät och satte upp en förslagslåda för idéer. Stadens referensgrupp för hållbarhet och miljöansvar bestående av 25 personer höll fem till sex möten under året för att skapa projekt, aktiviteter och pröva nya vägar. Varje möte hade ett tema: avfall, mat, energi, transporter etc. Information till de anställda spreds internt med e-post, intranät och via referensgruppen. Man lade upp en plan med fem mål för transporter och mobilitet:

- Förnya kommunens bilbestånd med miljövänligare fordon.
- Se till så att man kan cykla vid resor inom staden och ordna cykelförbindelser mellan kommunala byggnader.
- Ordna så att tåg utnyttjas för längre resor, t.ex. till utbildning, konferenser, möten.
- Starta en diskussion om ny kommunikationsteknik som videokonferenser, inbjudan till konferenser, överföring av filer, internet.
- Främja mjuka resvanor i arbetet: gång, cykling, inlinesåkning, bilpooler.



Slutsatser

Uppnådda resultat:

- Utbildning och samtal om hållbarhet och resande/transporter.
- Studie av koldioxidfotavtrycket och kartläggning av resandet hos 100 anställda i administrationen.
- Två möten om mobilitet i miljöansvarsgruppen.
- Ett nyttofordon som använts sedan 2009.
- Fyra cyklar som använts av lokala polisen sedan 2005.
- Fyra cyklar för korta resor, varav två elcyklar, införskaffade 2011.
- Överenskommelse om en lokal bilpool som kan användas även av stadens personal planerad till hösten 2011.
- Tekniska krav under 2011 (växthusgasutsläpp, drivmedelsförbrukning) vid offentlig upphandling av fyra bilar och långtidshyrning av en buss till ungdoms- och skolförvaltningen.



Effekterna av programmet är hittills ganska små – få nya cyklister, fortsatt bilanvändning och förseningar med att skapa en bilpool.

Finansiering av projektet

Projektet finansieras av stadens budget. Det finns ingen beräkning av specifika kostnader. Två av de fyra cyklar som skaffats har finansierats av EnercitEE.

Lärdomar

Utbildning och information är en förutsättning för att anställda och andra ska ändra sina vanor och ta till sig nya beteenden för sina resor och transporter.

Nästa steg

En utbildning i ecoDriving för 25 av stadens anställda planeras till hösten 2012.

Varför är detta ett gott exempel?

I Cluses strävar man efter att staden ska bli en modell för hur man minskar koldioxidfotavtrycket med hjälp av det lokala Agenda 21-arbetet. Miljöansvar – det är det engagemang som medarbetare i den offentliga förvaltningen har, individuellt eller kollektivt, för att begränsa miljöpåverkan av verksamheten. På olika förvaltningar som arbetar med exempelvis material och utrustning, vattenförbrukning, energi och transporter kan man arbeta för att minska växthusgasutsläppen, förorenande ämnen, vattenförbrukning och avfallsmängden.

Plats:

Dresden, Tyskland (cirka 500 000 invånare)

När:

CarGo Tram har planerats sedan 1999 och togs i drift 1 mars 2001

Initiativtagare och stödjande parter:

DVB AG (Dresdner Verkehrsbetriebe, lokal kollektivtrafikoperatör)

Staden Dresden, Volkswagen AG

CarGo Tram

CarGo Tram är en godsspårvagn i Dresden. Den levererar komponenter till biltillverkningen vid Volkswagens "Genomskinliga fabrik" (Gläserne Manufaktur, med insyn samt mycket glas i fasaden). Transporterna går på kollektivtrafikens spårvägsnät och ersätter tre 18-meters lastbilar (60 ton, 214 m³). Leverans i tid kan garanteras.

Bakgrund och mål

Eftersom Volkswagen AG ligger mitt i Dresden är löpande leveranser med lastbilar som kör genom staden inte bra. Vid fabriken finns minimalt med utrymme för lagring och bara ett litet område där godstransportfordon kan vänta. Dessutom kräver allmänheten, politikerna och förvaltningarna att det ska finnas

ett koncept för miljövänlig logistik. Eftersom både bilfabriken och järnvägsstationen Dresden Friedrichstadt ligger nära spårvägslinjer med hög kapacitet var projektet möjligt att finansiera.



Genomförande

Planeringen började 1999. Den innebär

- leverans av delar till biltillverkningen och hopsamling av tomma vagnar
- val av transportväg
- byggnation av sidospår till VW-fabriken på cirka 300 meter och till godstrafikcentrum vid järnvägsstationen Friedrichstadt på cirka 500 meter samt konstruktion av tidtabell för CarGo Tram.

Var 40:e minut åker en godsspårvagn 4,5 km genom centrala Dresden från godstransportcentret Dresden Friedrichstadt till Straßburger Platz där fabriken ligger. En tur tar cirka 25 minuter, och man har två tåg med två manövernivåer och fem vagnar vardera för att kunna köra i båda riktningarna. En CarGo Tram är 60 meter lång och väger 90 ton.

Slutsatser

Eftersom spårvagnens leveranser av bildelar kommer precis i rätt tid behöver man inget lager (högt kapacitetsutnyttjande). Volkswagen sparar därmed utrymme.

Varje transport ersätter tre lastbilar (60 ton, 214 m³) genom centrala staden och stugar samman godset på spårvägstransporterna vilket förenklar den logistiska hanteringen.

Kollektivtrafiken störs inte av godstransporterna eftersom tidtabellen för CarGo Tram samordnats med kollektivtrafikens tidtabeller (CarGo Tram kör mellan turerna i kollektivtrafiken och med eget schema).



Finansiering av projektet

Projektet är privat finansierat av Volkswagen AG. Kostnaderna är delvis okända. När tåget köptes in kostade det cirka 3,3 miljoner euro.

Lärdomar

Man har visat att fabriker som ligger i städer har negativa effekter på miljön. Med godstransporter på CarGo Tram kan även storföretag utnyttja miljövänliga transporter. CarGo Tram kan också användas för andra godstransporter i staden. I de flesta fall är anläggningar av typen CarGo Tram bara lönsamma om den infrastruktur som krävs redan finns eller spårnätet behöver byggas ut.

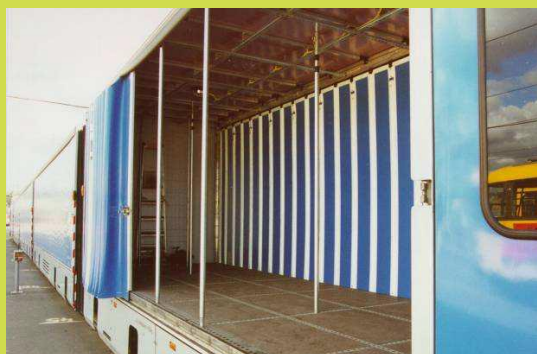
Nästa steg

Fler idéer för godstransporter på Cargo spårväg:

- kretsloppsekonomi (avfallstransporter)
- extensiv detaljhandel
- leveranser till byggarbetsplatser och borttransport av avfall
- logistik för sjukhus.

Varför är detta ett gott exempel?

Genom att använda befintlig infrastruktur för spårvägar kan man avlasta vägarna genom stadens centrala delar. Dessutom blir leveranserna till fabriken säkrare och mer tillförlitliga. Företaget kopplade samman miljö och ekonomi och sparar nu pengar med miljövänliga transporter.



Plats:

Dresden Klotzsche (Tyskland)

När:

1996–2004

Initiativtagare och stödjande parter:

Infineon/Qimonda (privat företag, halvledartillverkare med cirka 2 000 anställda)

Staden Dresden

PGN - Planungsgruppe Nord Kassel (norra planeringsgruppen i Kassel)

Mobility Management-åtgärder på företag, exemplet Infineon Technologies Dresden

En av de största arbetsgivarna i Dresden, företaget Infineon/Qimonda, skapade "Infineon-biljetten" för att göra kollektivtrafikresor mer attraktiva, uppmuntra till cykling genom att förbättra cykelinfrastrukturen och skapa ett intranät som plattform för att stimulera sina anställda till samåkning.

Bakgrund och mål

Det främsta målet med Mobility Managementåtgärderna var att minska behovet av parkeringsytor och försöka undvika att bygga ytterligare en bilparkering.

Att resa själv i privatbil är något som måste undvikas genom att göra de anställda medvetna om alternativa sätt att resa. De anställda ska hellre åka med kollektivtrafiken och andra miljövänliga transportsätt än att ta den egna bilen till arbetet.

Genomförande

Eftersom den genomsnittliga resan till arbetet för de anställda var 21 kilometer och med en höjdskillnad på cirka 140 meter behövde flera åtgärder ordnas.

- Med den nya Infineonbiljetten (ett samarbete mellan den lokala kollektivtrafiken DVB och Infineon) blev det billigare för de anställda att ta tåg, buss och spårvagn och dessutom anpassades turlerna till de anställdas behov (samordning av tidtabeller med skiften, omplacering av hållplatser).
- En plattform för samåkning skapades och kollektiv taxitransport anordnades.
- Säker cykelparkering byggdes, arbetsplatserna erbjöd duschar och omklädningsrum och dessutom förbättrades infrastrukturen för cyklister (cykelvägar, korsningar, trafikljus).
- En mobilitetsgrupp bestående av tio anställda skapades. De ordnade mobilitetsdagar (2000, 2004 och 2006) samt möten med stadens tjänstemän. De spred också information via intranätet och på arbetsplatsmöten.



Slutsatser

Ett resultat var att andelen resande med olika transportsätt förändrades i riktning mot fler miljövänliga resor (stadig ökning från 26 % till 38 %). Antalet kollektivtrafikanvändare ökade med 14 %, antalet cyklister med 16 % (under perioden 1996–2003). Andelen bilister minskade från 68 % till 59 %, och CO₂-utsläppen minskade med 18 % från 1996 till 2003.

De anställda sparade pengar (cirka 3000 kronor per person och år) och företaget Infineon/Qimonda sparade cirka 3 miljoner euro eftersom de inte behövde bygga ännu en bilparkering. Företaget fick på köpet en friskare personal och förbättrade sin image.

Kollektivtrafikoperatören DVB AG blev också en vinnare eftersom de fick fler resenärer.



Finansiering av projektet

Projektet finansierades av Infineon Technologies. Kostnaderna är okända men företaget sparade in investeringskostnader på cirka 3 miljoner euro som de annars hade haft.

Lärdomar

Projektet var till nytta för både miljön och ekonomin. Företaget sparade pengar, fick friskare personal och förbättrade sin image, och de anställda levde mer

hälsosamt och sparade reskostnader. Utsläppen till miljön minskade. Exemplet visar att också stora företag kan åstadkomma en stor förändring så att de anställdas resor till och från arbetet blir mer miljövänliga – något som även påverkar företaget positivt.

Nästa steg

Det är viktigt att utvärdera andelen resande med olika transportsätt genom återkommande intervjuer med de anställda.

Varför är detta ett gott exempel?

Projektets vinnare är företaget Infineon, dess anställda, staden och miljön. Åtgärden passar också för andra växande företag som har sina anläggningar i eller nära större städer. Att effektivt organisera olika sätt att åka till och från företaget innebär att man tar ett steg vidare på vägen till mer miljövänliga och socialt hållbara pendlingsresor. Med liten ekonomisk insats förändrade projektet de anställdas resvanor utan att begränsa mobiliteten.



Plats:

Sachsen

När:

Juli 2008 (pågår fortfarande)

Initiativtagare och stödjande parter:

MOVECO GmbH; SAENA-sächsische Energieagentur (Energikontoret i Sachsen)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Transportdepartementet)

Pendlarnätverk

Pendlarnätverket är en internetbaserad plattform för samåkning till arbetet och på fritiden.

Bakgrund och mål

Antalet pendlare i Sachsen ökar stadigt sedan år tillbaka. Mer än 50 % av arbetstagarna i Sachsen var tvungna att pendla till arbetet 31 december 2006, och i vissa regioner som exempelvis Leipzig var det så många som 78 procent. Eftersom drivmedelskostnaderna hela tiden ökat kostar det mycket att dagligen bilpendla. Bilpendlingen medför enorma kostnader för skattebetalarna för att bygga nya vägar, underhålla vägar, externa transportkostnader, och för de miljöproblem det medför. Transporter står för huvuddelen av luftföroreningarna. Energikontoret SAENA i Sachsen vill stoppa den här utvecklingen med projektet "Modell för pendlarnätverk i Sachsen". Webbplatsen

www.sachsen.pendlernetz.de är sedan 15 juli 2008 öppen och gratis tillgänglig för alla pendlare och där kan de kommunicera med varandra. De som regelbundet kör vissa sträckor kan erbjuda samåkning och man också kan söka efter någon att åka med.



Genomförande

För att göra pendlarnätverket känt marknadsförde man det på internet, vid olika evenemang och med hjälp av foldrar och pressreleaser.

Slutsatser

Man hade väntat att fler skulle delta i nätverket efter två år. För närvarande har det 600 användare och 4 000 resor erbjuds. Det är svårt att göra en mer omfattande utvärdering p.g.a. gällande lagar om personlig integritet.

Finansiering av projektet

Projektet finansieras av SAENA, Energikontoret i Sachsen.

Lärdomar

Det är stora problem med att göra en utvärdering på grund av den tyska lagstiftningen om personlig integritet.

Nästa steg

Man håller nu på att sälja webbplatsen, och har stoppat sina investeringar och arbetet på den.

Varför är detta ett gott exempel?

Samåkning minskar kostnaderna för dagliga pendlingsresor till arbetet, minskar trafiken med privatbilar och är bra från miljösynpunkt.

sachsen
Pendlernetz.de Gemeinsam fahren und sparen!

MOVIECO
Machen Sie mit!

Das Berufspendlernetz Sachsen – ein Modellprojekt der Sächsischen Energieagentur – SAENA

Das Berufspendlernetz Sachsen
Ein Modellprojekt der Sächsischen Energieagentur – SAENA

Die Anzahl sächsischer Berufspendler steigt seit Jahren kontinuierlich. Über 50 Prozent der Erwerbstätigen in Sachsen sind gezwungen, zu ihrem Arbeitsplatz zu pendeln. In einigen Landkreisen lag der Anteil sogar bei knapp 80 Prozent.

Zu den stetig steigenden Treibstoffkosten kommen enorme Umweltbelastungen sowie volkswirtschaftliche Kosten (z.B. für Straßenbau und -instandhaltung), die die Allgemeinheit zu tragen hat. Die Sächsische Energieagentur hat aus diesen Gründen am 15. Juli 2008 das Pendlernetz Sachsen gestartet – die ideale Lösung zur Bildung von Fahrgemeinschaften für den Weg zur Arbeit.

[So funktioniert's »](#)

Wählen Sie einfach in der folgenden Grafik das Bundesland, danach den Landkreis und später den Ort aus, von dem Sie starten möchten. Danach werden Sie nach Ihrem Zielort gefragt und bekommen alle relevanten Fahrten und Gesuche übersichtlich aufgelistet.

Pendlernetz.de: Gemeinsam fahren und sparen!

Jetzt kostenlos registrieren!

Wählen Sie Ihren Startort:

In Dresden, Stadt

Abfahrtsort:

Zielort:

Ihre gewünschte Abfahrtszeit:
29.05.2012 07:00 Uhr

Fahrgemeinschaft suche

[Alle Gesuche ab Dresden, Stadt](#)
[Alle Angebote ab Dresden, Stadt](#)

[← zurück](#)

Unsere Partner

Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH

Als ein Unternehmen des Freistaates Sachsen ist die SAENA das sächsische Kompetenz-, Beratungs- und Informationszentrum rund um das Thema Energie.

Das Berufspendlernetz Sachsen ist für jeden Nutzer kostenfrei und hilft, CO₂-Emissionen sowie Stau zu reduzieren und somit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Helfen Sie mit und werden Sie als Unternehmen, Stadt oder Kreis Partner dieser nachhaltigen Idee.

Mehr Infos - [hier klicken](#).

Startseite
Angebote
Gesuche
Inserat eingeben
Registrieren
Erste Schritte
Hilfe
Nutzungsregeln
Fahrpreis/CO₂
Impressum

ANMELDEN
E-Mail Adresse / ID:
Passwort:
login
[» Passwort vergessen?](#)
[» Noch kein Nutzer?](#)
[Hier Registrieren](#)

saena
Sächsische Energieagentur GmbH

Lebzeichen setzen bei

Plats:

Sächsisches Elbland, Oberlausitz, Sächsische Schweiz (sydost om Dresden)

När:

2007 (pågår fortfarande)

Initiativtagare och stödjande parter:

Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna Sebnitz mbH (trafikbolag)
Verkehrsverbund Oberelbe (transport- och trafikförbundet)

Administrativa området Sächsisches Schweiz och Osterzgebirge, andra regioner t.ex. Oberlausitz samt transportföretagpartner

Cykelbussar

Långa avstånd och stora höjdskillnader ska inte vara något hinder för att ta cykeln. Längs attraktiva sträckor kan bussar ha släp som rymmer 20 cyklar. Vid behov kan släpen även hyras av enskilda.

Bakgrund och mål

Släpen köptes in under 2007. Regionen Oberelbe med Sächsisches Elbland, Sächsische Schweiz och Oberlausitz är utmärkt för cykelsemestrar och cykelutflykter. Här finns idylliska landskap, många olika sevärdheter och ett välutvecklat cykelväg-nät. Cykelbussarna erbjuder ett enkelt sätt att ta sig till de allra vackraste platserna.

Genomförande

Både turister och lokalbefolkning är välkomna att åka med cykelbussarna. De

marknadsförs på internet, på bussar och i lokalpressen. Ett stort problem är anskaffningskostnaderna för släp, som till en början måste betalas av bussbolaget.

Slutsatser

Efterfrågan växte mycket snabbt och blev stor längs de flesta färdvägarna.



Finansiering av projektet

Erbjudandet finansierades från början av Trafikförbundet Oberelbe och återfinansierar sig numera självt med intäkter från kunderna.

Lärdomar

Innan en ny färdväg introduceras ska behoven undersökas. Det är viktigt att se vilka turer som kan bli lönsamma.

Nästa steg

Nästa steg är för närvarande inte bestämt.



Varför är detta ett gott exempel?

Cykelbussar är ett attraktivt och bekvämt erbjudande för alla, turister såväl som lokalbefolkning. Tack vare cykelbussarna kan den ökande cykelturismen perfekt kombineras med den befintliga kollektivtrafikens tjänster.



Plats:

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län

När:

Våren 2011 (en klass med 12-åringar reser med buss och tåg under en dag)

Initiativtagare och stödjande parter:

Energikontor Sydost

Blekingetrafiken

Trafikverket

Naturvårdsverket

Karlskrona kommun

Blekingeresan

Under Blekingeresan åker grupper av 12-åringar med buss och tåg i sin region. De lär sig att planera sin resa tillsammans med läraren och rapporterar sedan med en affisch eller film till kollektivtrafikbolaget

Bakgrund och mål

Föregångsprojektet sattes 1998 i Helsingborgs kommun. Under tio år har 10 000 barn varit med på Skåneresan. Inspirerade av Helsingborgs exempel drog Karlskrona kommun, Blekingetrafiken, Trafikverket och Energikontor Sydost under våren 2011 igång ett pilotprojekt för en skolklass. Målet med Blekingeresan är att lära morgondagens resenärer hur man reser med kollektivtrafiken och visa att det finns andra transportsätt än föräldrarnas bil. En annan viktig sak är att barnen lär sig hur man använder karta, tidtabell och reseplanerare på webben för att planera en resa med kollektivtrafik och allmänna transportmedel.

Blekingeresan ger:

- erfarenhet av att planera och resa med buss och tåg
- kunskaper om regionens geografi, historia och kultur beroende på resmål
- träning i lagarbete
- träning i att dokumentera.

Genomförande

Projektet presenteras för skolans pedagogiska personal. Lärarna skriver upp de klasser som vill delta. I varje klass väljer grupper med fyra till sju elever varsin rundtur i regionen för en dag och lär sig att själva planera den. Man måste besöka minst två geografiska platser. Eleverna ska använda både stadsbussar, regionala bussar och tåg.

Varje grupp rapporterar sina intryck från resan med PowerPointpresentation, affisch eller film.

I Helsingborg tecknar lärarna sin klass för Skåneresan i september. I februari bjuds de sedan in till ett informationsmöte. Grupperna förbereder under våren sin resa och får biljetter.



Slutsatser

Vinsterna med Blekingeresan är att morgondagens resenärer lär sig planera och resa med allmänna transportmedel. På längre sikt väntar man sig att barnen som deltagit i projektet kommer att bli flitigare med att använda allmänna transportmedel. Det har dock inte utvärderats, men skulle kunna utvärderas genom att man skickar en lista med frågor till lärarna som gör en snabb och enkel undersökning med handuppräckning före och efter Blekingeresan.

Finansiering av projektet

Kollektivtrafikbolaget ordnar endagsbiljetter och bidrar med arbetstid. Läraren och ledaren använder lite av sin tid till planering. Energikontor Sydost driver projektet. Kostnaderna består av arbetstid och cirka 100 kronor per elev för endagsbiljetten hos kollektivtrafiken.

Lärdomar

Så här kan projektet överföras till en annan region:

- Kontakta kommunen och kollektivtrafikbolaget och kom överens om ett utkast till projektet, samt ansvarsförhållanden och finansiering.
- Kontakta skolans rektorer och lärare för 12-åriga elever innan skolåret börjar för att presentera projektet och bjuda in dem att ansöka om att få delta.
- Planera ett evenemang eller en utställning där eleverna presenterar sina intryck från resan och visar affischer och filmer som grupperna gjort.

Så här kan projektet föras vidare:

- Permanenta projektet så att det återkommer år efter år. Alla skolor och lärare med 12-åringar i Karlskrona ska bjudas in att vara med i Blekingeresan, först i Karlskrona, sedan i regionen och i andra regioner.
- Genomför Blekingeresan i andra regioner eller nationellt.



Nästa steg

Nästa steg är att genomföra Blekingeresan våren 2013.

Varför är detta ett gott exempel?

Blekingeresan är ett gott exempel eftersom barnen – morgondagens resenärer – lär sig hur man reser med kollektivtrafiken (lokala och regionala bussar samt tåg) och hur man planerar en resa med hjälp av tidtabeller och reseplanerare på webben. Barnen experimenterar och lär sig hur man reser med buss och tåg. Projektet har visat goda resultat under tio år i Helsingborgs kommun.

Plats:

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län

När:

2005–2012 för Kalmar och Kronobergs län

2008–2012 för Blekinge län

Initiativtagare och stödjande parter:

Energikontor Sydost

Trafikverket

Naturvårdsverket

KLIMP (statligt klimatinvesteringsprogram)

Kronobergs, Blekinge och Kalmar län

39 kommuner

Regionala kollektivtrafikbolag

Regionala klimat- och mobilitetskontor i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län

De regionala klimat- och mobilitetskontoren är plattformar för att samordna projekt och aktiviteter kring persontransporter i sydostregionen. Avsikten är att arbeta för att nå målen som regionerna satt upp för sina CO2-utsläpp – att bli fossilbränslefria till 2050.

Bakgrund och mål

Det övergripande målet med regionala klimat- och mobilitetskontor är att bidra till ett hållbart transportsystem. Viktigaste målet är att minska koldioxidutsläppen. Kontoren fokuserar på att hjälpa och stödja intressenter och aktörer (kommuner, företag, transportmyndigheter, länsstyrelser, landsting, regionförbund, länstrafikbolag m.fl.) att medverka till en hållbar transportsektor. De fokuserar även på att genomföra så kallade

lade Mobility Managementåtgärder, alltså åtgärder för att påverka attityder och beteenden.

Genomförande

Många olika stora och mindre projekt har redan genomförts inom ramen för mobilitetskontoren:

- Samordning av Europeiska trafikantveckan
- Smarta hemtjänstresor (IT-stöd ger färre körda kilometer)
- SydostTrampar ((cykeltävling mellan arbetsplatser)
- Smarta Landstingsresor (med hjälp av CERO, en strategisk klimatmodell för resor som man kan använda för att ta fram kostnadseffektiva miljömål att genomföra i landstinget)
- Upphandlingsnätverk för kommuner som arbetar för effektivare transporter i samband med lokal upphandling
- Fyrstegsprincipen i nya stadsdelar.



Slutsatser

Resultat från större projekt:

- Tio kommuner antog 2007–2008 en avsiktsförklaring om säkra och hållbara transporter och alla tre länen undertecknade 2010 en avsiktsförklaring att ta fram kostnadsmål för personals resor och genomföra dem i verksamheten.
- Projektet Smart trafikant genomfördes 2006–2008 på fyra stora arbetsplatser. Resvaneundersökningar gjordes och de anställda uppmuntrades till hållbara resor med hjälp av olika projekt som Hälsostrampare, Testresenärer, ecoDriving och Samåkning.
- Kalmar län tog ett politiskt beslut att bara köpa in miljöbilar till persontransporter under 2008. Beslutet kom till stånd genom projektet Gemensam upphandling av miljöbilar.
- Mobilitetskontoren deltog i att ta fram länstransportplanen för Kalmar län. Mobility Managementåtgärder tilldelades 8 miljoner kronor under perioden 2010–2021 (alltså 1 % av länets totala budget för länstransportplanen).
- Cykeltävlingen SydostTrampar mellan arbetsplatser genomfördes 2010, 2011 och 2012.
- Projektet Testresenärer genomfördes i kommunerna Karlskrona och Ronneby.
- Blekingeresan genomfördes 2011 i Karlskrona.

Finansiering av projektet

Kostnaderna för de tre regionala mobilitetskontoren under 2009–2012 var 1 350 000 kr/år (varav Blekinge 180 000 kr, Kronoberg 520 000 kr, Kalmar 650 000 kr), med finansiering från Vägverket, Naturvårdsverket och statliga Klimatinvesteringsprogrammet.

Lärdomar

Samarbeta med Trafikverket och Naturvårdsverket.

Nästa steg

Regionala mobilitetskontoren har för närvarande finansiering t.o.m. 2012. Nästa steg är permanent finansiering.

Varför är detta ett gott exempel?

De regionala klimat- och mobilitetskontoren är plattformar för samarbete mellan aktörer i Mobility Managementprojekt. De har som mål att minska CO₂-utsläppen och stödja hållbar utveckling i regionen.



Plats:

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län

När:

2010 och 2011

6 veckor på våren och 6 veckor på hösten

Initiativtagare och stödjande parter:

Energikontor Sydost

Korpen

Folkhälsoinstitutet

Trafikverket

Naturvårdsverket

och andra myndigheter

SydostTrampar

SydostTrampar är en cykeltävling mellan arbetsplatser som går ut på att ersätta "onödiga" bilresor med cykel. Lagen tävlar om att cykla till arbetet så ofta de kan. Vinnarna är det lag, den kvinna och den man som cyklat flest kilometer totalt, både till och från arbetet och i arbetet.

Bakgrund och mål

Idén till projektet kommer från Danmark och anpassades 2008 till att användas i Skåne. Energikontor Sydost ordnade tävlingen för första gången i sydostregionen 2010. Tävlingens syfte är att öka cyklingens andel av alla arbets- och pendlingsresor. Det handlar om att motivera och stimulera bilister att ersätta "onödiga" bilresor med cykeln, både till och från arbetet, i arbetet och på fritiden.

Genomförande

SydostTrampar är en lagtävling med 4 till 15 personer i varje lag som första gången genomfördes 2010 under sex veckor på våren (26 april–6 juni) och sex veckor på hösten (23 augusti–

3 september) i Kronobergs, Kalmar och Blekinge län. Företag och organisationer behöver bara anmäla sig för att vara med i tävlingen. De får inloggningsuppgifter som de delar ut till sina anställda. Företaget eller arbetsgivaren behöver sedan inte lägga mer tid på projektet eftersom tävlingsdeltagarna registrerar sina cyklade kilometer själva.

Slutsatser

Cirka 30 organisationer och 1000 anställda i sydöstra Sverige anmälde sig 2010 och 2011 för att vara med i tävlingen SydostTrampar. Hälften av de 1000 deltagarna var bilpendlare (körde till arbetet minst 3 gånger/vecka innan de anmälde sig). De sparade sammanlagt 56 ton CO₂ per år genom att ersätta bilresor med cykling.

Det fanns tillgång till mycket informationsmaterial i tävlingen, till exempel A4-foldrar och fick-foldrar. Tävlingen och idén bakom den presenterades vid frukostmöten ute på företagen och på

den egna webbplatsen. Fyra pressreleaser skickades ut 2010, 24 artiklar i pressen berättade om tävlingen, vid 10 tillfällen var man med i lokalradion och en gång med annons i teve. Dessutom syntes man med 10 betalda annonser i tidningar (två stora och åtta små).



Finansiering av projektet

Hela projektets kostnader var cirka 500 000 kronor för ett år.

Externa konsultkostnader: 200 000 kronor

Marknadsföringskostnader, kommunikationsmaterial, webbplats, annonser: 200 000 kronor

Arbetsstimmar för Energikontor Sydost: 90 000 kronor

Tabellen ger en översikt av projektets finansiering:

2010	
deltagaravgifter (cirka 100 kronor/deltagare)	120 000 kronor
Vägverket	125 000 kronor
stöd från 6 kommuner	120 000 kronor
2011	
deltagaravgifter	120 000 kronor
Folkhälsoinstitutet	80 000 kronor
stöd från 3 kommuner	4 000 kronor

Offentliga organisationer har stöttat SydostTrampar under 2010 och 2011. Målet är att SydostTrampar ska klara sig med bara deltagaravgifter när det har utvecklats färdigt och är i full gång.

Lärdomar

Det tar tid att planera. Underskatta inte tiden det tar att rekrytera företag och deltagare. En undersökning om tävlingsdeltagarnas syn på cykelvägarna i sin kommun genomfördes efter höstens tävlingsperiod. GAP-analys användes som metod för att visa gapet mellan nöjdhet och hur viktig en faktor är (t.ex. beläggning, underhåll, snöröjning, sopning). Rapporten lämnades över till kommunerna som stöd till deras planering och prioritering.

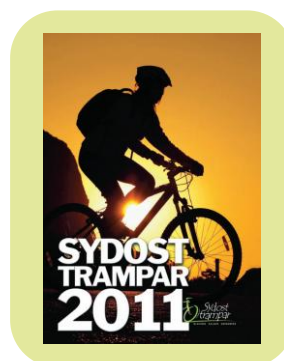
Nästa steg

Nästa steg är att utveckla SydostTrampar till en nationell cykeltävling eller en för skolor.

Varför är detta ett gott exempel?

SydostTrampar ger många vinster för arbetsgivare, anställda och alla andra på både kort och lång sikt – för hälsan, miljön och trafiksäkerheten.

- **Företagens vinster:** friskare personal, mindre parkeringsytor, förbättrad miljöimage, sparade pengar.
- **Anställdas vinster:** bättre hälsa, billigare arbetsresor.
- **Miljövinster:** varje kilometer där cykeln ersätter bilen sparar 214 gram CO₂.
- **Vinster för trafiksäkerheten:** i projektet uppmanades deltagarna att använda cykelhjälm, välja säkra cykelvägar och följa trafikreglerna.
- **Vinster för trafikplaneringen i kommunerna:** i projektet ingår en undersökning om cykelvägarna som presenteras för kommunerna och kan ge stöd för deras planering,



Plats:

Kronobergs, Kalmar och Blekinge län

När:

2010–2012

Initiativtagare och stödjande parter:

Energikontor Sydost

Blekingetrafiken (länstrafikbolaget)

Trafikverket

Naturvårdsverket

Karlskrona kommun

Testresenärer

Projektet Testresenärer handlar om att få bilpendlare att prova kollektivtrafiken under en eller två månader utan kostnad. Målet är en varaktigt förändrad attityd, från att ta bilen till att använda kollektivtrafiken.

Bakgrund och mål

Projektet Testresenärer kommer från början från Lunds kommun. För närvarande genomförs det av Västtrafik som en stor marknadsföringskampanj med 30 000 testresenärer samt i många kommuner, däribland Örebro, Skellefteå, Umeå och Ronneby. Målet med projektet är att få bilpendlare att gå över till kollektivtrafik för sina pendlingsresor under en försöksperiod på en eller två månader, samt efter testperioden.

Genomförande

Testresenärer är bilpendlare som lovar att under en eller två månader testa att bara åka med kollektivtrafiken till och från arbetet. För att bli testresenär ska man under en lång tid dagligen ha bilpendlat till arbetet, ha tillgång till lämpliga förbindelser med kollektivtrafik och gå med på att besvara 3–5 enkäter (fyra under testperioden, en ett år senare). Testresenärer får ett periodkort som gäller på bussar och tåg i hela regionen under en eller två månader. De förväntas använda kollektivtrafiken för alla sina pendlingsresor under perioden (undantaget maximalt tre resor).

Slutsatser

I Lunds kommun har 800 bilpendlare provat på att vara testresenärer under åtta år (2001–2008). Ett år efter testperioden åker 38 % av deltagarna fortfarande för det mesta till och från arbetet med kollektivtrafiken. Ronneby kommun rekryterade 17 bilpendlare bland sina 2 300 anställda till att bli testresenärer. Under en månads testperiod sparades 230 kg CO₂/person. Undersökningen visar även att 20 % av testresenärerna har ifrågasatt ägande av bil i sina hushåll.



Andra vinster med projektet:

För kollektivtrafikbolaget	För staden/regionen
<ul style="list-style-type: none"> • Ökar antalet resor som görs med kollektivtrafiken • Genererar statistik om bilisters syn på kollektivtrafiken 	<ul style="list-style-type: none"> • Minskar biltrafiken, buller, nedslitning av vägar och utsläpp av CO2 och andra föroreningar • Stöd för att få bilister att ändra sina vanor och förstå de verkliga kostnaderna för varje kilometer som körs med bil • Friskare medborgare • Minskat behov av parkeringsplatser • Bättre miljöprofil
För företagen	För testresenären
<ul style="list-style-type: none"> • Bättre hälsa hos de anställda • Minskat behov av parkeringsplatser • Bättre miljöimage 	<ul style="list-style-type: none"> • Sparar tid och pengar • Bättre hälsa

Finansiering av projektet

Kollektivtrafikoperatören står för periodkort, är värd vid det beslutande mötet med testresenärerna och bidrar med arbetstid. Energikontor Sydost driver projektet i Karlskrona kommun. I Lund och Helsingborg är det städerna som driver projektet. Kostnaderna uppgår till cirka 2000 kronor per deltagare och består av:

- Administrationskostnader: 800 kronor/deltagare (för en grupp med 10–100 testresenärer)
- Kostnader för möten, kaffe och marknadsföring, varierar: Cirka 400 kronor/deltagare
- Periodkort för länet: 800 kronor/deltagare

Intresseansökningar för att bli testresenär kan sållas med telefonintervjuer som inhyrda studenter kan göra.

Lärdomar

Att genomföra Testresenärsprojektet i samarbete med ett företag eller bland kommunens medarbetare underlättar kommunikation och marknadsföring eftersom de kan ske internt och till lägre kostnader. Se till så att testresenärerna verkligen är bilpendlare (kör bil till och från arbetet minst 3 dagar/vecka). Man kan föreslå de anställda att bli testresenärer i samband med en resvaneundersökning där man automatiskt kan sålla fram de som regelbundet bilpendlar. Spara listan på testresenärer och kontrollera följande år för att undvika att någon deltar två gånger. Se till att statistiken samlas in på samma sätt varje gång.

Varför är detta ett gott exempel?

Projektet har visat goda resultat i Lund. Ett år efter testperioden reste fortfarande 38 % av de 800 deltagarna för det mesta till och från arbetet med kollektivtrafiken. Det ger miljö- och hälsovinster samt sparar pengar för kollektivtrafikbolagen, staden/regionen och företagen.

Mer information

Projekt	Kontaktperson för SustraMM	Källor
Miljövänliga transporter under stadsmusikfestivalen Musiques en stock	Cécile LE QUESNE, City of Cluses Local Agenda 21 projects manager + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr	http://www.musiques-en-stock.com/index.php?id=363 (FR) http://www.canalctv.fr/Musiques-en-Stock-6-juillet-2011_a2026.html (FR) ASSER Method presentation : http://www.atemia.org/project/resources/apps/assermethod2009.pdf (EN)
Nät av gratisbussar	Cécile LE QUESNE, City of Cluses Local Agenda 21 projects manager + 33 4 50 96 69 90, cecile.lequesne@cluses.fr	http://www.cluses.fr/fr/ville/acces.php (FR)
Grönt cykelstråk från Leman till Mont-Blanc	Cécile LE QUESNE, City of Cluses Local Agenda 21 projects manager + 33 4 50 96 69 90, cecile.lequesne@cluses.fr	http://www.riviere-arve.org/docs/cartes/1215504432.pdf (FR) http://www.hautesavoie-rando.fr (FR)
Administration med miljöansvar: mobilitet och transporter	Cécile LE QUESNE, City of Cluses Local Agenda 21 projects manager + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr	http://covoiturage.cg74.fr/kitComm.do (FR)
CarGo Tram Dresden	Project team: Dipl.-Ing. Thomas Flügge Dipl.-Geogr. Christian Soffel Dipl.-Bauing. Manuel Stephan Contact: Könnertstraße 31, D-01067 Dresden Tel.: +49 351 482 31 23 c.soffel@vddb.de www.vddb.de	http://www.dvb.de/de/Die-DVB-AG/Zahlen---Daten/CarGoTram/ (DE) http://www.dvb.de/downloads/de/Die-DVB-AG/Zahlen-Daten/CarGoTram/cargotram_070426.pdf (DE) http://www.trampicturebook.de/tram/germany/dresden/cargotram.php (DE) Video: http://www.youtube.com/watch?v=kdLLfsCR4cs&NR=1 (EN)
Mobility Managementåtgärder på företag, exemplet Infineon Technologies, Dresden	Dr. Gernot Loibnegger Infineon Technologies Dresden GmbH & Co. OHG Königsbrücker Straße 180, 01079 Dresden Telefon: +49(0)351/8862350 Telefax: +49(0)351/8862202 E-Mail: Gernot.loibnegger@infineon.com www.infineon.com/	http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2078 (DE) http://www.intermobil-dresden.de/Intermobil-intern/pdf-dokumente/presseerklaerung%20stadt%20dresden-infineon.pdf (DE) http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Dresden%20Mobility%20Strategy_.pdf (EN) http://www.trier.de/dezernat5/dezernat5/nickel.pdf (DE)
Pendlarnätverk	Sächsischen Energieagentur – SAENA GmbH, Pirnaische Straße 9, 01069 Dresden, www.saena.de ; Tel.: 0351 49103166, Ms. Klötzing	http://www.saena.de/Saena/Privatpersonen/Mobilitaet/Pendlernetz_Sachse.html (DE)
Cykelbussar	VVO-Mobilitätszentrale Info-Hotline: 0351/852 65 55 service@vvo-online.de	http://www.vvo-online.de/de/freizeit_und_tourismus/fahrrad/fahrradbus/ http://www.ovps.de/Tourismus/Fahrradbus/4176/ (DE)
Blekingeresan	Camille Delepierre, Energikontor Sydost camille.delepierre@energikontorsydost.se, 0766 20 90 22 Agneta Hyberg, Helsingborg, stadsplaneringskontoret agneta.hyberg@helsingborg.se 00 46 (0) 42 - 10 69 94	http://www.skl.se/vi_arbatar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/arkiv_1/skaneresan (SE) 3 iMovies med elevernas dokumentation kan tillhandahållas. Kontakta Camille Delepierre
Regionala klimat- och mobilitetskontor i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län	Per Hansson, Energikontor Sydost per.hansson@energikontorsydost.se 0706-20 83 04 Camille Delepierre, Energikontor Sydost camille.delepierre@energikontorsydost.se 0766 20 90 22 Hannele Johansson, Energikontor Sydost, hannele.johansson@energikontorsydost.se 0734 19 91 81	www.energikontorsydost.se/mobilitetskontor.php (SE)
SydostTrampar	Per Hansson, Energikontor Sydost per.hansson@energikontorsydost.se 0706-20 83 04 Camille Delepierre, Energikontor Sydost camille.delepierre@energikontorsydost.se 0766 20 90 22	www.sydosttrampar.se (SE) www.energikontorsydost.se/mobilitetskontor/sydosttrampar.php (SE)

Testresenärer	Camille Delepierre, Energikontor Sydost camille.delepierre@energikontorsydost.se 0766 20 90 22	www.lund.se/testresenar (SE)
	Anders Söderberg, trafik- och miljösamordnare, Lunds kommun anders.soderberg@lund.se 046 35 69 83	www.blekingetrafiken.se/testresenar (SE)
	Karolina Nilsen, projektledare för Hållbara resan, Helsingborgs kommun karolina.nilsen@helsingborg.se 042 10 50 00	

Bilder

Omslag	http://www.hautesavoie-rando.fr
	http://www.blekingetrafiken.se/
	https://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish/ms/content/en/pressemitteilungen/2010/11/11/ten_years_of_the_transparent.standard.gid-oeffentlichkeit.html
Miljövänliga transporter under stadsmusikfestivalen Musiques en stock	Från festivalens nyhetsbrev
	Staden Cluses – information om tjänst
Nät av gratisbussar	Foto och karta : City of Cluses, 2009; http://www.cluses.fr/fr/ville/acces.php
Grönt cykelstråk från Lemman till Mont-Blanc	http://www.hautesavoie-rando.fr
	Staden Cluses – information om tjänst
Administration med miljöansvar: mobilitet och transporter	Staden Cluses
CarGo Tram Dresden	http://www.dvb.de/de/Die-DVB-AG/Zahlen---Daten/CarGoTram/
	https://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish/ms/content/en/pressemitteilungen/2010/11/11/ten_years_of_the_transparent.standard.gid-oeffentlichkeit.html
Mobility Managementåtgärder på företag, exemplet Infineon Technologies Dresden	http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2078
Pendlarnätverk	www.saena.de
Cykelbussar	http://www.ovps.de/Tourismus/Fahrradbus/4176/
Blekingeresan	Barn från Helsingborgs kommun; http://energitee.eu/Newsletter/Issue-IV--November-2011,751/SustraMM-----Exchanging-experience--teaching-the-travellers-of-tomorrow-in-Blekinge,755/?sp=en [30.05.2012]
Regionala klimat- och mobilitetskontor i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län	http://extraenergy.org/main.php?language=fr&category=&subcateg=&id=7677&mark=clus es
	www.blekingetrafiken.se
SydostTrampar	www.sydosttrampar.se [05.06.2012]
Testresenärer	www.blekingetrafiken.se/ [05.06.2012]

