

Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen

– Resultat och effekter
under perioden 2012-2014



En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTERNORRLAND



ÖRNSKÖLDSEVIKS
KOMMUN

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Syftet med projektet ”Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen” är att genom information och kunskap främja ett mer hållbart resande i Örnsköldsvik med omnejd och medverka till regionförstoring. Målet är att i samverkan med flera aktörer och med ett helhetsperspektiv utifrån resenären uppnå en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsmarknadsregion med kraftigt ökad andel hållbara transporter, såsom kollektivtrafik och aktiv transport. En av utmaningarna är att tillvarata de möjligheter Botniabanan ger när det gäller att resa i regionen.

Det övergripande målet är att ställa om transportsystemet från bilberoende till kollektiva och aktiva transporter som buss/tåg samt gå/cykla. För att uppnå detta har flera aktörer som är viktiga för att skapa ett hållbart transportsystem under tre år samarbetat och genomfört ett flertal insatser. Huvudansvarig för projektet är Örnsköldsviks kommun som samarbetat tillsammans med Länsstyrelsen i Västernorrland, Landstinget i Västernorrland, Trafikverket Region Mitt, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland samt kommunerna Härnösand, Kramfors och Nordmaling.

Aktiviteterna fokuserar på beteendepåverkan genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring, där invånarna har fått kunskap om och möjligheten att pröva nya färd sätt, dvs. sådant som också kallas mobility management (MM).

1.2 Mål uppdelade på de sex prioriteringsområdena

Aktivitetsplanen för Hållbart Resande Örnsköldsvik innehåller ett stort antal aktiviteter uppdelade på de sex prioriteringsområdena. Inom varje prioriteringsområde har mål satts upp, enligt nedan.

- 1) **Arbets- och fritidsresor:** minska andelen resor med bil, öka Örnköldsviks arbetsmarknadsregion, öka andelen kollektivtrafikresenärer, cyklisterna och gående och skapa trygga och effektiva samåkningssystem.
- 2) **Tjänsteresor:** öka andelen miljöanpassade tjänsteresor, öka användningen av hastighetsanpassningssystem, ruttoptimeringssystem och alkohol i tjänstebilar och öka användningen av teknik för resfria möten.
- 3) **Kollektivtrafiken:** öka kollektivtrafiken i Örnköldsvik under projektperioden med 25 %, öka användandet av kollektivtrafik vid arbetsresor och verka för ökad medvetenhet gällande trygghet för systemets tillförlitlighet såväl som den allmänna säkerheten.
- 4) **Aktiv transport:** öka andelen medborgare som går och cyklar och minska sjuktalet hos deltagande organisationers anställda.
- 5) **Omvärldsanalys:** hitta konkreta lösningar och idéer som är direkt applicerbara i regionen och som ökar kunskaperna hos beslutsfattare och hos andra strategiska yrkeskategorier. Här ingår även att delta i minst tre etablerade nätverk för hållbara transporter.
- 6) **Uppföljning och utvärdering:** ge underlag till beslut om fortsättning av projektet i medverkande organisationers kontinuerliga verksamhet.

1.3 Organisation

Hållbart Resande i Örnköldsviksregionen har bestått av en projektgrupp, styrgrupp och referensarbetsgrupp.

Projektgruppen bestod av projektsamordnare med blandad spetskompetens som arbetar med målggrupperna i de olika delaktiviteterna.

Styrgruppen bestod av representanter för finansierande parter i projektet: Örnköldsviks kommun, Trafikverket, LVN (Landstinget Västernorrland), Kramfors kommun, Härnösand kommun, Din Tur (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland) och Nordmalings kommun.

Referensarbetsgruppen fungerade som en rådgivande och stödjande resurs och bestod av representanter från LVN, Din Tur och Trafikverket samt Örnköldsviks, Härnösands, Kramfors och Nordmalings kommuner.



Figur 1.1 Projektgruppen. På bilden syns Caroline Jonsson, Claes Edblad, Linnea Egnor, Jan Nyman och Helena Näsström. Övriga deltagare har varit Erica Moberg, Lisa Falck, Victoria Kjellqvist och Maya Widmark.

2. Projektgruppens utveckling och lärdomar

Projektgruppen för Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen har under tre år aktivt arbetat med att påverka invånare att resa mer hållbart. Det är mycket arbete som ligger bakom och flera faktorer som påverkat vilket genomslag projektet fått.

Information har ökat kunskapen om MM

Projektgruppen har aktivt arbetat med att informera beslutsfattare, tjänstemän och samarbetspartners om MM och om de aktiviteter som genomförts. Under de tre år som projektet Hållbart Resande har pågått har kunskapen om MM förbättrats bland de olika grupperna.

Samarbetet i och kring hållbart resande har engagerat

En av nyckelfaktorerna för att lyckas med MM-arbetet är samarbeten med lokala, regionala och nationella aktörer. Från första stund har Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen knutit till sig nyckelaktörer för att kunna genomföra planerade aktiviteter på bästa sätt, samt genom styr- och arbetsgruppsmöten kunnat diskutera inriktning på arbetet.

Förutom de aktiviteter som ingår i projektet, har ytterligare samarbeten startats och genomförts utanför ramen för projektfinansieringen, framförallt tillsammans med förskolor och skolor.

Hållbart resande har gett egna lärdomar och erfarenheter

En av projektgruppens stora lärdomar från projektet är att det tar tid att förändra beteenden. Vanor sitter i ryggmärgen och det är alltid mindre ansträngande att göra som man alltid har gjort. Det fordras mycket utbildnings- och informationsinsatser tillsammans med åtgärder som underlättar hållbara färd sätt innan ett beteende förändras.

Utvärderingarna av projektaktiviteterna med MaxSumo har gett projektgruppen snabba svar och erfarenheter på vad som varit mer eller mindre framgångsrikt med en aktivitet. Mindre lyckade aktiviteter har kunnat justeras i målgrupp eller utformning för att nå bättre resultat och de mest framgångsrika aktiviteterna har upprepats.

3. Resultat

3.1 Genomförda aktiviteter

Sammanlagt har 31 aktiviteter fullbordats inom projektet Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen. Utöver det har flera mindre aktiviteter genomförts som inte har utvärderats, t.ex. samarbetet med regionens skolor.

Tabell 3.1 Status och måluppfyllelse för alla aktiviteter som genomförts under projektiden. Status 😊 = aktiviteten har genomförts, målen har uppfyllts, ☹️ = målen för aktiviteten har ej uppfyllts.

Prioriteringsområde	Aktivitet	Genomförd	Måluppfyllelse
Arbets- och fritidsresor	Hälsotrampet - Andra sommaren	2012	😊
	Hälsotrampet – Sällskapsresan	2013	😊
	Hälsotrampet	2014	😊
	Vintertrampet	2013	😊
	Cykelveckan	2013	😊
	Örnsköldsviks cykelstråk	2013	😊
	Direktlinje arbetsplats	2013	☹️
	Testresenär på buss	2012	😊
	Testresenärer på buss	2013	😊
	Testresenär på tåg	2013	☹️
	Reserådgivning arbetsplats	2012	☹️
Arbets- och fritidsresor	Vinterresan	2014	😊
	Samåkningswebb	2014 (pågående)	😊
	MM i byggfasen	2014	😊
Tjänsteresor	El-cyklar till hemtjänsten	2012	😊
	El-cyklar till hemtjänsten	2013	😊
	Resepolicy	Antagen mars 2014	😊
	Parkeringsstrategi	2013-2014	😊
	Grön resplan, Kronan	2014	😊
Kollektivtrafik	Upprustning av hållplatser	2012	😊
	Resecentrum Örnsköldsvik	2013-2014 (pågående)	😊
	Pendlarparkering	2013	😊
	Park & Ride	2013	😊
Aktiv transport	Cykeluthyrning & besiktning	2012	☹️
	Cykeluthyrning & besiktning	2013	😊
Omvärldsanalys	Europeiska Trafikantveckan	2012	😊
	Europeiska Trafikantveckan	2013	😊
	Bilfria dagen	2012	😊
	Konferens Hållbart Resande	2013	😊
	Resvanor fullmäktigepolitiker	2013	☹️
Uppföljning och utvärdering	Resvaneundersökning	2013	😊
SUMMA		31 aktiviteter	

Nedan följer en beskrivning av några av de aktiviteterna som genomförts under projektets gång.

Testresenärer på buss 2012 och 2013

Med syftet att öka andelen som reser kollektivt i Örnsköldsviks kommun och få vanebilister att börja resa kollektivt har testresenärskampanjer genomförts på två busslinjer i Örnsköldsvik: hösten 2012 längs linje 1 och hösten 2013 på linje 2. Hållplatserna längs båda linjerna rustades upp inför kampanjen med bättre information och ökad tillgänglighet. 2012 deltog 58 personer i kampanjen och 6 månader efter kampanjen åkte 86 % av deltagarna fortfarande buss. 2013 deltog 37 personer i kampanjen och 6 månader efter kampanjen åkte 77 % av deltagarna fortfarande buss.



Figur 3.1 Rekrytering av testresenärer längs busslinje 1

Örnsköldsviks cykelstråk

Mål med aktiviteten var att öka andelen cyklister genom att inventera Örnsköldsviks cykelstråk och uppdatera med bland annat vägvisning, cykelinfo, parkeringar och underhåll samt ny cykelkarta. Den känslan som medborgare och tjänstemän upplever är att fler cyklar och att man använder sig av cykelpumpar och skyltning samt den nya kartan. 100 personer i målgruppen har fått enkät om förändringen och 80 % av dessa är nöjda med förändringen som skett.

Hälsotrampet

Hälsotrampet har genomförts fyra gånger (den första gången innan projektet startade), med målet att få fler invånare att cykla till och från arbetet, öka medvetandet om cykelfrågor och få de som redan cyklar att cykla mera. Totalt har nästan 900 personer deltagit mellan 2012 och 2014, stadigt ökande med ca 100 personer per år. Över 95 % hade de två första åren för avsikt att fortsätta cykla efter testperiodens slut och 73 % cyklade fortfarande regelbundet ett år efter hälsotrampet genomförts 2012.



Figur 3.2 Hälsotrampet första sommaren

Samåkningswebb

En samåkningswebb har utvecklats och systemet är inför sommaren 2014 klart att användas. Målet med aktiviteten var att ta fram ett verktyg för att ge människor alternativ till ensamåkning i bil och därmed bidra till minskad biltrafik och utsläpp av avgaser och partiklar. Ett delmål var att skapa en ökad medvetenhet kring projektet Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen.



Figur 3.3 Information om ny samåkningswebb

Hållbar reseplanering – el-cyklar till hemtjänsten

Under våren och sommaren 2012 fick två grupper inom hemtjänsten i centrala Örnsköldsvik möjlighet att använda el-cykel i tjänsten. Syftet var att undersöka om användningen av egen bil och leasad bil minskar när el-cyklar erbjuds som färdmedel till hemtjänsten. Grupperna var efter testperioden mycket nöjda med el-cyklarna och nappade på erbjudandet att köpa testcyklarna. Även tre andra grupper hade hört om projektet och införskaffade el-cyklar till sina verksamheter. Aktiviteten upprepades 2013 med två nya grupper i Bredbyn och Sörliden-Järved, denna gång var el-cyklarna utrustade med cykeldator.



Figur 3.4 Både hemtjänsten och kommuninvånare har erbjudits att prova på elcykel

Resecentrum Örnsköldsvik

Huvudmålet med aktiviteten var att få fler att åka kollektivt genom att förbättra information och tillgänglighet på Örnsköldsviks resecentrum. Efter utförd inventering av behov där en hel del förbättringar redan gjorts och kampanjer i samband med event återstår viss möblering som ska slutföras och färdigställas under hösten 2014.

Park & Ride

Aktiviteten Park & Ride syftade till att underlätta arbetspendlingen för dem som reser med tåg genom att erbjuda ett låsbart cykelskåp för säker förvaring av en cykel när den inte används. Erbjudandet gick ut till både företag och privatpersoner. Sammanlagt anmälde 13 personer eller företag sitt intresse för att testa ett skåp. Av dessa blev det slutligen 7 personer som skrev kontrakt på att hyra skåpet. Alla svarar ja på frågan om deras förväntningar på att testa cykelskåpet har uppnåtts och fem av sju vill fortsätta att hyra skåpet efter testet.



Figur 3.5 Nya cykelskåp vid stationen

Cykelbesiktning och cykeluthyrning

Under två år genomfördes aktiviteten cykelbesiktning och cykeluthyrning med syftet att öka andelen säkra fritidsresor med cykel. Cykelbesiktning, service och uthyrning av cyklar ska uppmuntra människor att cykla mer i centrala Örnsköldsvik. Första året hyrdes 56 cyklar ut och 34 besiktningar gjordes, vilket var långt under målet (100 uthyrningar och 50 besiktningar). Andra året blev resultatet bättre med 82 uthyrda och 45 besiktigade cyklar. Alla personer som svarade på enkäten var nöjda med servicen.



Figur 3.6 Cykeluthyrning och cykelbesiktning i Gästhamnen

3.2 Spridning och deltagande

Projektets spridning

Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen har lagt ner mycket resurser för att göra projektet känt bland invånarna. Projektet har varit synligt i digitala medier, radio, TV, tidningar och genom olika arrangemang. Man har även delat ut flertalet informationsblad och broschyrer samt spridit informationen muntligt på olika arrangemang där projektgruppen deltagit. På projektets hemsida och Facebooksida har nyheter om projektet flitigt uppdaterats. Totalt har projektet syns i aktiviteter, inslag och utskick drygt 57 000 gånger under de tre åren. Största andelen står antal utdelade informationsblad och broschyrer för.



Figur 3.7 Informationsutskick inför Cykelveckan

Vilka kanaler som har fungerat?

Utvärderingen av via vilka informationskanaler som deltagarna fått kännedom om aktiviteterna visar att det finns stora skillnader mellan olika aktiviteter. Ca 35 % av de tillfrågade har fått kännedom om aktiviteterna genom tidningar. Ungefär lika stor andel har fått information genom bekanta, kollegor och på sin arbetsplats. Värt att notera är att traditionell media har ett betydligt större genomslag än sociala medier och hemsidor. Sammanlagt 1/10 av de tillfrågade har fått sin information från projektets eller kommunens hemsida.

Kännedomen om projektet

Vid utvärderingen som genomförts av vissa aktiviteter har deltagarna tillfrågats ifall de kände till Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen innan de fick informationen om aktiviteten. Trots att frågan endast har ställts i samband med sex aktiviteter, finns det en klar trend mot ökad kännedom om projektet. Under år 2012 var det endast mellan 20-30 % som kände till projektet, medan det var 75 % i samband med att Vinterresan utvärderades år 2014.

I resvaneundersökningen som genomfördes under 2013 angav 55 % av de svarande att de känner till projektet. De mest kända aktiviteterna är Cykeluthyrning och cykelbesiktning, Testresenärer på buss och Hälsostrampet.

Deltagande i aktiviteter

Drygt 21 590 personer har på något sätt deltagit i olika aktiviteter, en fjärdedel av dem genom Hållbart Resandes webbsida eller Facebook, samt nästan en femtedel genom deltagande i tävlingar.

Nöjdhet med projektaktiviteterna

I utvärderingarna av aktiviteterna har deltagarna fått svara på hur nöjda de varit, dels med informationsinsatserna och dels med att prova på ett annat färdssätt, t ex att gå, cykla, åka kollektivt, samåka, mm. Utvärderingarna visar att nöjdheten i de flesta fall varit mycket hög (mellan 90 och 100 %) och att flera av aktiviteterna har visat sig leda till bestående beteendeförändringar bland deltagarna.

3.3 Effekter i beteendeförändring och koldioxidbesparing

Alla aktiviteterna har bidragit till att förändra eller bibehålla hållbara färdmedelsval. Totalt har de utvärderade aktiviteterna tillsammans gett en besparing på ca 95 ton koldioxid under aktiviteternas genomförande. Omräknat till besparing per år, inräknat att färre håller fast vid samma beteende efter aktiviteten jämfört med under, blir besparingen ca 380 ton koldioxid per år. Störst besparing har Hälsotrampet och Pendlarparkeringen haft.

Tabell 3.2 Beräknad koldioxidbesparing (ton CO₂) under aktiviteten respektive efter per år¹.

Aktivitet	Antal deltagare som fortsätter efter projektet	Beräknad CO ₂ -besparing i ton under aktiviteten	Prognos CO ₂ -besparing i ton helår
Testresenär på buss 2012	50	1,7 ton (för en månad)	17,9 ton
Hälsotrampet 2012	123	25 ton (4 månader)	73,5 ton
Hälsotrampet 2013	220	22,4 ton (4 månader)	59,8 ton
Vintertrampet 2013	11	640 kg (2 månader)	2,5 ton
Testresenär för buss 2013	28	1,05 ton (för en månad)	9,7 ton
Hälsotrampet 2014	291	15,4 ton (1,5 månad)	91,2 ton
Pendlarparkering 2013	-	27,6 ton (11 veckor)	139 ton
Elcykel 2012	20	155 kg (3 månader)	0,16 ton
Elcykel 2013	11	151 kg (3 månader)	0,13 ton
Vinterresan 2014	13	370 kg (1 månad)	4,4 ton

¹ För att beräkna hur luftkvaliteten och koldioxidutsläppen påverkats har bedömningen gjorts att medelbilen som används släpper ut 0,202 CO₂ kg/km

4. Slutsatser

4.1 Måluppfyllelse

Det är svårt att se några exakta resultat av hur projektet Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen har förändrat invånarnas resvanor. Däremot kan man med ganska stor säkerhet säga att projektet i stort har påverkat attityder och resebeteenden hos en stor andel av befolkningen.

Stort arbete med att sprida kunskap och information kring projektet har tillsammans med nöjda deltagare skapat en god kännedom om projektet och ett högt deltagande i projektets aktiviteter.

Kännedomen om Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen har ökat från 20-30 % år 2012 till 75 % år 2014. Projektet har därigenom lagt grunden för ett mer hållbart resande. Effekter på resvanor kan kanske ses om 5 år, under förutsättning att satsningarna fortsätter. Flera aktiviteter har integrerats i ordinarie verksamhet, vilket får betraktas som lyckat. Däremot är framtiden för flera framgångsrika aktiviteter osäker.

Sammanfattningsvis bedöms målen för varje prioriteringsområde ha uppfyllts enligt följande:

- ▶ **Prioriteringsområde 1: Arbetsresor/fritidsresor.** Andelen resor med bil ligger på samma nivå som när projektet startade. Däremot har arbetsmarknadsregionen blivit större. Det finns även indikationer på att antalet cyklister och tågresenärerna ökat.
- ▶ **Prioriteringsområde 2: Tjänsteresor.** Förutsättningarna för att välja hållbara färdmedel i tjänsten har förbättrats markant genom nytt bilbokningssystem, möjligheter till samåkning, ny resepolicy samt inköp av videokonferensutrustning och elcyklar till hemtjänsten.
- ▶ **Prioriteringsområde 3: Kollektivtrafiken.** Attityderna till kollektivtrafiken har genom Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen förbättrats, främst genom den upprustning av hållplatser som genomförts och testresenärsprojekten, vilket även ger goda förutsättningar för att öka andelen resenärer de kommande åren.
- ▶ **Prioriteringsområde 4: Aktiv transport.** I Örnsköldsvik har det skett en markant ökning av antalet cyklister på vissa stråk, mycket tack vare de hälsotramparprojekt som genomförts och där deltagandet ökat för varje år.
- ▶ **Prioriteringsområde 5: Omvärldsanalys.** Projektgruppen har varit lyhörda för idéer i andra städer i Sverige och Europa och omvandlat dem

till aktiviteter som fungerar för Örnsköldsviksregionen. Ett brett nätverkande både europeiskt, nationellt och lokalt har bidragit till både kunskapsinhämtning och erfarenhetsspridning.

- **Prioriteringsområde 6: Uppföljning och utvärdering.** Projektgruppen har genom systematisk uppföljning och utvärdering av både enskilda aktiviteter och projektgruppens utveckling samlat på sig ovärderlig kunskap och erfarenhet kring aktiviteter inom hållbart resande och dess effekter.

4.2 Nyttan med hållbart resande

Mobility management åtgärder framhålls ofta som kostnadseffektiva åtgärder. De ger ofta även vinster för flera grupper samtidigt. Inte bara samhället tjänar på aktiviteterna utan även företagen och individen. Samhällets vinster består i minskade koldioxidutsläpp, en livligare stad, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, ökade intäkter i kollektivtrafiken, och friskare invånare. Individens största vinst är främst en bättre hälsa, men i vissa fall även en bättre ekonomi. Företagen vinner på lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och därigenom minskade kostnader för sjukskrivningarna, aktiviteterna kan även göra dem attraktivare som arbetsgivare.

Aktiviteter med stora hälsovinster

De aktiviteter som gett störst hälsovinster är Hälsotrampet 2012, 2013 och 2014 samt Vintertrampet 2013. Uppräknat till vad effekten blir efter ett års cyklande så har aktiviteterna gett en hälsovinst motsvarande 7 563 000 kr. Kostnaden för att genomföra aktiviteterna var 474 000 kr, vilket ger en kostnadsnytta på 16, dvs. hälsovinster beräknas bli 16 gånger större än kostnaderna för genomförandet av aktiviteterna (uppräknat till helår). Totalt har alla aktiviteter där beteendeförändringen uppmätts gett en hälsovinst på cirka 7 872 000 kr.

Aktiviteter som ökar kollektivtrafikens intäkter

För testresenärsprojekten består en stor del av nyttan i att nya resenärer har värvats till kollektivtrafiken. Uppräknat till helår och baserat på de testresenärer som fortsätter att resa kollektivt efter testmånadens slut, så har Testresenärer på buss 2012 och 2013 gett ökade biljettintäkter på 646 000 kr. Därtill beräknats de ha gett en hälsonytta på 86 000 kr till följd av att resenärerna går till och från hållplatserna. Aktiviteterna har tillsammans kostat 394 000 kr, vilket totalt ger en kostnadsnytta på 1,9 vilket innebär att varje satsad krona ger 1,9 kronor tillbaka. Det innebär att redan efter ett år har aktiviteten gett en vinst. De ökade intäkterna kan med fördel användas för att förbättra och utöka utbudet, vilket i sin tur kan attrahera ytterligare resenärer.

I tabellen nedan ges en sammanställning av vilka nyttor de olika aktiviteterna gett baserat på de MaxSumo-utvärderingar som har gjorts.

Tabell 4.1 Sammanställning av nyttan (hälsonytta, ökade biljettintäkter), besparade kilo CO₂ per satsad krona och kostnadsnyttan för utvärderade aktiviteter.

Aktivitet	Hälsonytta kr/år	Ökade biljettintäkter kr/år	Kilo CO ₂ per satsad krona	Kostnadsnyttan (nyttan/kostnad)
Testresenär på buss 2012	56 000	412 000	0,06	1,97
Hälsotrampet 2012	1 310 000	-	0,72	12,78
Hälsotrampet 2013	1 097 000	-	0,52	9,52
Vintertrampet 2013	3 247 000	-	0,02	23,13
Testresenär för buss 2013	30 000	235 000	0,06	1,88
Hälsotrampet 2014	1 909 000	-	0,79	16,53
Elcykel 2012	1 400	-	0,002	0,02
Elcykel 2013	6 000	-	0,003	0,14
Vinterresan 2014	215 000	25 000	0,03	1,78

4.3 Rekommendationer för framtiden

Många av aktiviteterna och kampanjerna har varit mycket lyckosamma och fått stor uppmärksamhet i media, på arbetsplatser och bland invånarna allmänt. Goda samarbeten har skapats med aktörer och intressenter som bör tas tillvara och vårdas, t.ex. kollektivtrafikmyndigheten, landstinget, Trafikverket, mm.



Figur 4.1 Vinnarna i cykelhjälmstävlingen

Men potentialen är långt ifrån utnyttjad. Alla målen för projektet har inte uppnåtts, även om en god grund har lagts. Det har skapats goda förutsättningar och nya valmöjligheter för invånarna att välja kollektivtrafik, cykel och gång. Samtidigt har projektet informerat och marknadsfört nya möjligheter som skapats. Men beteendeförändring tar tid och det är viktigt att arbeta långsiktigt även om vissa aktiviteter redan visat sig ge goda effekter under projektiden. Det är först när mobility management integreras i samhällsplaneringen som bilberoendet kan minskas.