

Projektnamn: Förstudie-HAR (Hållbart arbets- och tjänsteresande)

Programområde: Övre Norrland

Ärende ID: 20201122

Sammanfattande beskrivning

Förstudien ska förankra och fastställa upplägg för ett genomförandeprojekt med det övergripande målet att bidra till både en förbättrad kompetensförsörjning i privat och offentlig sektor samt att positivt bidra till klimat- och miljömål genom att öka andelen tjänsteresor med kollektivtrafik eller gång och cykel. Detta ska uppnås genom påverkansarbete mot anställda, genom deras arbetsgivare. Eftersom det handlar om både kompetensförsörjning och miljömål så ska förstudien svara på om ett genomförandeprojekt ska vara inom insatsområde fyra eller fem, eller om det ska resultera i flera projekt. Vidare om ett genomförandeprojekt ska innefatta både Västerbottens län och Norrbottens län.

Förstudien använder metoden Logical Framework Approach (LFA) och innefattar aktiviteter som ska svara på en rad frågeformuleringar om hur ett, eller flera, genomförandeprojekt bäst läggs upp. Det inkluderar även förankringsarbete och intresseundersökningar exempelvis genom intervjuer med arbetsgivare.

Bakgrund och omvärld

Bakgrund

Sverige har stora åtaganden i det globala klimatarbetet. Persontrafiken står för en stor del av utsläppen. Det är långa avstånd mellan de lokala arbetsmarknaderna i Västerbotten och länets arbets- och bostadsmarknader behöver integreras bättre. Att ha bostad och arbete på olika orter skulle behöva vara ett fungerande alternativ för fler. Initiativ och insatser på regional nivå behövs för att uppfylla åtagandena. Utsläpp minskar dels genom att påverka mängden resor, dels genom att påverka utsläppen från resor och dels genom att påverka valet av färdmedel. Det tänkta genomförandeprojektet handlar om det sistnämnda. Ett nytt angreppssätt kommer tillämpas, att nå ut till resenärerna via deras arbetsplatser. Regionförstoring är ett politiskt mål och förutsätter i många fall ökat snarare än minskat resande, men resandet behöver vara hållbart. Det preliminärt formulerade huvudproblemet är att på de flesta arbetsplatser i Västerbotten sker största delen av tjänsteresorna och arbetsresorna med personbil. Kvinnor reser idag mer hållbart än män i genomsnitt, men även om kvinnor reser mer hållbart

så finns det potential att öka det hållbara resandet även bland kvinnor. För att öka de hållbara färdvägarnas status och popularitet är det också strategiskt viktigt att påverka mäns resande i mer hållbar riktning. Därför är det viktigt att involvera och se till att kvinnor och män får likvärdigt inflytande i projekt för hållbart resande och att deras behov blir lika väl tillgodosedda på ett hållbart sätt. Genomförandeprojektet kommer att öka andelen hållbart tjänste- och arbetsresande på arbetsplatser genom så kallat mobility management, arbete riktat mot arbetsgivare och arbetsplatser.

Omvärd och samverkan

Förstudien och genomförandeprojektet tar vara på erfarenheter från Västernorrlands pågående mobility management-projekt, Hållbara resor, som pågår fram till 2018. Projektet siktar in sig på offentliga och privata arbetsgivare. Kontakt är etablerad och ett besök med projektledningen kommer genomföras under förstudien. www.hallbararesor.se Projektet kommer bygga på erfarenheterna från Green Citizens/Be Green Umeå och Framtidsvägen i Skellefteå kommun. Både i Skellefteå och Umeå har kommunen tidigare sökt kontakter med privata arbetsgivare för att påverka arbets- och tjänsteresandet. Förstudien är i linje med arbetet med pilotkonceptet Tjänsteresa som Samtrafiken håller i och där tills vidare bland annat Västtrafik, Skånetrafiken och Hallandstrafiken är med. Västtrafik har utvecklat en särskild företagsportal som bearbetar företagssegmentet vilket är ganska nytt i Sverige. De tittar på möjligheten att erbjuda företag abonnemang för kombinerad mobilitet där alla den anställdes resor med olika färdslag ingår i samma kort/avtal. Luleåregionens trafikstrategi SARETS antogs våren 2016. Förutom kommunerna i Luleåregionen är Trafikverket, Länsstyrelsen i Norrbotten, Norrbottens läns landsting och regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten med. Strategin innebär bland annat mobility management-aktiviteter för hållbar arbetspendling och ökat kollektivtrafikresande. Kontakter har knutits och i förstudien kommer möjligheterna till ett gemensamt genomförandeprojekt att undersökas. Umeå kommun, Luleå kommun och Skellefteå kommun har sökt Stadsmiljöavtal för olika investeringar. En del av de investeringarna kommer också att stödja hållbar arbetspendling och hållbara tjänsteresor.

Koppling till det lokala näringslivet

Förstudien kommer rådgöra med och intervjua privata och offentliga arbetsgivare och andra intressenter om lämpliga aktiviteter i genomförandeprojektet och om olika aspekter på genomförandeprojektet överlag i enlighet med LFA-metoden. Aktiviteterna behöver passa in i det vardagliga arbetet och locka både män och kvinnor i alla delar av organisationens hierarki. Projektet innebär på längre sikt en bättre kompetensförsörjning för näringslivet och offentlig sektor samt högre trivsel bland medarbetarna. Om kollektivtrafiken inte upplevs som ett reellt alternativ eller inte ens övervägs, minskar sannolikheten att ta jobb på annan ort. Det beror på att restiden inte kan nyttjas lika väl av en förare till en personbil

jämfört med när restiden kan användas till avkoppling, arbete eller vardagsmotion. För en arbetspendlare är valfrihet mellan olika färd sätt (buss ena dagen, bil den andra) och avgångstider positivt.

Lågt kollektivtrafikresande i arbetspendlingsstråk minskar möjligheterna till utökningar av kollektivtrafikutbudet, vilket medför att kollektivtrafikens regionförstoringseffekt inte kan tas tillvara. I (heterosexuella) relationer är det oftast kvinnan som avgör var familjer bosätter sig och var familjens eventuella barn växer upp. För att par ska kunna bo tillsammans på mindre orter, är det viktigt att kunna ta jobb på annan ort vid behov. När kollektivtrafik är ett reellt alternativ så underlättar det beslutet att börja och fortsätta arbetspendla. Genom att kollektivtrafikresande och andra hållbara färd sätt till och från jobbet samt i tjänsten blir mer vedertaget så minskar verksamheternas totala miljöbelastning. Medverkan i projektet kan ge organisationen positiv uppmärksamhet i media och bli en del i ett systematiskt miljö- och arbetshälsorabete.

Företagsrådgivare vid Västtrafik beskriver intresset från företag att arbeta med hållbara arbets- och tjänsteresor som stort. Projektledaren för Samtrafikens pilotkoncept Tjänsteresa beskriver också intresset som stort och poängterar att för företag är det minskade resekostnader och administration som är det viktigaste motivet till att jobba med hållbara tjänsteresor, snarare än miljöskäl. I Skellefteå har Skelleftebuss och projektet Framtidsvägen varit i kontakt med företag i olika branscher i kommunen för att höra om intresset för speciella testresenärsaktiviteter samt marknadsföra personalbusskort som en del i företagets hållbarhetsarbete. Företagen har varit försiktigt intresserade och vill veta mer hur det fungerar i praktiskt upplägg. Det här är något som kan utvecklas vidare för att kunna minska behovet av personalparkeringar och öka kollektivtrafikandelen. När kontakten med resenärerna sker via arbetsgivarna och deras informationskanaler, istället för exempelvis annonsering och postutskick till allmänheten, så har företagsledningars beslut stor betydelse för hur många resenärer projektet når ut till. Företagsledningens första intryck av projektet och att satsningarna är relevanta för företagen kan avgöra deltagandet för hundratals medarbetare. De flesta ledningsgrupper prioriterar hårt vilket utvecklingsarbete och vilka projekt de ger sig in och därför behöver kontakterna med dem vara särskilt väl förberedda och lyhörda. Förstudien kommer göra detta förankringsarbete.

Mål och resultat

Mål

Målgrupper

Förväntat resultat vid projektavslut

Det övergripande målet med genomförandeprojektet är att minska problem med kompetensförsörjning och negativ miljöpåverkan kopplade till tjänste- och arbetsresor samt att bidra till ett mer jämlikt och jämställt resande. Detta genom att främja hållbara arbets- och tjänsteresor genom olika aktiviteter på arbetsplatser. Projektmålet i genomförandeprojektet är preliminärt att fler tjänsteresor och resor till och från jobbet ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel, alltså annat än personbilar.

Målvärde för aktivitetsindikatorer

Ej aktuellt för förstudie.

Organisation och genomförande

Projektorganisation

Projektledare för förstudien kommer jobba 100 % i projektet och är redan anställd hos Region Västerbotten. Kollektivtrafikstrateg vid kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten kommer bistå projektledaren med sakkunskap främst under aktivitet 1. Projektekonom

Upphandlingar och eventuella inköp kommer skötas av Umeå kommuns upphandlingsbyrå samt av Region Västerbotten. Region Västerbotten har samverkansavtal med Umeå kommun, Överenskommelse upphandlingstjänster, eftersom upphandlingskompetensen inte finns hos Region Västerbotten. Alla Region Västerbottens upphandlingar görs med hjälp av Umeå kommun.

En ordförande i styrgruppen. Övriga ledamöter representeras av Umeå kommun, Skellefteå kommun, Västerbottens Läns Landsting samt kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten. Medfinansiärerna utser representanter inför uppstart av förstudien och det är en fördel om det ingår både män och kvinnor i styrgruppen. Eventuell tillkommer ytterligare ledamöter till styrelsen. Förstudien kommer skilja sig tydligt från projektägarens ordinarie verksamhet då kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten normalt inte bedriver påverkansarbete.

Arbetsätt

Aktiviteterna innefattar kartläggning och research, förankring och dialog med viktiga aktörer, målgrupp och medfinansiärer, samt undersökning av olika aspekter av ett genomförandeprojekt. LFA-stegen kommer användas under förstudien som en metod för att forma bra genomförandeprojekt. Resultatet kommer inte spridas specifikt i slutet av projektet, utan informationsspridning och förankring är en integrerad del av förstudien i sig.

Jämställdhetskompetensen tillämpas och förbättras under förstudien genom förankring hos bland annat jämställdhetsansvariga i medverkande organisationer samt genom att ta tillvara erfarenheter om jämställdhet och mångfald i andra mobility managementprojekt. Det är viktigt att förstudien tillvaratar individers olikheter för att kunna forma ett bra genomförandeprojekt. Det är också viktigt att förstudieprojektet stärker eller åtminstone inte motverkar lika rättigheter och möjligheter för alla samt likvärdig resursfördelning och inflytande. Under förstudien ska projektledaren därför verka för en så bred förankring som möjligt inom kollektivtrafikaktörer och finansörer och involvera olika människor i organisationerna. Ett sätt är att både mans- och kvinnodominerade branscher, och/eller arbetsplatser med jämnare könsfördelning ingår i de semi-strukturerade intervjuerna och att projektledaren söker kontakt med medarbetare och chefer av båda könen. I kontakterna med arbetsplatserna är det å ena sidan viktigt att agera med hänsyn till att människor har olika funktionsvariationer, olika språkkunskaper, kulturella skillnader, olika ekonomiska förutsättningar, olika sexualitet, könsidentitet och så vidare. I genomförandeprojektet behöver aktiviteterna i möjligaste mån utformas så att alla blir inkluderade i arbetet för hållbart arbets- och tjänsteresande, att det finns aktiviteter som passar alla som vill vara med. Å andra sidan är det viktigt att undvika att i kommunikationen späda på förutfattade meningar om människor utifrån deras yttre egenskaper. Som exempel kan det mycket väl finnas medelålders män som är hängivna kollektivtrafikresenärer eller personer som använder rullstol som gärna går över från egen bil eller färdtjänst till kollektivtrafik eller resa med elmoped (vid vardagligt tal permobil).

Det är viktigt att både ledning och berörda medarbetare uppmärksammas på projektets strategiska betydelse och organisationens roll i sammanhanget så att projektet inte betraktas som en hjärtefråga hos några få medarbetare. Förutsättningarna och möjligheterna att rekrytera olika företag och organisationer till genomförandeprojektet varierar. Förstudien planerar arbeta främst med stora och medelstora organisationer. Organisationer som har höga miljöambitioner, en miljöchef och en miljöengagerad ledning, kommer troligtvis vara lättast att rekrytera till genomförandeprojektet. Även arbetsställets lokalisering, kollektivtrafikförbindelser till och från arbetsplatsen, gång- och cykelvägar i närheten och eventuell skiftgång kan komma få betydelse. Särskild vikt kommer läggas på att också få medarbetsplatser i mansdominerade branscher. Det är strategiskt viktigt för klimatarbetet eftersom män reser mindre hållbart och eftersom de hållbara färdmedlens status och popularitet behöver öka generellt.