



Utvärdering av projektet

”Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten”

Titel: Utvärdering av projektet "Hållbara idrottsresor
– trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten"

Omslagsfoto: Iza Nord och Tommy Eriksson

Publikation: 2009:152

Utgivningsdatum: 2010-03

Utgivare: Vägverket Region Mitt

Upphovsnamn: Inger Linderholm, Trivector

Kontaktpersoner: Lars Nord, Vägverket

ISSN: 1401-9612

Förord

Projekt *"Hållbara idrottsresor - trafiksäkra och miljöanpassade resor inom idrotten"* var ett samarbetsprojekt mellan Vägverket Region Mitt, NTF - förbunden och Länsidrottsförbunden i Dalarna, Gävleborg, Västernorrland och Jämtlands län och pågick under år 2006 – 2008. Syftet med projektet var att sprida information och kunskap om Riksidrottsförbundets miljö- och trafiksäkerhetspolicy till ett antal förbund och föreningar per län.

Tanken var att dessa förbund och föreningar utifrån denna policy skulle arbeta fram egna trafiksäkerhets- och miljöpolicyer utifrån sina behov och förutsättningar och i förlängningen fungera som föredömen och goda exempel för andra klubbar och förbund.

I denna rapport redovisas resultat och utvärdering av projektet.

Rapporten består dels av en effektutvärdering som genomförts av distriktsidrottsförbunden¹, dels av en processutvärdering som genomförts av Trivector Information². Denna rapport är en redovisning av båda utvärderingarna och har sammanställts av Trivector Information. I analysen hänvisas också till delrapporten: IQ-certifiering av Skidskytte-VM och O-ringen 2008.

Uppdragsgivare har varit Vägverket Region Mitt och kontaktperson Lars Nord. Arbetet har genomförts av Jimmie Hansson, som ansvarat för datainsamlingen i processutvärderingen och Inger Linderholm, som sammanfattat och analyserat resultaten, båda från Trivector Information.

Vid det slutseminarium som hölls den 3 juni 2009 där både aktörer som deltagit i projektet och andra särskilt inbjudna deltog, framkom många goda rekommendationer.

Många parter har bidragit till denna utvärdering. Vi tackar samtliga för deras välvillighet att dela med sig av sina erfarenheter, och hoppas att föreliggande rapport ska vara en god grund inför framtidens arbete med hållbara resor, inte bara inom idrotten utan även i andra sammanhang.

Kerstin Jacobson
Chef enhet Trafikant
Vägverket Region Mitt

¹ Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten. Slutredovisning April 2009

² Hållbara idrottsresor – en processutvärdering. Trivector Information AB Rapport 2009:03

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1. Inledning	8
1.1 Bakgrunden till Hållbara idrottsresor	8
1.2 Hållbara idrottsresor – syfte och mål	9
1.3 Rollfördelning och arbetssätt i stort.....	9
1.4 Utvärderingarnas syfte	9
1.5 Rapportens fortsatta disposition	10
2 Resultatanalys - Effekttvärdering av projektet Hållbara idrottsresor	11
2.1 Arbetssättet inom Hållbara idrottsresor.....	11
2.2 Resultat	12
3 Resultatanalys: Processutvärdering av projektet Hållbara idrottsresor.....	19
3.1 Processutvärderingen – syfte och metod.....	19
3.2 Analys av resultaten	20
3.3 Resultat	21
3.4 Sammanfattande analys av processutvärderingen.....	46
4 Slutsatser och rekommendationer	48
4.1 Grad av måluppfyllelse.....	48
4.2 Att påverka för att ta fram en resepolicy	48
4.3 Rekommendationer inför framtiden.....	49
4.4 Allra sist	50
Bilagor.....	51
Deltagarförteckning	56
Referenser	57

Sammanfattning

Denna rapport är en redovisning av de två utvärderingar som genomförts av projektet *Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten*. Detta projekt pågick under åren 2006-2008 i Vägverkets Region Mitt. Syftet var att informera idrottsföreningarna i regionen om Riksdistriktidrottsförbundets miljö – och trafiksäkerhetspolicy och att verka för att föreningarna utarbetade sina egna trafik- och miljöpolicyer.

Projektet har drivits av distriktsidrottsförbunden i Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands och Västernorrlands län i samarbete med NTF-förbunden i respektive län. Vägverket Region Mitt har varit koordinator och finansier.

Projekten utformades olika i distrikten beroende på deras respektive förutsättningar. I något län utformades en policy som föreningarna sedan kunde anta, i andra distrikt fick föreningarna själva utforma sin policy. För att inspirera till detta arbete förekom en lång rad informationsträffar runt om i regionen. Några genomfördes i samarbete med kommunerna. Många av de föreningar som deltagit i projektet har också genomgått trafiksäkerhetsutbildningar av olika slag såväl teoretiska som praktiska. Efter hand utformades en modell för hur policyn skulle godkännas och man införde s.k. IQ-certifiering, som innebär att en förening blev certifierad efter att policyn granskats och godkänts.

Projektets mål var att 20 % av de föreningar som ansökt om s.k. LOK-stöd skulle utarbeta och anta en resepolicy (miljö- och trafiksäkerhetspolicy) när projekttiden var till ända. Utvärderingen visar att man nådde 13 %, ett resultat som anses vara både acceptabelt och realistiskt.

Utvärderingen visar också att arbetet varit mycket uppskattat i de föreningar som deltagit och att resandet förändrats mot ökad hållbarhet, dvs. samåkningen har ökat, samordning av transporter till olika aktiviteter förekommer i högre grad nu än tidigare och trafiksäkerhetsfrågorna har kommit upp på föreningarnas agenda.

Trafiksäkerhetsfrågorna har haft större utrymme i projektet än miljöfrågorna, vilket kan förklaras av att NTF haft expertrollen och att deras fokus är trafiksäkerhet. Inför framtidens projekt är det därför viktigt att man satsar på att ta in expertis som kan synliggöra miljöproblematiken så att den blir en naturlig del av arbetet.

Inför framtiden är det också viktigt att skapa en tydlig struktur för hur arbetet ska läggas upp och hur det ska förankras, såväl i idrottsföreningarna och respektive organisationer som ut till allmänheten. Det är också viktigt att sätta tydliga mål för verksamheten och att göra upp en plan för hur och när man ska följa upp arbetet. Även detta arbete bör ske initialt. Strukturen för arbetet skulle med fördel kunna byggas digitalt och både inrymma goda exempel och erfarenheter från det nu avslutade projektet och verktyg för planering och utvärdering av framtida projekt. Några exempel på liknande verktyg ges också i rapporten.

1. Inledning

Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten (nedan kallat Hållbara idrottsresor) är ett projekt inom ramen för Vägverkets nationella projekt Hållbart resande. Det nationella projektet Hållbart resande består av flera insatsområden.

- resor till och från arbetet
- tjänsteresor
- resor till och från skola och utbildning
- idrotts- och evenemangsresor

Det projekt som här utvärderats faller inom ramen för insatsområdet Idrottsresor. Projektet pågick under åren 2006-2008 och var ett samarbetsprojekt mellan Vägverket Region Mitt, NTF-förbunden och distriktsidrottsförbunden i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands och Dalarnas län. Men arbetet med idrottens resor har pågått längre än så. Redan 1998 startade ett projekt i Region Mitt med syfte att göra idrottsresorna trafiksäkrare. Den intresserade läsaren hänvisas till rapporten *Idrottens resor – Kartläggning av projekt i Vägverkets regioner*, Publikation 2004:162 som redovisar en kartläggning av samtliga projekt ute i regionerna.

I detta inledande kapitel ger vi en bakgrund till projektet samt en beskrivning av vilka som deltagit och vilka roller de har haft. Därefter beskrivs syftet med den här föreliggande utvärderingen. Kapitlet avslutas med en beskrivning av rapportens fortsatta disposition.

1.1 Bakgrunden till Hållbara idrottsresor

1997 beslutade Riksdagen att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Ansvaret är delat mellan trafikanter och systemutformarna. Den svenska idrottsrörelsen med sina tre miljoner medlemmar är i det sammanhanget en viktig komponent. Paraplyorganisationen inom idrotten, Riksdistriktsidrottsförbundet, antog 2005 en policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten³.

På uppdrag av Vägverket Region Mitt och med syfte att förbättra trafiksäkerheten inom regionen drev NTF-förbunden i Dalarna, Gävleborg (omfattar Gästrikland och Hälsingland), Västernorrland och Jämtland under åren 2006-2008 projektet *Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade resor inom idrotten*. Regionens fem distriktsidrottsförbund engagerades för att utföra arbetet i samarbete med det lokala NTF-förbundet.

En undersökning från Vägverket och Folksam visade att under åren 1997-2005 omkom i snitt sex personer per år i idrottsrelaterade olyckor. I dessa siffror ingår ledare och aktiva, ej supportrar. Flest dödsolyckor skedde på hemväg från träning och, framförallt, tävlingar/matcher. Åtta av tio omkom i personbil, övriga var fördelade på buss, motorcykel, cykel eller fotgängare. Den största gruppen omkomna var män i åldern 10-29 år. Var fjärde omkommen bilist saknade bilbälte. Äldre bilar som var tillverkade före 1990 var överrepresenterade i statistiken. De flesta olyckorna skedde utanför tätbebyggt område på vägar där lagstadgad hastighet var 90 km i timmen. Följande särprägel gäller för idrottsrelaterade trafikolyckor:

³ Se vidare <http://www.rf.se/RF-tycker/Trafiksakerhet/>

- Övervägande bilister
- Fler utanför tätbebyggt område
- Ingen alkohol förekommer bland de idrottsanknutna
- Fler omkomna per olycka

Ovan nämnda bakgrundsfakta ger följande ”typolycka”: På en gruppresa hem från tävling på en helgeftermiddag/kväll där en ung manlig nykter förare kör en privatägd äldre personbil med många i bilen sker en mötesolycka på en torr landsväg skyltad 90 km/tim.

1.2 Hållbara idrottsresor – syfte och mål

Syftet med projektet var att sprida information och kunskap om Riksidrottsförbundets miljö- och trafiksäkerhetspolicy till ett antal förbund och föreningar per län. Tanken var att dessa förbund och föreningar utifrån Riksidrottsförbundets policy skulle arbeta fram egna trafiksäkerhets- och miljöpolicyer utifrån lokala/regionala behov och förutsättningar, och att de i förlängningen skulle fungera som föredömen och goda exempel för andra klubbar. I Hållbara idrottsresor har man fokuserat på beteendeförändringar inom två områden:

1. att marknadsföra alternativen till ensambilåkande – att få medlemmar att gå och cykla mer, samåka i större utsträckning samt att använda kollektiva färdmedel i större utsträckning
2. att de resor som görs ska vara säkra och miljöanpassade - att fordon uppfyller vissa krav, krav på förare, sparsam körning, alkohol, stödsystem för att hålla hastigheten mm.

Totalt finns ca 1500 idrottsklubbar i regionen. Målet i projektet var att ca 20% av dessa klubbar (ca 300 stycken) skulle ha en policy (miljö och trafiksäkerhetsfrågor) implementerad i klubben, samt att policyn skulle vara känd och efterlevd bland medlemmarna.

1.3 Rollfördelning och arbetssätt i stort

Projektledaren vid Vägverket Region Mitt har fungerat som beställare och koordinator av projektet. Vägverket har stått för ramverk och finansiering. NTF:s roll har varit drivande i arbetet och har även fungerat som processtöd till projektledarna på respektive Länsdistriktsidrottsförbund avseende trafiksäkerhets-, miljö- och resepolicyfrågor. Varje distriktsidrottsförbund har haft en utsedd operativ projektledare vars roll har varit att implementera policyn i förbundets klubbar och föreningar. Denna projektledare har även styrt och drivit arbetet gentemot idrottsklubbarna i syfte att få dessa att ta fram en resepolicy. Distriktsidrottsförbundens projektledare har dessutom fungerat som ett kunskapsstöd i klubbarnas arbete med frågorna.

1.4 Utvärderingarnas syfte

Syftet med de kvantitativa och kvalitativa utvärderingarna har varit att:

- Utröna hur stor andel som verkligen har antagit en resepolicy, om policyn är känd och om den efterlevs
- Beskriva hur man lagt upp arbetet i de olika distrikten
- Studera och värdera processen för att ge rekommendationer inför framtida projekt

1.5 Rapportens fortsatta disposition

Kapitel 2 inleds med en mer detaljerad beskrivning av vad projektet Hållbara idrottsresor handlat om. Därefter redovisas uppföljningen och effektutvärderingen av arbetet med Hållbara idrottsresor i de fyra distriktsidrottsförbunden. Det är projektledaren i varje förbund som tagit fram en skriftlig rapport där man sammanställt resultat från:

- en webbenkät som mejlats ut till respektive idrottsklubb,
- uppföljning av nyckeltal från respektive distrikt,
- slutsatser från intervjuer med utvalda personer, samt
- projektledarens egna reflektioner kring arbetsmetodik och upplägg.

I **kapitel 3** redovisas den processutvärdering som genomförts där processen, arbetssättet och resultaten stått i fokus. I processutvärderingen undersöktes hur samarbetet mellan de tre olika aktörerna - Vägverket, NTF och distriktsidrottsförbunden – fungerat och utifrån dessa resultat dras lärdomar inför framtiden.

I slutkapitlet – **kapitel 4** – ges sammanfattande kommentarer till resultaten samt ytterligare kommentarer till vilka lärdomar man kan dra av dem inför framtiden. Som en liten vägledning presenteras nedan ett antal förkortningar som förekommer i rapporten.

1.5.1 Viktiga begrepp – en liten ordlista

DF = distriktsidrottsförbund/länsidrottsförbund

IF = idrottsföreningar

LOK-stöd = Lokalt aktivitetsstöd

NTF = Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

RF = Riksidrottsförbundet

SDF = Specialdistriktsförbund

SISU = Idrottens studie- och utbildningsorganisation

2 Resultatanalys - Effektutvärdering av projektet Hållbara idrottsresor

Projektet Hållbara idrottsresors huvudsyfte var – som redan nämnts – att idrottsföreningar och specialdistriktsförbund i de aktuella distrikten skulle arbeta fram en resepolicy med tillhörande handlingsplan anpassat till den egna verksamheten. Varje distrikt fick därefter formulera sina egna mål. Dessa mål har i många fall utvecklats och reviderats under projektets gång. Genomgående är att kvalitet (läs mer om IQ-certifiering) har prioriterats framför kvantitet. I detta kapitel ges först en mer detaljerad beskrivning av vad Hållbara idrottsresor omfattat. Därefter redovisas resultaten från den webbenkät som projektledarna vid distriktsidrottsförbunden genomfört. Projektledarna genomförde också ett antal intervjuer och tog fram beskrivningar av olika upplägg i de olika länen. Dessa beskrivningar återfinns i den ursprungliga rapporten⁴.

2.1 Arbetssättet inom Hållbara idrottsresor

Varje distriktsidrottsförbund i regionen har i samarbete med det lokala NTF-förbundet planlagt arbetet i det egna distriktet. Därför har såväl mål, arbetsmetod och förutsättningar varit skiftande mellan distrikten. Likaså har projektens namn varierat mellan distrikten.

Oavsett vilken metod som använts har syftet varit att få idrottsföreningar/förbund att fundera över sin roll ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv och därefter upprätta en policy. I många fall har säkerligen Riksdistriktsidrottsförbundets miljö- och trafiksäkerhetspolicy fungerat som stöd, men den primära avsikten har inte varit att föreningarna ska anta RF:s policy utan att de arbetat fram en egen utefter behov och förutsättningar. Tanken med detta är att föreningens policy ska få en lokal anpassning, hög grad av angelägenhet och därefter förankras i den egna föreningen.

Såväl samarbetspartners, kommunsamverkan, angreppssätt, tillgång på stimulansmedel mm har skiftat mellan distrikten. Detta har varit ett avsiktligt val för att utvärdera om de olika arbetssätten ger olika resultat. Vad som gäller för respektive distrikt framkommer i den distriktvisa redovisningen längre fram i dokumentet.

Inom projektet har begreppet IQ använts. IQ, som står för ”idrottskvalitet för ett säkrare resande”, är en kvalitetsstämpel som är framarbetad inom projektet av NTF, Vägverket Region Mitt och idrottsförbunden. För att uppfylla kraven på IQ-certifiering bör föreningens trafiksäkerhets- och miljöpolicy innehålla så många som möjligt av nedanstående villkor, dock minst villkor nr 1 eller 2 samt 6, 7 och 8.

1. Egna resor
2. Köpta resor
3. Fordonskrav
4. Förarkrav
5. Kartläggning av trafikmiljö vid idrottsanläggning, sätt att resa och miljöaspekter
6. Förankring i styrelsen
7. Kommunikering till medlemmar

⁴ Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten. Slutredovisning April 2009.

8. Uppföljning

I bilaga 1 presenteras de personer som har haft det övergripande ansvaret för att arbeta med Hållbara idrottsresor.

2.2 Resultat

Totalt har 177 resepolycys antagits, fördelat på 164 föreningar och 13 specialdistriktsförbund. Det sammanlagda antalet medlemmar i dessa idrottsföreningar överstiger 50 000. Utöver dessa omfattas även skjutsande föräldrar direkt av policyn. Sammanlagt är det fem procent av regionens idrottsföreningar som har antagit en resepolicy genom projektet. De idrotter som har antagit flest policys är medlemsrika idrotter som fotboll, ridsport, ishockey och innebandy. Ridsporten i Dalarna är det mest aktiva specialdistriktsförbundet med 20 antagna policys, vilket motsvarar hälften av deras medlemsföreningar.

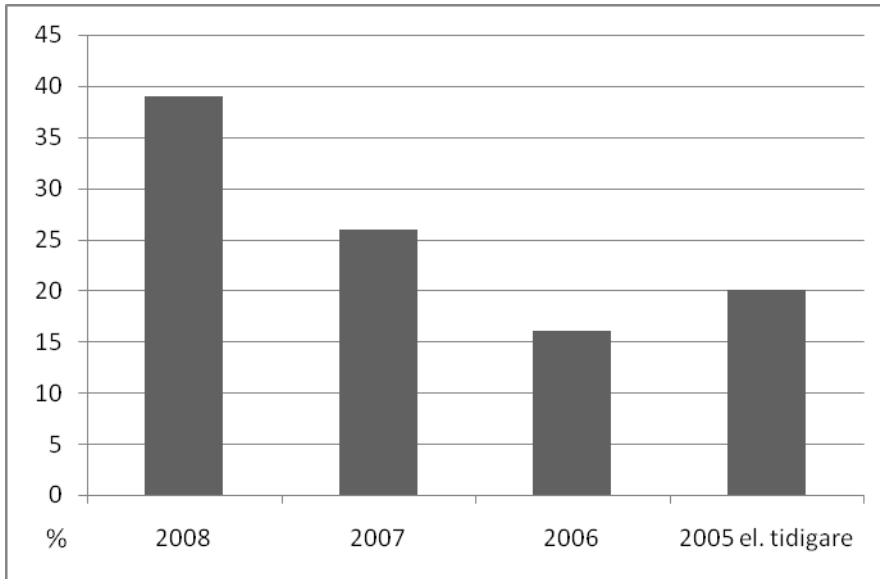
Tabell 2.1 – Antal idrottsföreningar i länen samt antal föreningar som IQ-certifierats⁵

	Dalarna	Gästrikland	Hälsingland	Jämtland	Väster-norrland	Totalt
Totalt antal idrottsföreningar i distriktet	1038	434	475	523	716	3186
Totalt antal föreningar som söker LOK-stöd	430	150	210	180	350	1320
Totalt antal föreningsbesök	163	38	75	75	110	461
Totalt antal SDF-besök	11	7	4	7	8	37
Totalt antal föreningsrepresentanter som vi träffat	423	300	277	350	300	1650
Totalt antal IQ-certifierade idrottsföreningar	58	20	8	28	50	164
Totalt antal IQ-certifierade specialdistriktsidrottsförbund	2	1	3	1	6	13
Totalt IQ-certifierade	60	21	11	29	56	177

2.2.1 Enkät svar

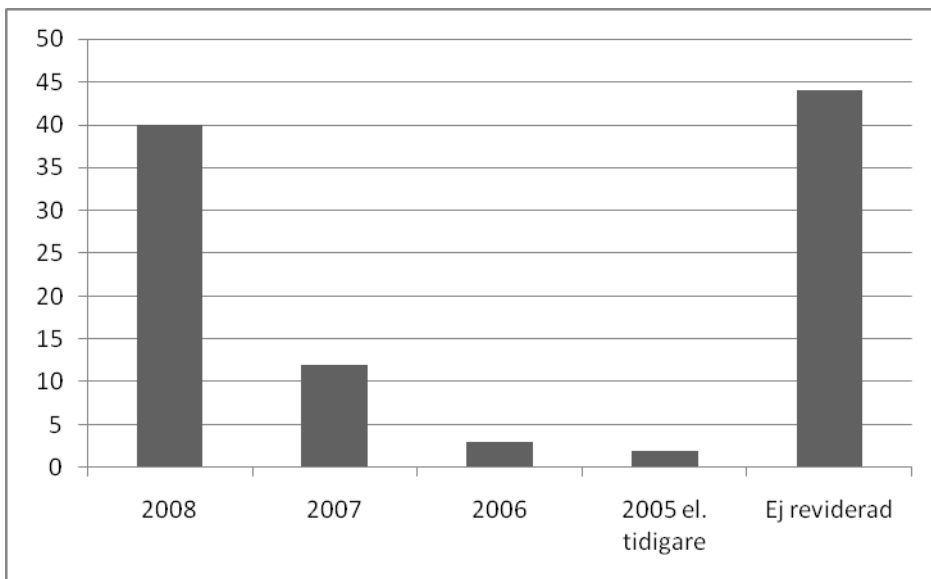
I början av 2009 fick de 177 medverkande föreningarna och förbunden möjlighet att besvara en enkät om projektet. Följande sammanställning bygger på de enkät svar som erhöles genom det webbaserade frågeformuläret Questback eller via muntliga intervjuer. Totalt har 110 idrottsföreningar och SDF svarat på enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 62 procent. Enkäten var utformad med på förhand givna svarsalternativ vid flera av frågorna, dock har det ofta funnits utrymme att förtydliga med egen text.

⁵ En utförlig tabell – med uppgift om antal idrottsföreningar inom olika idrotter, hänvisas till den separata rapporten Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten. Slutredovisning April 2009



Figur 2.1 Vilket år antogs trafiksäkerhets- och miljöpolicy?

Kommentar: Av de svarande antog flest policyn under 2008. Detta avspeglar inte verkligheten då det under 2008 inte antogs fler policys än andra år. Orsak till denna svarsbild diskuteras i avslutande kapitlet med reflektioner och slutsatser.

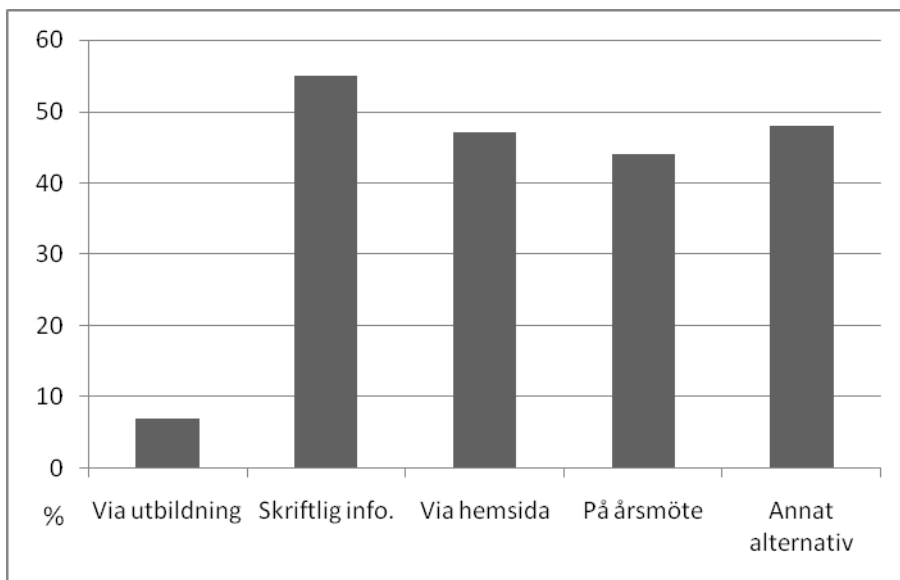


Figur 2.2 När blev policyn senast reviderad?

Kommentar: 40 procent har reviderat sin policy under senaste året. Att många inte reviderat sin policy kan bero på att den är nyligen antagen.

Vad var det som fick er att upprätta en trafiksäkerhets- och miljöpolicy?

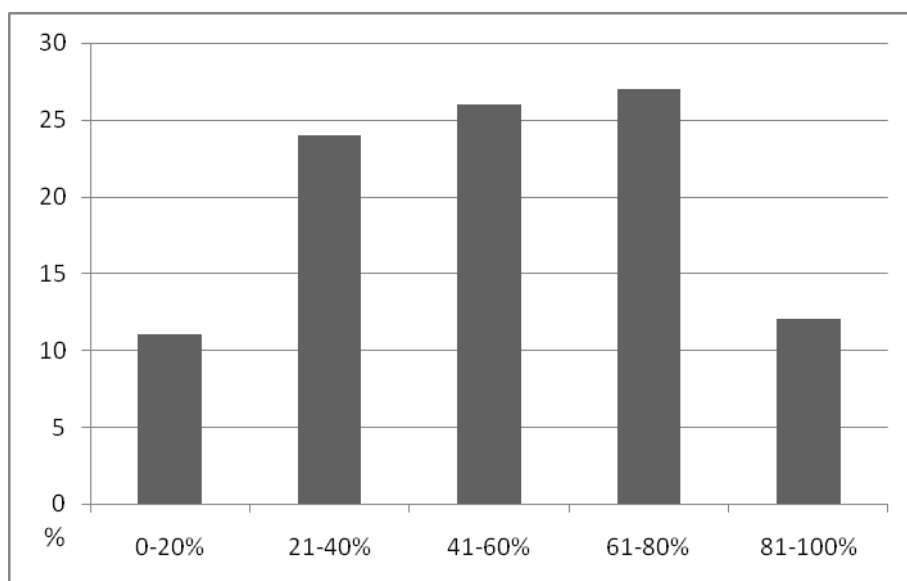
Exempel på förekommande svar: Öka säkerheten för medlemmarna och visa för föräldrar, efter kommunens rekommendation, personlig kontakt med idrottskonsulent, visa för sponsorer, stimulanspengar betydelsefulla i arbetet, kändes viktigt för styrelsen att dra riktlinjer och markera förhållningssätt inom trafiksäkerhet.



Figur 2.3 Hur har medlemmarna informerats om föreningens/SDF:ets trafiksäkerhets- och miljöpolicy? (möjligt med flera svarsalternativ)

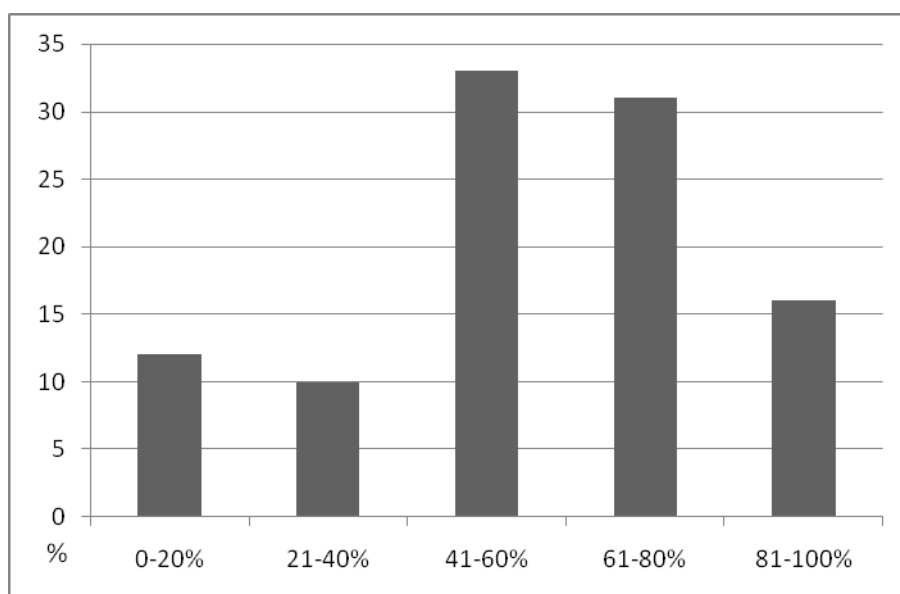
Några svar för "Annat alternativ": Föräldramöten, ledarträffar, utskick via mail, matchprogram, klubbtidningen.

Kommentar: Några respondenter har säkerligen inte haft samsyn i denna fråga, då t ex "utskick via mail" av somliga kan anses som skriftlig information. Vidare är andelen utbildning inte så hög, men det kan bero på att information är första steget, utbildning är nästa steg.



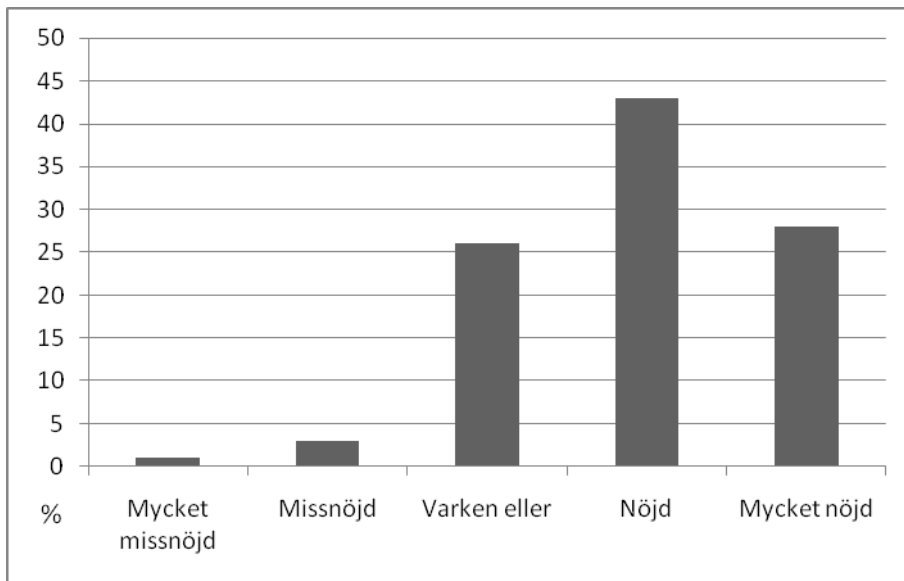
Figur 2.4 Uppskatta hur många procent av era medlemmar som vet att ni har en trafiksäkerhets- och miljöpolicy?

Kommentar: Trots svårigheten med sådana uppskattningar tyder det på att omkring 2/3 av svarande föreningarna anser att minst hälften av medlemmar tagit till sig given information.



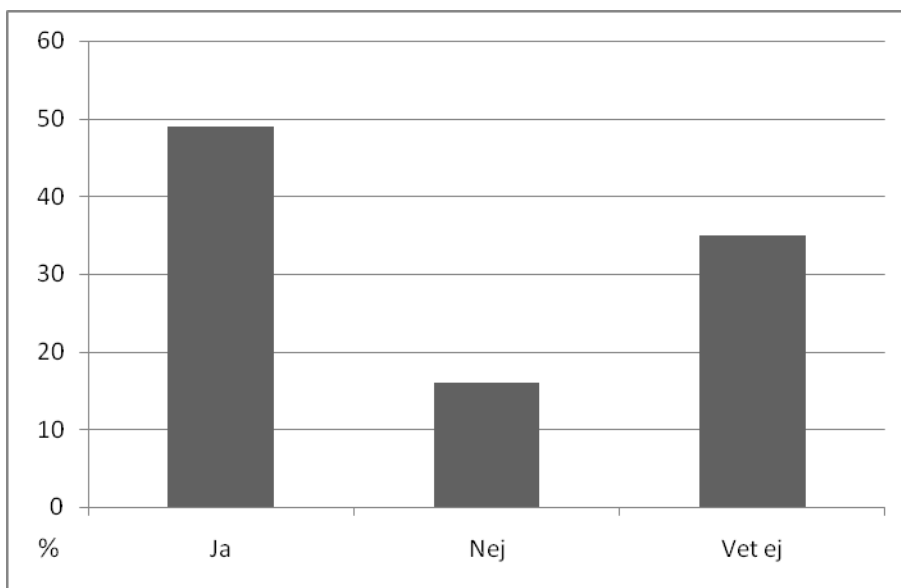
Figur 2.5 Uppskatta hur många procent av medlemmarna som följer policyn?

Kommentar: Förklaringen i att fler faktiskt följer policyn än känner till policyn (föregående fråga) beror på att många policys består av allmänförnuftiga riktlinjer. Respondenten har därför ansett att medlemmarna följer dessa riktlinjer, t ex använda bilbälte, använda cykelhjälm, samåka vid möjlighet etc, utan att veta om att det föreligger en policy.



Figur 2.6 Hur uppfattar ni det stöd ni fått av distriktsidrottsförbundet och NTF då ni arbetat fram policyn?

Kommentar: Flertalet föreningar uppger att de är nöjda med erhållet stöd.



Figur 2.7 Har resandet i föreningen/SDF:et förändrats sedan ni antog er trafiksäkerhets- och miljöpolicy?

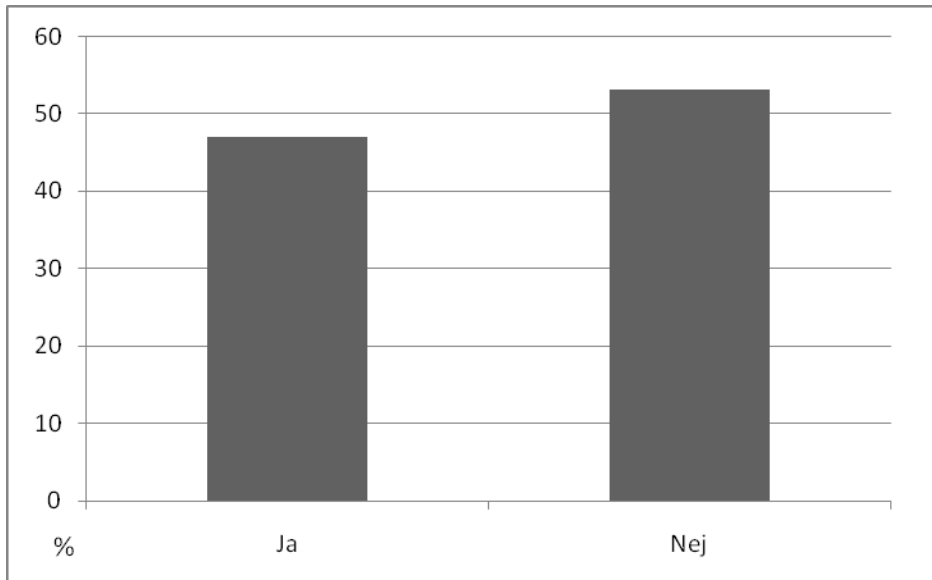
Några exempel på JA: Åker mer buss/tåg vid längre resor (exempelvis fem mil), åker ej längre minibuss, noggrannare kontroll av chaufförernas lämplighet, större riskmedvetenhet, bättre planering av resan, samkörning med andra föreningar, de som cyklar använder god belysning och reflexväst, även under löpträningen används reflexväst.

Några exempel på NEJ och VET EJ:

Till viss del, men tyvärr är det mycket ekonomi som avgör färd sätt.

Det är några (i föreningen) som fått sig en tankeställare, men de flesta har alltid använt sunt förnuft.

Även innan policyn antogs var vi seriösa med resorna.



Figur 2.8 Görs det någon uppföljning om medlemmarna följer trafiksäkerhets- och miljöpolicyn?

Kommentar: Vissa moment i policyn uppges vara lätta att kontrollera, t ex färd sätt. Däremot är körstil, användandet av bilbälte eller hur trafikreglerna följs svårare att kontrollera.

Vilka aktiviteter har er förening/SDF genomfört tack vara projektet?

Kommentar: Flertalet föreningar har avsatt extra tid åt trafiksäkerhetsfrågan vid sammankomster och föräldramöten. Det förekommer även exempel på halkbanekörning, studiecirkel/utbildning om säkerhet och minibussförarutbildning.

Vilka råd vill ni ge åt andra föreningar/SDF ang. trafiksäkerhetsarbete (framgångsfaktorer)?

Exempel på svar:

Se er runt- kanske går det att samåka över föreningsgränser?

Våga ta tips och intryck från andra.

Krångla inte till det – använd sunt förnuft.

Många blir vinnare när policyn finns – framförallt slipper man diskussioner med ungdomar och föräldrar om vilka som får och inte får köra.

Se till att sprida budskapet i föreningen så det inte stannar på kansliet/styrelsen.

Förankra hos ledare och föräldrar.

Ha inte för bråttom – gå igenom vad som är viktigt för just er.

Ta tillvara på goda exempel.

Viktigt med trafikpolicy – men låt den inte bli alltför omfattande.

Att man lägger in den i huvudpolicyn för föreningen.

Använd formuleringar som Skall, Bör och Att tänka på.

Vilka svårigheter har ni stött på i ert arbete med trafiksäkerhet?

Exempel på svar:

Ekonomin. Det kostar att hyra bussar och färdas kollektivt.

Föreningens kärnverksamhet prioriteras och då försvinner lätt trafiksäkerheten.

Att nå ut till alla medlemmar – och att de tar till sig informationen.

Vi kan inte bestämma över andra – bara rekommendera.

Svårt att tala om för andra hur de ska bete sig i trafiken.

Att välja chaufförer med omtanke.

Att få medlemmarna att förstå att deras fordon omfattas av policyn.

Att få medlemmarna att förstå hur lätt en olycka kan inträffa.

Glesbygd gör att det är svårt att samåka och/eller färdas kollektivt.

Övriga synpunkter:

Exempel på svar:

Bra att ämnet lyfts fram.

Tyvärr verkar sponsorerna ha ljust intresse för frågan.

Vägverket bör lyfta fram goda exempel i samband med idrottsresande.

3 Resultatanalys: Processutvärdering av projektet Hållbara idrottsresor

Utfallet av ett projekt handlar inte enbart om att uppnå kvantifierbara mål. Många gånger är det möjligt att peka ut andra förtjänster av mer kvalitativ art, som t.ex. ökat samarbete, större samförstånd etc. I detta kapitel redovisas resultaten från den processutvärdering som ingått i den totala utvärderingen. Redovisningen fokuserar på de styrkor och svagheter som det aktuella arbetssättet inneburit samt vilka lärdomar man kan dra inför framtiden. Det är viktigt att redan nu påpeka att en kvalitativ undersöknings övergripande syfte är att ge en så detaljerad bild av verkligheten som möjligt. Det innebär att vi *inte* haft för avsikt att räkna hur många som är nöjda eller missnöjda eller hur många som nämner en viss styrka eller svaghet; alla åsikter är lika viktiga även om de bara uttalas av en enda person. Den detaljerade bilden som skapas genom denna metod är ett värdefullt hjälpmedel vid planering och upplägg av framtida projekt av liknande slag

3.1 Processutvärderingen – syfte och metod

Den kvalitativa resultat- och processutvärderingen av Hållbara idrottsresor ska fungera som ett komplement till länsdistriktsidrottsförbundens respektive resultatrapporter. Målet är att ge ett bra beslutsunderlag samt rekommendationer inför framtida arbete inom området Hållbara idrottsresor.

Ett antal frågeställningar ska besvaras:

- Är samarbetsprojektprojekt av denna typ ett effektivt och framgångsrikt sätt att driva dessa frågor på?
- Är detta ett område som Vägverket ska fortsätta att satsa på?
- Vilka resultat har projektet Hållbara idrottsresor lett till?
- Vilka erfarenheter och kunskaper kan vi göra från projektet inför framtida arbete inom området Hållbara idrottsresor?

Datansamlingen bestod av intervjuer och dokumentanalys, och syftet var att skapa en bild av hur de medverkande har upplevt projektets olika delar och faser. Intervjuerna följde en i förväg uppgjord intervjuguide, som fokuserade på bestämda teman. Dessa teman utgick ifrån de frågeställningar som angivits i förfrågningsunderlaget, och den färdiga frågeguiden fastställdes i samråd med uppdragsgivaren.

De flesta intervjuer genomfördes ”på plats”. Samtliga intervjuerna bandinspelades och har sedan transkriberats i sin helhet. Syftet med bandinspelningen var att få en så heltäckande bild som möjligt, samt att undvika riskerna för feltolkning. Forskning har visat att det finns uppenbara risker att intervjuaren ”hör vad man vill höra” och att man därför ställer följdfrågor utifrån intervjuarens tolkning. I två fall var det svårt att hitta ett lämpligt tillfälle för en personlig intervju, så dessa intervjuer genomfördes per telefon. Även dessa intervjuer har bandinspelats digitalt och transkriberats.

De personer som intervjuades var representanter för NTF- och Distriktsidrottsförbund samt för Vägverket i Region Mitt. Urvalet av intervjupersoner genomfördes av uppdragsgivaren.

Vi har även studerat dokumentation som producerats inom projektet, t.ex. lokala projektplaner, projektbeskrivningar samt en del informationsmaterial som producerats direkt för projektet.

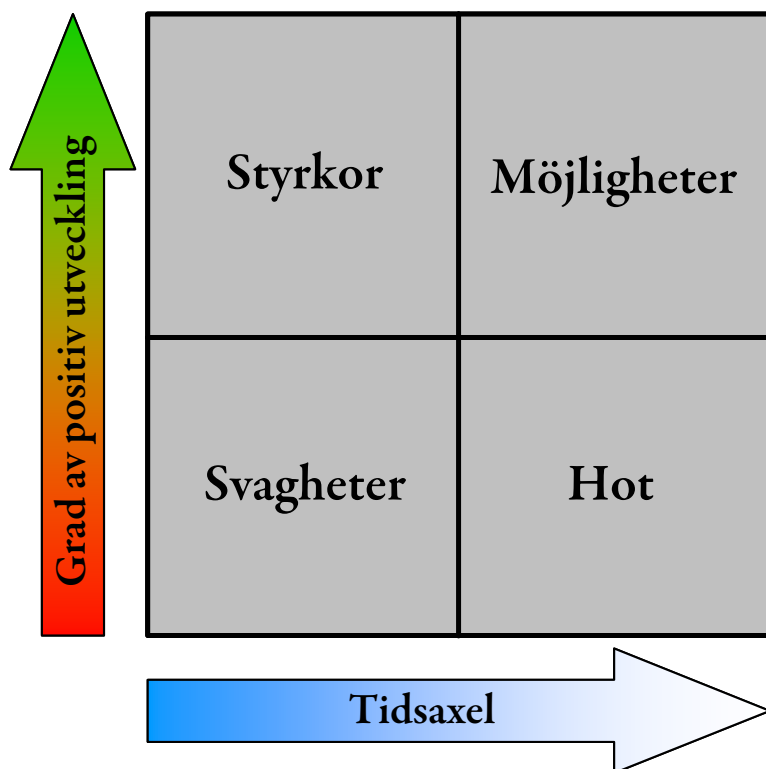
3.2 Analys av resultaten

Förutom den här föreliggande redovisningen presenteras processutvärderingen i en separat rapport samt i en digital ”kortversion” som presenterades vid slutseminarium i Gävle den 3 juni 2009.

Resultaten har analyserats utifrån en bearbetad form av en s.k. SWOT-modell, som på ett tydligt sätt beskriver vilka styrkor och svagheter som finns inom ramen för projektet samt vilka hot och möjligheter som företagen och liknande projekt kan möta i framtiden.

SWOT är en analysmodell som ofta använts inom organisationsteorin. För det mesta beskrivs styrkor och svagheter som interna variabler, medan hot och möjligheter är de externa krafter som påverkar själva företaget. För att modellen ska fungera ändamålsenligt har den för föreliggande studie förenklats och modifierats något. Den interna/externa distinktionen som vanligtvis används har istället tagit formen av en dåtid/nutid- och framtidsdistinktion – för att enklare åskådliggöra erfarenheterna från förr och önskemålen/farhågorna inför framtiden.

I Figur 1 visas en schematisk bild av SWOT:ens olika dimensioner. Styrkorna och Svagheterna betraktas här som en nulägesbeskrivning, dvs. styrkorna och svagheterna finns som följd av hur man hittills har arbetat. Möjligheterna och hoten hör framtiden till och med ett visst mått av proaktivitet kan de uppfyllas respektive förhindras.



Figur 3.1 SWOT-modellen

3.3 Resultat

I detta kapitel redovisas svaren från de sammanlagt tolv intervjuer som vi genomfört. I de fall där vi redovisar uttalanden i form av citat redovisas vilken organisation som respondenten tillhör. Vi har valt att presentera resultaten utifrån de frågor som ställdes i frågeguiden.

3.3.1 Organisation/Struktur

Arbetet har organiserats lite olika i de olika länen, däremot tycks man ha haft ungefär samma organisationsstruktur inom respektive NTF-förbund och respektive distriktsidrottsförbund.

Hur har ledning och styrning av projektet fungerat inom den egna organisationen?

Majoriteten av respondenterna tycks vara nöjda med den ledning och styrning som har varit. Vägverket har styrt och följt projektet, NTF har haft kontakten med distriktsidrottsförbund och idrottsföreningar och idrottsföreningarna har haft det operativa ansvaret. I flera fall beskriver respondenterna hur de bildat egna grupper inom sin egen organisation för att leda projektet framåt, och flera beskriver också hur de samarbetat med övriga organisationer.

Men förutsättningarna har varit olika för de olika länen. I Gävleborgs län har man t.ex. haft två distriktsidrottsförbund att arbeta med.

... Så vi hade en projektledare från vår styrelse som kommer från idrottsrörelsen, och sedan har vi haft två utförare i respektive distriktsidrottsförbund i Gästrikland och Hälsingland ... (NTF)

Såväl Vägverkets representanter som NTF:s är nöjda med styrningen inom den egna organisationen. Flera av dem uttalar sig också positivt till det organisatoriska upplägget.

Det har fungerat bra tycker jag. Vägverket har ju varit huvudman och vi i vår tur har sedan samordnat allting. Men i praktiken har vi lagt ut det på Dalaidrotten – en konsult. De har haft själva kontakterna med idrottsföreningarna. Det tycker jag är ganska bra, för Dalaidrotten, eller SISU som det heter där uppe, har de flesta kontakterna och kontaktnätet ut till idrottsföreningarna. (NTF)

Däremot kan skönjas en viss missnöjdhet i ett av distriktsidrottsförbunden där man upplever att styrningen – och stödet – var bra från början, men att det sedan mattats av något.

Det blir något medelbetyg. När jag kom in i projektet 2007 så hade vi en genomgång av vad jag skulle göra, och det var väl ok. Sedan tycker jag väl att det stödet har försvunnit, från vårt läns projektledare. Så det har funnits lite avsaknad av stöd under 2008. (DF)

Från de andra samarbetsparterna?

Det flesta upplever att samarbetsparternas ledning och styrning har fungerat bra, men det tycks vara så att de inte har full insyn i hur de andra har arbetat. En stor fördel, menar någon, är att man fick så fria tyglar att utforma projektet utifrån de länsspecifika förutsättningarna. Detta är också något som en av Vägverkets representanter poängterar.

Men tanken är ju att NTF ska hålla ihop det och distriktsidrottsförbundet, tillsammans med klubbarna, ska göra jobbet. (NTF är lite av en projektkoordinator). Sen har vi haft löpande träffar där vi alla av de här personerna har träffats, vi (Vägverket), några från oss har varit med, de här fyra NTF personerna plus de fyra från distriktsidrottsförbunden. Vi har haft möten en gång i halvåret ungefär, för att stämna av läget och kolla hur det går. Men vi har inte lagt oss i detaljer utan NTF har haft som uppgift att styra och ställa i projektet. (Vägverket)

En kritik som dock lyfts i detta sammanhang är att det inte funnits någon tydlig projektspecifikation. Därför är också bilden otydlig vad gäller hur projekten startades i de olika länen; en gemensam bas för hela projektet saknades.

Men, som redan nämnts, på det hela taget är de flesta nöjda med hur projektet styrs. En av idrottsrepresentanterna lyfter fördelarna med att samarbeta med NTF, som kunnat bistå med mycket kunskap inom området. Andra talar om den viktiga dialogen med länsdistriktsidrottsförbunden.

Har det varit samma projektledare/projektdeltagare som deltagit under hela projektet? Byte av projektledare, på vilket sätt har det påverkat projektet?

Projektledarna har bytts ut såväl vid Vägverket och NTF som i distriktsidrottsförbunden, men det verkar inte ha varit någon större dramatik. Möjligen upplevdes bytet av projektledare i Vägverket som något mer komplicerat än bytena i NTF och distriktsidrottsförbunden. Ett problem är t.ex. att man skapat en relation som på nytt måste byggas upp; man tappar tid när en person byts ut. Dessutom fick projektet som helhet en något annorlunda inriktning när den senaste projektledaren vid Vägverket kom in; projektet sågs mera som ett projekt som drev mot samma mål, inte flera olika projekt som prövade flera olika modeller. Enligt Vägverkets projektledare kan detta hänga samman med avsaknaden av en projektspecifikation samt att det varit svårt att veta vad som sagts och beslutats under föregående projektledares tid. Men bytet av Vägverkets representant ses inte enbart som något negativt. En respondent menar att projektet med detta byte drevs framåt och hölls ihop.

Var projektet förankrat i din organisation, och i så fall hur?

Projektet har, enligt våra respondenter, varit förankrat i den egna organisationen – åtminstone lokalt. För dem som arbetar inom sektorsfrågor vid Vägverket i regionen är projektet naturligtvis väl förankrat, men övriga medarbetare inom organisationen har troligen ganska diffus kunskap om projektet. Två respondenter – en från Vägverket och en från NTF – påpekar att projektet inte är känt utanför regionen och att detta naturligtvis är beklagligt, då man riskerar att ”hjulet uppfinns på nytt”; att man inte tar tillvara de erfarenheter och den kunskap som Hållbara idrottsresor medfört.

...alltså vi som jobbar inom sektorsfrågor har /.../en ganska ny uppgift hos Vägverket så att frågar du någon projektledare på vägbygge vad vi håller på med så vet dom nog inte det... (Vägverket)

... NTF's distriktsförbund har ju ett antal uppdrag och projekt som är väldigt lika över hela landet, sen så skiljer sig uppdragen regionalt och även kommunalt och det beror ju på vilka uppdragsgivare man har och vilka man samarbetar med. Så det är ju långt ifrån alltid som man har möjlighet att ha koll på alla NTF's förbundens olika uppdrag ... (NTF)

Inom den egna sfären – i detta fall vanligtvis länet – har man oftast förankrat arbetet genom information till den egna organisationens styrelse eller ledningsgrupp. Man också förmedlat informationen vidare till olika paraplyorganisationer till exempel länsdistriktsidrottsförbunden.

Det har varit förankrat i styrelsen. De tar ju inledningsvis ett beslut om att vi ska gå in i ett sådant här projekt och vara med. Sedan så har jag lämnat kontinuerliga rapporter till styrelsen – och till min chef givetvis. Så jag tycker att det har varit väl förankrat. (DF)

Höll ni/samarbetsparterna tidplanen? Fanns det något som hindrade att tidplanen följdes?

Alla har haft någon form av tidplan som de har följt. Tidplanen har oftast omfattat ett år i taget och har också knutits till vad man skulle uppnå; till vilka mål man satte ut. Tidplanen hade även en tydlig koppling till vilka resurser man fick för verksamheten under ett år. Det framkom inga direkta synpunkter på tidplanen, de flesta verkade nöjda med upplägget och det var ingen som direkt anförde några svårigheter att följa den utstakade vägen.

... det fanns en ganska väl utstakad tidplan med målsättningar på respektive år och den totala tiden, den totala längden på de här tre åren då, och vad det var man skulle uppnå då... (NTF)

Ett och annat problem har självfallet funnits när det gäller att hålla tidplanen. Ett sådant var att hinna med att få ut information under 2008, som ju var projektets slutår. Ett annat problem var att arbetet inte löpte kontinuerligt, utan man arbetade mera ”stötvis”, vilket delvis berodde på idrottsföreningarnas verksamhet som också går i vågor. Detta faktum inverkar till viss del menligt på tidplanen; man hamnade helt enkelt lite i tidsnöd.

Ett annat problem som flera respondenter lyfter är att det tog ganska lång tid innan man hade hittat formerna för projektet, eftersom det är så många frivilliga som engagerades; kontinuiteten brister.

Men detta tar ju oerhört lång tid [Att få ut budskapen om hållbart resande, förf. anmärkning]. Ett år för en förening är inget vanligt år, då det är många människor som strömmar igenom. Så jag tror att man måste ha ganska mycket tid på sig för att få genomslag för detta. (DF)

Stämde ni av mot tidplanen? Fanns det mätpunkter?

Här går meningarna isär. Det finns de som menar att det fanns tydliga mätpunkter att stämna av mot. För det första skulle man stämna av hur många föreningar man nådde ut till och för det andra skulle man stämna av mot den ekonomiska planen. Men det finns också de som menar att avstämningarna var ganska ”lösliga” det fanns en ”dialog” med sin kollega i idrotts- resp. NTF-förbundet och någon menar att det naturligtvis borde varit fler.

Det har väl förekommit. Däremot kan jag väl personligen tycka att detta borde vara lite mer frekvent. Men det bottenar återigen i avsaknaden av ledarskap. Men avstämningen har väl kretsat kring diskussioner om vilka vi arbetar med, vilka vi har kvar och hur vi ska nå dem och uppsatta mål. (DF)

Egentligen inte. Man kollade mest av att vi nådde målen. (DF)

Kostnader Höll ni den satta budgeten? Har några extra kostnader uppkommit? Om Ja, vilka då? Kommentera övrig resursförbrukning (tid, personal etc.) Var Vägverkets bidrag tillräckligt?

De flesta är eniga om att budgeten hölls och det är få som menar att budgeten var för snålt tilltagen; bidraget från Vägverket var tillräckligt stort. Detta kan naturligtvis tala för att det var alldeles ”lagom”, men det kan ju också tyda på att man ”rättat mun efter matsäck”. Man har – ute på NTF- och distriktsidrottsförbunden – helt enkelt gjort så mycket som det fanns resurser till.

Det fungerar ju så i den här världen att man gör ju inte mer än vad pengarna räcker till. Så hade man haft tio gånger så mycket pengar så hade man ju nått tio gånger så många klubbar i bästa fall. (NTF)

Här bör också påpekas att man ju inte arbetade lika i de olika länen. Några valde att ge idrottsföreningarna en summa pengar – från 2000 till 5000 Kr – för att delta, medan idrottsföreningarna i andra län inte fick något alls.

Vi har ju jobbat lite olika och det har ju funnits en medvetenhet kring det. Vissa har ju fått ett stimulansbidrag för att anta sina policies – och det har vi ju inte gjort. Vi har inte haft några morötter. Det man har fått är dessa plånbokskort, affischer och en folder om säkra idrottsresor. Det är ju handlingen som sådan som har det egentliga värdet. (DF)

Inför projektets andra år fanns en viss diskrepans mellan Vägverkets tilldelning och de önskemål som NTF-förbunden hade, men enligt utsagor från flera av respondenterna är detta inte något som sedan inverkat menligt på projektarbetet.

Ja det fanns en budget men den gjordes upp efter en diskussion med NTF-förbunden och sedan diskuterade man vid Vägverket om hur mycket man kunde ställa upp med. Något år var man besviken från NTFs sida, men man minskade egentligen inga pengar. Det fanns ingen koppling mellan prestation och pengar, det var en given budget varje år. (Vägverket)

Pengarna fördelades till de olika NTF-förbunden som sedan slussade vidare medel till distriktsidrottsförbunden och – föreningarna. Detta var en bra modell, menade man, eftersom distriktsidrottsförbunden därmed fick en naturlig anknytning till NTF och den kunskap de kunde förmedla.

Vi fick ju riktade medel som gick till NTF-förbundet, och sedan fick vi medel från dem. Detta har sett lite olika ut för vissa har fått pengar direkt. Men vi gick via NTF-förbundet för vi ville gärna ha samverkan med dem. Vi såg det som en viktig samarbetspartner. (DF)

Några respondenter pekar på att utgifterna framförallt mot slutet var något högre än man räknat med. Detta berodde dels på att man utlovat ett s.k. ”stimulansbidrag” till de föreningar som gick med i projektet, dels på att man inte budgeterat för den utvärdering, som denna rapport är en del av. I två fall – Dalarna och Jämtland – gjordes dessutom punktinsatser i samband med stora idrottsarrangemang. Dessa kostade naturligtvis också extra.

Det blev ju lite extra kostnader sista året, eftersom vi fick ett antal extra föreningar som kom till och ville vara med i slutet av 2008. Vi hamnade här i ett litet dilemma, eftersom vi hade gått ut med ett löfte om att de skulle få 3000 kr per förening som skaffade sig en policy. Och nu blev det ju elva föreningar som kom till på slutet, och där hamnade vi ju lite i otakt med ekonomin och vad vi hade budgeterat för. Frågan var ju hur vi då skulle hantera dem, för det rörde ju sig ändå om 33 tusen kronor. Vi lyckades dock lösa det med Vägverket, så vi fick ett extraanslag. (NTF)

Styrkor och svagheter med organisationen och strukturen av samarbetet?

Respondenterna lyfter styrkor och svagheter i stort och smått. Av listan nedan kan utläsas att respondenterna lyft fler svagheter än styrkor, vilket faktiskt visar att de varit mer eniga kring vilka styrkorna är. När det gäller styrningen och organisationen är den mest framträdande styrkan att organisationen har bestått av flera grupper som på sitt vis kunnat bidra med viktig erfarenhet och kunskap. En svaghet som lyfts av flera respondenter är att möjligheten att själv utforma projektet efter det egna länets förutsättningar varit förvirrande i flera fall (mera om detta i nästa avsnitt).

Tabell 3:1 – Styrkor och svagheter avseende struktur och styrning

Styrkor	Svagheter
Att kontaktarbetet skötts av distriktsidrottsförbundet	Att miljöperspektivet försvunnit
Att man faktiskt fick arbeta fram sin egen modell	Att det funnits tvivel om att "rätt saker" diskuterats
Att organisationerna lärt sig av varandra	Otydlighet kring vad VÄGVERKET ville få ut av projektet
Att man utnyttjat NTF:s många kontakter	Att få folk att engagera sig
Att man dragit nytta av de olika organisationernas olika kunskaper	Att projektet har gått under olika namn
Att man inom det egna distriktet haft ett så litet område att man lätt kunna nå de olika föreningarna	Att man inte haft en enhetlig modell att jobba efter
Att ha egna erfarenheter av idrottsrörelsen	Otydliga mål
Stort engagemang ute i föreningarna	Att NTF organiserats om
	Svårt att hinna med p.g.a av få medarbetare
	Stort geografiskt område: "... gärna även haft mera relationer med Vägverket ... nu har de varit väldigt långt borta"
	Svårt att konkurrera med alla andra saker som idrottsföreningarna ska arbeta med

Vad ska man tänka på inför framtida projekt gällande organisation och struktur?

Några av respondenterna är helt tillfredsställda med det arbetssätt och den struktur som arbetet under projektet haft, medan andra för fram olika idéer för hur framtidens projekt bör se ut. En sak som lyfts av en av Vägverkets representanter är frågan om NTF skulle komma ifråga som projektledare/koordinatorer i ett framtida projekt. Det som gör deras roll tveksam, menar respondenten, är att kunskapen om miljö och trafik inte är så stark, vilket gör att de i ett framtida projekt antingen bättre måste visa på sin egen kompetens eller visa hur de skulle kunna knyta sådan kompetens bättre till sig. En annan kärnfråga är projektnamnet, där man efterlyser ett gemensamt namn för alla "delprojekt" samt tydligare anvisningar till vad som ska genomföras och uppnås.

En annan respondent påpekar vikten av att se detta projekt som en del av något större, eftersom idrottsföreningarna har många krav på sig.

Det är ju att framförallt att strukturera upp det innan det börjar. Sedan ska man kanske fundera lite kring hur man ska jobba gentemot föreningarna. För om man ska jobba med ett ämne som trafiksäkerhet så är ju detta enbart ett av många ämnen som en idrottsförening ska arbeta med – och de upplever ju även det som ett ganska smalt område, även om de tycker att det är jätteviktigt. Det kommer ju andra propåer från exempelvis kommunen att de ska ha drog- och alkoholpolicy mm. Det ska ju finnas policydokument inom många olika områden, och jag tror att ett helhetsgrepp hade varit bättre i framtiden. Att man arbetar med föreningen mer i sin helhet, och där trafiksäkerhet är en del av detta. (DF)

Ytterligare ett viktigt råd inför kommande projekt är frågan om förankring, där en av respondenterna uttrycker sig så här:

Man skulle satsa ännu mera resurser på att förankra projektet ute i verkligheten /.../ Man kunde nog ha grundlagt det mera från början (NTF)

Sist, men inte minst viktigt, är funderingarna kring projektledarrollen, som upplevs som lite otydlig. Någon respondent tror också att man borde se över projektorganisationen och att det hade varit bra med en projektgrupp – eller snarare: en referensgrupp – i det egna länet, för att bättre nå ut i idrottsföreningarna.

3.3.2 Mål

Känner du till de målsättningar som är satta att uppfyllas?

Samtliga respondenter har klart för sig vilka målen för projektet var, men av deras utsagor att döma så hade de olika länen inte samma mål. Någon respondent uppger att det är Nollvisionens mål som var de övergripande och en annan att målet framförallt var att man skulle kommunicera Riksdistriktidrottsförbundets policy kring trafik. Det tycks också vara så att alla inte har kunskap om vilka mål som formulerats i de övriga länen (troligen är detta något som gäller för idrottsrörelsen i högre utsträckning än för de övriga inblandade).

Ja, när det gäller vår del – men inte gällande det totala. (DF)

Men de allra flesta menar att det fanns kvantitativa mål där varje län hade som uppgift att nå ut till ett antal föreningar – olika för de olika åren – och att distriktsidrottsförbunden också skulle förmå föreningarna att skriva/anta en policy.

...det vi ville var i alla fall att x antal klubbar skulle anta en policy som vi så att säga skulle kunna godkänna och det vi sa för att den skulle kunna vara godkänd var att den skulle innehålla ett visst antal områden av förare, fordon, planeringar, resa alltså vissa delar där och så skulle den vara antagen av styrelsen och så skulle den vara kommunicerad ut i organisationen och så skulle den följas upp. Det var så att säga grundkraven för att den skulle bli godkänd av projektet ... (Vägverket)

Dessa kvantitativa mål har också förtydligats under processens gång. Från början stod det endast att kunskapen skulle höjas i idrottsföreningarna och att antalet föreningar som arbetade fram en policy skulle öka, men det stod då ingenting om hur många föreningar det handlade om. Detta kom till först efter projektets första år.

Jag känner inte till målsättningarna för det första året – 2006. Jag vet inte om det fanns några resultatmål för det året. Jag tror att det mer var ett uppstartsår. Men år 2007 ville man att det skulle finnas 40 st antagna policys. Men policy menar jag IQ-certifiering, för annars så räknas det inte som en policy. Och det målet klarade man ju bra. År 2008 satte man då ett ännu högre mål. (DF)

Vad policyn skulle innehålla tycks inte vara helt klart och flera av respondenterna talar om policyn i termer av en trafiksäkerhetspolicy. Samtidigt påpekas vikten av kvalitet, att policyn inte bara innehöll ”tomma ord”.

Ja, det konkreta målet var att förankra RF:s trafiksäkerhetspolicy. Utifrån det var vår uppgift att få så många föreningar som möjligt att titta på sina egna transporter och att göra en ”godkänd” egen trafiksäkerhetspolicy. Man tog fram en mall för certifiering av policyn med ett antal punkter på vad den skulle innehålla. Det var inte bara kvantitetskrav utan även kvalitetskrav. (DF)

Tycker du att det är relevanta målsättningar, som är möjliga att uppnå? Och Har ni nått de mål, resultat och genomfört de aktiviteter som ni tänkt i projektet?

De flesta instämmer i att målen är relevanta, att de varit möjliga att uppnå och att de faktiskt har uppnåtts. En respondent menar att man inte kan förvänta sig bättre resultat än de som uppnåtts, för det skulle innebära så ofantligt mycket mera resurser i form av tid, och den tiden fanns inte i projektet.

Någon påpekar dock att det kan bero på att målen förändrats över tid, och som redan nämnts, antyds att projektets första år var ett uppstartsår.

Ja, det tycker jag. Vi lyckades ju väldigt väl med att nå ut till så många som vi hade satt upp som målsättning. Vi skulle nå ut med information om trafiksäkerhet och miljö till 170 st idrottsföreningar och resultatet blev 163 st. Vi hade även som mål att IQ-certifiera 60 idrottsföreningar och resultatet blev 58 idrottsföreningar och två specialdistriktsförbund – så det blev ju precis på summan. Så det var väl egentligen bara första året som det var svårt att uppskatta, men sedan hittade vi ju nivån. (DF)

Det som gör att målen upplevs som relevanta är att de anpassats till lokala förutsättningar. I Jämtland, t.ex. har kraven på att upphandla trafiksäkra transporter anpassats till hur lång sträcka som ska köras, eftersom det är långt mellan idrottsföreningarna.

Därför satte vi ett mål, eller vi satte en del i det här avtalet för att få det här bidraget, var vi ganska snälla och sa att alla som reser över tio mil måste omfattas av det här antalet i föreningen om ni ska få det här stimulansbidraget, så resor under tio mil de behövde man inte upphandla enligt den här checklisten. Därför att en tio mil är ingen sträcka i Jämtland, det måste man ha respekt för ... (NTF)

Samtidigt påpekar en av Vägverkets representanter att de satte press på föreningarna genom att införa certifieringen. Skälet var att man ville försäkra sig om att policyn inte blev en ”hyllvärmare”. Andra respondenter påpekar problemet med förankringen – att det varit svårt att få ett tydligt engagemang ute i föreningarna. Här lyfts bland annat problematiken med att man bjudit in till olika aktiviteter som ingen anmält sig till och att det varit svårt att kontrollera att föreningarna lever upp till sin policy; det har varit svårt att påpeka för medlemmarna att de inte ska köra för fort, att de inte ska festa dagen innan de kör på idrottsresor etc.

Det har ju också förekommit ett par aktiviteter, där man bl.a. har bjudit in till halkkörning med minibussar, och sedan har ingen anmält sig. Sånt kan man inte riktigt styra över. (DF)

Målen har – som redan nämnts – inte sett likadana ut i de olika länen och distriktsidrottsförbunden har inte heller arbetat likadant. I Jämtland togs en policy fram som sedan idrottsföreningarna skulle anta, i Västernorrland däremot fick idrottsföreningarna själva utarbeta sin policy. Båda sätten har naturligtvis sina för- och nackdelar, något som också påpekas.

Finns det då något skäl till att inte målen har uppfyllts? Ja, en respondent pekar på denna problematik och menar att det funnits föreningar som inte velat arbeta med dessa frågor och att skälet till det framförallt var att de inte tycker att det är deras uppgift; de vill arbeta med sporten inte med papper och policys. Detta talar ju ytterligare för vikten av en tydlig förankring (se ovan).

Styrkor och svagheter gällande målsättningar och måluppfyllelse?

Det finns en tydlig tendens när det gäller vilka styrkor och svagheter som respondenterna lyfter fram när det gäller målen. Framförallt anser man att målen varit realistiska – anpassade till verkligheten – och rimliga och det har också varit en styrka att målen lett till att frågan kommit upp på idrottsföreningarnas agenda. Några svagheter som flera respondenter nämner är att målen varit otydliga, att projektet inte levt upp till målen och att man har mätt fel saker.

Egentligen handlar det ju inte om att föreningarna bara ska anta en policy, utan vad har man sedan för handlingsplan som följer policyn. Och sådant syns ju inte i ett resultat. Det ser ju bra ut om man mäter kvantiteten, men man vet ju inte hur denna policy efterlevs.(DF)

I nedanstående tabell presenteras samtliga styrkor och svagheter kring målen som respondenterna nämnt.

Tabell 3:2 – Styrkor och svagheter med uppsatta mål

Styrkor	Svagheter
Inte för högt satta mål	Oenighet om målen – några ville ha högre satta mål
Bra att man faktiskt arbetade fram en policy – det har stärkt föräldrar och ledare när de ställt krav på säkra transporter	Inga krav på uppföljning
Styrkan är att man har pratat om frågan	Trafiksäkerhet och miljö är okända begrepp inom idrottsrörelsen
Målen var anpassade till verkligheten	Tveksamt om målen kommer att efterlevas när projektet är slut
Målen var konkreta	Man har mätt fel saker (antal föreningar som deltagit istället för om policyn efterlevs)
Målen var mätbara	
Bra att man genomförde en förstudie (gäller endast Västernorrland) som fick ligga till grund för målsättningen	Målen förändrades över tid Alla har inte – trots pengastöd – levt upp till målen (man har inte tagit fram någon policy)

Vad ska man tänka på inför framtida projektmål?

Inför framtida projekt menar respondenterna att det är viktigt med ökad tydlighet. Man måste helt enkelt deklarerat vad som bör åstadkommas inom ramen för projektet. Det är också viktigt att det som genomförs ute i föreningarna synliggörs och att visa att många verkligen varit involverade.

Man måste kunna visa på att en avsiktsförklaring har föregåtts av ett arbete, och att man kan se att många personer har involverats i detta. För jag är inte säker på att förankringen inom föreningen har varit så bra och att informationen har nått ända fram till föraren bakom ratten – vilket har varit min ambition. Det kan ha stannat på styrelsenivån, det finns en risk. (DF)

Misstanken om att arbetet inte förankrats ute i föreningarna har flera respondenter uttryckt och det finns de som tror att det arbete som lagts ner inom ramen för projektet nu kommer att avbrytas. För att råda bot på det tror respondenten att projektet bör fortsätta, om än i mindre skala.

3.3.3 Rollerna i samarbetet

Hur har du upplevt din egen och din organisations roll i samarbetet?

De flesta respondenter tycker att deras egen roll varit tydlig. Endast en respondent upplever att rollen inte var så tydligt beskriven, men menar samtidigt att detta säkert beror på att han kom in så sent i projektet. Enligt respondenterna från NTF så menar de att de ansvarat för trafiksäkerhetskvaliteten, att de har bidragit med resurser genom att utbilda idrottsledare⁶ och liknande och att de även svarat för kontakten med både idrottsrörelsen och Vägverket. En av NTF:s respondenter menar också att NTF var med och skapade idén kring projektet.

... jag tror nog att NTF var med tidigt och liksom lanserade frågan hos Vägverket, att vi borde göra någonting inom idrottsrörelsen, sen att man [NTF, förf. anmärkning] liksom kände att man ägde problemet på något vis. Sen tog väl NTF-förbunden på sig ansvaret att liksom förankra det här hos idrottsrörelsen... (NTF)

Viktigt att påpeka är dock att Vägverket redan innan Hållbara idrottsresor formulerades som projekt aktivt arbetat med denna fråga. T.ex. genomfördes en kartläggning i slutet av 1990-talet för att se vilka idrotter som genererade de flesta transporter (Det var ridsporten). Dessutom togs kontakt med idrottsrörelsen för att påverka idrottsföreningarna till att skriva trafiksäkerhets- och miljöpolicy.

Redan år 1999-2000 jobbade jag med idrottsresor och arbetade med att de skulle få fram miljö- och trafiksäkerhetspolicy. Men då var det ingen struktur på det och det var väl det som var tanken att vi skulle få i detta projekt. (Vägverket)

Från Vägverkets sida poängteras att deras roll varit både finansiärens och koordinators.

Jag har varit beställare, jag har levererat pengarna och NTF skulle utföra jobbet. (Vägverket)

Men Vägverkets roll har också varit att se till att arbetet löpte och att komma överens med t.ex. NTF om vad som skulle göras och vilka resurser som de skulle tilldelas. Distriktsidrottsförbunden menar att deras roll framförallt har varit att se till att arbetet utfördes och att deras ansvar låg i att förankra arbetet ute ”bland gräsrotterna”.

⁶ Det gjorde man t.ex. inför Skidskytte-VM i Jämtland och i NTF:s säkerhetshall vid trafikövningsplatsen i Dalarna

Det är få respondenter som uttalat några specifika styrkor och svagheter med den egna rollen eller med den egna organisationens roll.

Hur har du upplevt Vägverkets/NTF/DistriktsIF:s roller? (Ställs om de övriga två)

Det råder en stor enighet bland respondenterna när de uttalar sig om de andra båda organisationerna och deras roller. De upplever att rollerna varit tydliga och att det varit värdefullt att samarbeta med dem. Möjligen kan man skönja en viss uppdelning vad gäller kontakterna dem emellan.

Distriktsidrottsförbunden har haft mest kontakt med NTF som stått för kontakterna med Vägverket.

Är du nöjd med Vägverkets roll som koordinator/finansiär?

Både idrottsrörelsen och NTF är mycket positiva till hur Vägverkets hanterat sin roll som koordinator och finansiär. Flera respondenter menar att det funnits en tydlighet och att Vägverket verkligen haft något att säga vid de möten som hållits. Samma respondent påpekar att projektet nog haft hög prioritet eftersom Vägverket satsade så stora resurser. Andra respondenter menar dock att Vägverket spelade en mer aktiv roll i början och att de varit mer osynliga i slutet av projektet.

Ja, jag har inget att klaga på. Kanske det här i början då – att vara lite mer tydliga i början. Men i övrigt så har vi fått bra stöd genom de här gemensamma träffarna. Så det har inte varit några problem. (DF)

Osynligheten lyfts också av en respondent som menar att det hade varit värdefullt om Vägverket också hade deltagit i de träffar som anordnades för idrottsföreningarna ute i regionen.

Vägverkets själva instämmer och intar en något kritisk hållning och menar att de nog borde ha varit tydligare.

Jag tror att vi hade kunnat vara tydligare och ställt lite tuffare krav på att de skulle ta med miljö och trafiksäkerhet att det verkligen var det som de skulle sälja in och att de berättat lite mer att det är de här grejerna vi kan jobba med. (Vägverket)

Hur mycket ska Vägverket gå in och granska?

Det tycks inte finnas några problem med det sätt på vilket Vägverket har granskat arbetet. Man har haft avstämningsträffar och samtliga respondenter upplever att detta varit ett bra sätt att granska.

Eftersom de är finansiärer, så har de ju ett viktigt åtagande att se vad de har fått för pengarna och om vi har gjort de åtaganden som vi har sagt att vi ska göra. Så det är klart att det är en viktig insats som de har att göra där. (DF)

Möjligen kan en viss kritik skönjas vad gäller avstämning och kontroll av utvecklingsprojekt – som ju Hållbara idrottsresor var – åtminstone initialt. En respondent menar att i utvecklingsprojekt kan ingen begära ett visst resultat, eftersom projektmedarbetarna fick relativt fria tyglar att utarbeta projektet.

Det är en annan sak om det är ett konsultuppdrag, där man efterfrågar ett visst resultat och där VÄGVERKET också äger resultatet. (NTF)

Är du nöjd med NTF:s roll som drivande i arbetet/processtöd avseende processtöd och trafiksäkerhets- och miljöfrågor?

De flesta tycks vara nöjda med den roll som NTF spelat i projektet som styrande och drivande gentemot distriktsidrottsförbunden. Möjligen kan den omorganisation som genomförts nyligen ha inverkat en del på arbetet, med detta tycks inte vara något centralt

Är du nöjd med DistriktsIF:s roll som styrande och drivande gentemot idrottsklubbarna?

Det tycks inte heller vara så att någon har något att invända mot den roll som distriktsidrottsförbunden spelat i projektet.

Övriga styrkor och svagheter gällande rollerna i samarbetet?

En viktig styrka är att dialogen de olika organisationernas representanter emellan har varit bra, och att personkemin fungerat. Men samtidigt upplevs en svaghet i att man inte träffats tillräckligt ofta. Denna svaghet gäller framförallt inom den egna sfären och i det egna länet inför de stora centrala träffarna.

Önskvärt är kanske att ha lite tätare träffar inom den egna sfären eller länet – mellan samarbetsparterna. Man skulle kunna ha ett mellansteg mellan dessa centrala träffar, att vi träffas här i länet. Jag gillar den här personliga relationen. Storsamlingarna får man ju inte riktigt så mycket utrymme på. (DF)

En annan styrka som poängteras av flera respondenter är att det varit distriktsidrottsförbunden som kontaktat föreningarna, dvs. de kunskaper som varje organisation besitter har verkligen utnyttjats.

Ytterligare en styrka är att de tre organisationerna fått de roller som de verkligen är bra på: Vägverket antog uppdragsgivarrollen, NTF expertrollen och idrottsrörelsen – som helhet – antog förankringsrollen. Viktigt att konstatera här är dock att denna uppdelning inte var tydlig i alla län, vilket också påpekas.

En svaghet, som säkert också utgjort en akilleshäla för hela projektet, har varit att idrottsföreningarna varit svåra att locka till informationsmötena, och eftersom NTF inte har haft resurser att tillgå – deras roll har ju inte varit finansierad – så har de fått kontakta ytterligare finansierare för att locka idrottsföreningarna att delta.

Tabell 3:3 – Styrkor och svagheter med rollerna

Styrkor	Svagheter
Distriktsidrottsförbunden sköter kontakten med idrottsföreningarna	För få möten med Vägverket
Bra att samarbeta med NTF	Att Vägverket varit "långt borta"
Att vi kan olika saker	Lite otydlig rollfördelning i de olika länen
Att rollfördelningen varit tydlig inom länet	Många inblandade – NTF har agerat mellanhand
NTF:s kunskap om ideella organisationer	Att projektet inte är ett nationellt projekt
Att flera parter varit inblandade	Att Vägverket inte haft en dialog med Riksdistriktsidrottsförbundet
Att NTF tagit expertrollen	
Att DF tagit förankringsrollen	
Att personkemin fungerat	
Att man haft en kontaktperson på DF att vända sig till	

Vad ska man tänka på inför framtida projekt gällande rollfördelningen?

Flera av respondenterna tycker att projektet fungerat så bra att de inte har något att tillägga, medan andra kommer med flera synpunkter inför kommande projekt. Några av dessa synpunkter är:

- Gör distriktsidrottsförbundens projektledarroll tydligare
- Ge en tydligare bild av vad leveransen ska bestå av (så att man vet vilka roller som behöver besättas)
- Gör en noggrann kartläggning av behoven före projektstart

3.3.4 Kommunikation

Hur har kommunikationen (personliga möten, möten i grupp, e-post, telefon etc.) sett ut inom den egna organisationen?

Samtliga respondenter uppger att de har kommunicerat kring projektet internt, men i olika hög grad. Inom distriktsidrottsförbunden har man informerat vid verksamhets- och styrelsemöten och flera av respondenterna från distriktsidrottsförbunden har också haft en nära kommunikation med SISU. Inom NTF tycks kommunikationen inte ha varit så omfattande. Någon respondent berättar att han brukar berätta om projektet vid personalmötet, men att han egentligen arbetat tämligen ensamt.

Jag har ju varit själv. Men jag har pratat med de andra NTF-förbunden inom regionen – och där detta har varit en punkt som vi ofta har diskuterat. (NTF)

Inom Vägverket har frågan lyfts vid projektledarmöten, men den interna kommunikationen i övrigt har varit ganska torftig. Några inslag i den interna tidningen och några nyheter på webbplatsen, nämns men den samlade bilden är dock att frågan inte har kommunicerats till andra grupper – t.ex. medarbetare och chefer i andra regioner inom verket – i någon högre utsträckning.

Hur har kommunikationen (personliga möten, möten i grupp, e-post, telefon etc.) sett ut mellan Vägverket, NTF och DistriktsIF?

Kommunikationen mellan de olika inblandade parterna har haft en tydligare struktur än kommunikationen internt. Representanter för de fyra länens projekt har träffats två gånger per år för att diskutera och byta erfarenheter av varandra.

Framför allt genom de här avstämningsmötena de har varit den viktigaste kanalen när man sitter ner och pratar med varandra. (Vägverket)

Däremellan har man haft mer informella kontakter, och där står det klart att kontakten mellan DF och NTF varit tätare än mellan t.ex. DF och Vägverket, vilket ter sig helt naturligt; det var ju NTF som skulle inta expert- och koordinatorsrollen.

Kontakten har ju framförallt varit tät med NTF. Det har nog skett via alla kanaler – mejl, telefon och möten. När det kommer till kommunikationen med Vägverket så tror jag den mest har varit vid de här regionala mötena. (DF)

Med NTF så har vi ju haft kontinuerliga träffar. Vi har bland annat haft ett möte inför våra gemensamma träffar. Vi har kanske träffats en gång i månaden i snitt. Vägverket har vi ju träffat vid dessa gemensamma träffarna, som mot slutet blev videokonferenser. Dessa har väl varit några gånger per år – 2-3 gånger/år. (DF)

Möjligen kan en skillnad märkas mellan de olika länen. I Gävleborgs län tycks kommunikationen inte ha varit lika omfattande som i de andra länen, vilket dels kan förklaras av att representanterna för de olika organisationerna kände varandra redan tidigare, dels att representanterna fanns på samma ort; det var helt enkelt lättare att ta de informella kontakterna när så behövdes.

Man har ju kommunicerat med projektledarna på de andra organisationerna. Mest har vi kommunicerat med NTF. Dessa kontakter har varit lite mer informella. (DF)

NTF och DF har ju haft många möten, fast dessa har varit lite mer informella. (NTF)

Ett annat skäl kan vara att NTF i Gävleborg bytt projektledare, vilket dels kan innebära att projektledaren inte riktigt vet hur man kommunicerat, dels bero på att rutinerna inte blivit permanentade.

Det är de här centrala träffarna. De har ju skett en gång i halvåret ungefär. Eller kanske en gång i kvartalet. Vi har haft videomöten också. (DF)

Jag vet inte direkt hur den har sett ut, jag har ju bara varit med det sista halvåret. Men under denna tid har det varit videomöten och e-post. (NTF)

Formerna för kommunikationen har växt fram ”under resans gång”. Från början fanns inga direkta krav på hur, med vilken frekvens och om vad man skulle kommunicera i projektet. Flera respondenter efterlyser kommunikationsplan, som hade kunnat vara till god hjälp t.ex. i hur och när medierna skulle kontaktas och vem som bäst lämpade sig som avsändare till olika målgrupper.

Hur har erfarenhets- och kunskapsutbytet skett?

Flera respondenter menar att det funnits mycket att prata om och att det funnits – trots att ingen kommunikationsplan togs fram – goda möjligheter att dela med sig av sina erfarenheter och ta del av andras.

*En gång per halvår, i Bollnäs och olika platser. Då har vi suttit ner tillsammans och talat en hel arbetsdag ibland med övernattnings /.../ vi har suttit runt ett bord och pratat och vi har gått igenom och de har fått berätta hur det går i olika län och så. För varandra och för oss.
(Vägverket)*

Ett bevis på detta erfarenhetsutbyte är att samma föreläsare och samma material utnyttjats av samtliga distriktsförbund.

Det har nog skett i både de informella, dagliga kontakterna. Men även vid de regionala sammankomsterna. Sedan har ju även projektledarna inom DF träffats. Det har skett ungefär en gång i halvåret – bara för att diskutera detta projekt. Och där har man ju även dryftat lite idéer. Så man ser ju att det har funnits ett erfarenhetsutbyte, för det är ju samma föreläsare man har använt, det är samma studiematerial som man använder osv. Materialet är väl främst Vägverkets Långe Leve Livet, och DF har även en film. (DF)

Träffarna har varit uppskattade och många – dock ej alla – vittnar också om att övergången till att mötas i videokonferenser var bra.

*Jag var en av dem som sa att nu får det vara slut på det här åkandet, och föreslog att vi skulle ha videomöten istället. Så det har blivit mer elektronisk kommunikation på slutet av projektet.
(NTF)*

Finns det någon information som du upplever dig ha saknat?

Vägverkets representanter påpekar att den inblick de haft i de olika projekten på sitt sätt varit ganska övergripande; projektmedarbetarna har sällan kommit ner på detaljnivå och beskrivit exakt hur de har arbetat. De olika länen har visserligen tagit fram publikationer om sina egna projekt, men detta är inget som Vägverket har granskat.

Några respondenter, såväl inom NTF som inom Vägverket, påpekar att en kommunikationsplan troligen hade underlättat. Då hade det stått klart vilken information man skulle få, alla hade haft kunskap om hur och om vad som kommunicerats tidigare och alla hade vetat hur informationen om projektet skulle vidarebefordras. Detta är särskilt viktigt om projektorganisationen förändras, t.ex. om en projektledare byts ut.

Kanske att jag själv skulle vilja ha haft lite mer underlag när jag tog över. (NTF)

Men meningarna har gått isär. Det har förekommit diskussion kring om en kommunikationsplan kunnat hämma verksamheten; att aktörerna hade kunnat uppleva att de inte fick arbeta efter eget huvud.

*... jag tyckte vi skulle ha med någon typ av smörgåsbord, en lista över saker man kunde göra, då skulle man kunna få tips på saker som man inte hade tänkt på, men det var de faktiskt väldigt negativa till ...man ska inte skriva folk på näsan och säga till vad de ska göra. Så det där blev inte av helt enkelt. De [NTF, förf. kommentar] tyckte att det här måste folk komma på själv ...
(Vägverket)*

En respondent påtalar att det hade varit bra om han inledningsvis hade haft möjlighet att gå en utbildning inom trafik och miljö, för att på så vis kunna se vilka olika delar man kunnat arbeta med och hur man skulle kunnat arbeta med dem. Som det nu har varit har var och en fått söka upp information som saknas, vilket inte blir helt rätt; finns ingen kunskap inom området är det ju svårt att veta vad man ska söka efter.

Jag tror att det skulle ha varit bra om vi fick någon form av utbildning kring trafik och miljö. Det hade varit en bra uppstart av projektet. Nu har man ju lärt sig mycket efter hand. Man får ju en del frågor, och ibland har jag blivit lite ställd, men då har jag ju kunnat ta hjälp av NTF. Men det hade varit en viss säkerhet för oss som projektledare – att få lite mer kunskap om detta. (DF)

Det handlar ju om att jag måste söka det jag saknar. Men det mesta har funnits. Har man stött på patrull har det ju alltid funnits möjlighet att vända sig till någon i nätverket. (DF)

Styrkor och svagheter gällande kommunikationen?

Det finns ingen enad bild av vad som är projektets verkliga styrka eller svaghet med avseende på kommunikationen. Här tycks varje organisation bedöma utifrån sin egen horisont. Vägverket påtalar att en styrka är att man pekat ut vad som ska göras och att man sedan överlätit åt de olika organisationerna i de fyra länen att utforma något bra av det. Samtidigt menar de att det saknats en tydlighet i vad Vägverket ville ha och att projektet troligen är ganska anonymt i Vägverket ute i landet. En fundering här är att detta kanske beror på att det inte riktigt funnits kunskap hur informationen ska spridas informationen; en plan har saknats.

Jag har förstått att detta är ett ganska anonymt projekt inom VÄGVERKET. Det har dock syntts mycket i Region Mitt /.../ man inte vetat hur man ska sprida info om resultaten. Det finns ingen samordning av hur man skulle sprida kunskapen i sina resp. organisationer. (Vägverket)

Avsaknad av en plan lyfts också av en respondent från NTF. Han menar att det varit mycket viktigt att kommunicera, inte minst för att påverka idrottsrörelsen, men detta arbete har saknat struktur.

Man skulle kanske satsa ännu mera resurser på att förankra projektet, för under projektet har vi märkt att idrottsrörelsen inte varit så intresserade ... men nu är jordmånen bättre, för nu vet många om projektet. (NTF)

Här bidrar en annan respondent med ett konkret förslag: en gemensam projektdatabas, där alla kan hämta och bidra med information. En styrka menar någon NTF-respondent är dock att de ofta har nära till sina samarbetsparter, de har sina kontor i samma stad och det är enkelt att ta kontakt, även om man inte alltid behöver ses personligen.

Det är ju väldigt enkelt att kommunicera när man bara är tre personer och dessutom bor i samma stad. (NTF)

En annan styrka som också nämns av NTF är att Vägverket tydligt deklarerat vad de ville ha vid avstämningsmötena, för då skärper sig alla.

En styrka har ju varit att Vägverket har varit tydliga med att de vill ha de här avstämningsmötena. Det tycker jag är bra, för då skärper alla involverade sig och ser till att vara uppdaterade kring detta. Gällande svaghet så är det den här övertron på de fysiska mötena. Men det blev ju en styrka nu när vi fick vara med och påverka detta till det bättre – dvs. videomöten. (NTF)

För distriktsidrottsförbunden tycks den viktigaste styrkan när det gäller kommunikationen vara att det varit lätt att kommunicera med övriga parter. En svaghet är att man upplever att det kanske inte alltid har varit lyckat att informationen har gått via NTF, man misstänker att en del informationen därför hamnat ”mellan stolarna”.

... mycket av informationen har ju gått via NTF, och på slutet så har det kanske inte blivit riktigt så, utan då har Vägverket kommunicerat direkt till oss båda. Och det kanske har varit för att viss information hade försvunnit, jag vet inte... (DF)

Ytterligare några svagheter, som nämns av flera respondenter, är för det första bristen på förankring, och för det andra den begreppsförvirring som råder, eftersom projekten haft olika namn och delvis olika innehåll i de olika länen.

En svaghet är ju det här med förankringen och informationen utåt – kring de olika begreppen. Jag vet inte varför det har blivit så olika och kallas olika i de olika distrikten. Jag känner mig lite tjugig att jag kommer tillbaka till detta hela tiden, men så är det. (DF)

Tabell 3:4 – Styrkor och svagheter med kommunikationen

Styrkor	Svagheter
Ärliga, öppna och raka diskussioner	Problem med att få in uppgifter från idrottsrörelsen
Sammansättningen på gruppen har lett till enkel kommunikation	Stora (fysiska) avstånd mellan parterna
Videokonferenserna	Viss information har fastnat på vägen
Vägverket har varit tydliga med vad de vill ha	Otydlighet i kommunikationen ”utåt”
	Dålig spridning av information om projektet till Vägverkets övriga regioner
	Brist på kunskap om hur information om projektet ska spridas
	En övertro på mänskliga möten

Vad ska man tänka på inför framtida projekt gällande kommunikationen?

Inför framtida projekt finns det flera saker som bör komma i åtanke när det gäller kommunikationen. För det första hade det nog varit bra med en kartläggning av problemet och av målgruppen, för att se vilka argument som ”går hem”; vilka frågor idrottsutövarna är involverade i och vilka förkunskaper de har.

Förmodligen, men jag vet inte egentligen borde man ha analyserat målgruppen och sett vad är det för argument som biter och hur ska vi använda dem. Lite mer målgruppsanalys. Vilka argument ska användas om de säger si vad säger vi då. Det borde man nog ha gjort. (Vägverket)

Ytterligare en viktig del av förarbetet är att kartlägga vilka andra projekt/verksamheter som arbetar med samma sak, så att ”intrång” eller begreppsförvirring undviks.

Man borde ha säkrat bättre vilket namn man valde. (Vägverket)

Inför framtida projekt bör förankringsprocessen få större utrymme, t.ex. genom att ha en plan för hur arbetet med medierna bör läggas upp.

Man borde kanske ha jobbat på lite hårdare gentemot medierna. Men samtidigt så har vi ju så många andra områden som känns angelägna. NTF jobbar ju väldigt mycket mot nyhetsmedierna när det kommer till spridandet av information, och då gäller det att planera detta på ett bra sätt och välja sina nyheter. Så avsändaren i detta projekt borde egentligen ha varit distriktsidrottsförbunden. Det hade ju varit bra om man kanske hade en kommunikationsplan. (NTF)

3.3.5 Resultat

Har ni utvärderat insatserna? (de egna insatserna samt de gemensamma insatserna)

Någon plan för utvärdering har inte funnits i projektet och det är först nu, när projektet är avslutat som effekterna utvärderats. Detta gäller för samtliga tre organisationer.

Det känner jag mig osäker på. Jag tror inte att vi har utvärderat mer än att vi har tittat på om vi har uppfyllt målen eller inte. Men jag tror inte att det har ställts några krav på detta mer än att redovisa vad vi har gjort och hur många föreningar vi har nått. (NTF)

En diskussion kring hur projektet skulle utvärderats har funnits, och även tankar kring att utvärdera enligt SUMO-modellen⁷. Men vid den tidpunkt då detta fördes på tal upplevdes SUMO-modellen som svårhanterlig, något som idag troligen hade varit annorlunda.

En gissning är ju att detta projektet kom till i en helt annan tid. Numera jobbar man ju med SARA⁸ och SUMO osv. så om projektet hade startat nu hade det gjorts helt annorlunda tror jag. Detta kom ju till mitt under när Vägverket höll på och ta reda på hur de skulle jobba framöver. Så man får ju ta detta projekt utifrån hur saker och ting sköttes när projektet startade. (NTF)

Under resans gång har måluppfyllelsen diskuterats, dvs. hur många idrottsföreningar som man nått ut till, men det har mera varit en kvalitativ bedömning, ingen betygssättning.

Inte mer än att man har funderat kring om vi har löst uppgifterna. Man tänker ju kring detta, men inte med några formulär eller något sådant. Det blir väl också en liten redogörelse i årsrapporterna varje år. (NTF)

Nej, våra egna insatser har vi ju inte utvärderat på det sättet. Några direkta systemeffekter har vi ju inte mätt heller. Det som vi har mätt är ju bara antal antagna avsiktsförklaringar. (NTF)

Flera av distriktsidrottsförbunden nämner den utvärdering som nu genomförs, och som de själva uppskattar. De har ju varit delaktiga i insamlingen och har med denna utvärdering också fått möjlighet att intervjua några av de egna föreningarna, vilket lett till att de fått en rad goda exempel

⁷ SUMO-modellen = System för utvärdering av mobilitetsprojekt

⁸ SARA = Vägverkets gemensamma databas för utvärderade mobilitetsprojekt enligt SUMO

inför framtiden. En av distriktsidrottsförbundens respondenter berättar att han rest runt till alla föreningar varje år och på detta vis fick han automatiskt en avstämning av hur arbetet fungerade.

[Vad visade dina rundresor?] Det visade ju att man faktiskt tillämpade vår policy. I samband med att de sa ja till vår policy så skrev de också på ett avtal där de förband sig att följa den här policyn. Och den innehöll ganska många punkter. Den finns att hämta på distriktsidrottsförbundet webbplats. (DF)

Det råder en försiktig optimism bland respondenterna när det gäller den utvärdering som redovisas föreliggande rapport, och respondenterna tycker sig redan se att de som engagerat sig inom idrottsrörelsen också tyckt att frågan varit intressant, och att det blir mer intressant ju mer man arbetar med den.

Vilka är de främsta effekterna och nyttorna med samarbetet och vad har projektet bidragit till?

När det gäller effekterna av projektet har respondenterna lite olika fokus. Någon respondent lyfter resultatet – att man nått ett visst antal idrottsföreningar – som den viktigaste effekten, medan andra pekar på de goda vinster som har gjorts i och med samarbetet mellan de tre organisationerna.

Det är ju en ständigt aktuell fråga – en värdegrundsfråga. Och här kan vi ju nyttja nätverket, där experter är delaktiga. Det är ju mycket lättare nu att hitta nya ingångar och vägar, för vi har ju skapat nya relationer i och med detta samarbete. Vi ska ju bl.a. försöka vara med och göra något vid Novemberkåsan, tillsammans med NTF. (DF)

Den största effekten och nyttan med att NTF är med i detta är ju att man bidrar med trafiksäkerhetsperspektivet. Sedan också att två värddar – idrottsrörelsen och trafiksäkerhetsrörelsen – kan dra nytta av varandra. Man är ju inte så olika eftersom båda är ideella organisationer och inte en myndighet som Vägverket. De representerar ju folkrörelsen – och det är nog relevant om man ska nå ut till folk. (NTF)

Flera respondenter menar också att det viktigaste är att trafiksäkerhetsfrågan kommit upp på agendan, att medvetenheten ökat kring frågan både inom distriktsidrottsförbunden och ute i föreningarna. Någon påpekar också vikten av att fortsätta arbetet eftersom det är stor omsättning på ledare och frivilligarbetare inom idrottsrörelsen.

Framförallt att vi har fått upp ögonen för trafiksäkerhet hos 60 IF. Och jag tror att de som har gjort detta arbete också kommer att fortsätta med detta, och att det kommer att ge effekt. Det känns som att det kommer att bli bestående. Det handlar ju om att man måste inse vilket stort ansvar man har. (DF)

Men det finns också de som är mer skeptiska, som funderar över om arbetet verkligen givit några effekter.

Som jag sagt innan så är jag lite rädd att det inte har fungerat på den hör målgruppen så som det gör när det handlar om mer organiserade transporter, men om det visar sej att det fungerar och de faktiskt svarar att de har ändrat sitt resande då är det ju jättebra. (Vägverket)

Respondenterna hoppas naturligtvis att projektet bidragit till att föräldrar till barn inom idrottsrörelsen nu ska tänka mera trafiksäkert när de är ute på vägarna och några menar att projektet åtminstone bidragit till att medlemmarna inom idrottsföreningarna idag väger in frågan när de talar om transporter till och från olika idrottsevenemang. Däremot är det ingen som vågar dra slutsatsen att projektet bidragit till minskat antal olyckor. Det får framtiden utvisa.

Har projektet utvecklat arbetet i din organisation – i så fall hur?

Hållbara idrottsresor har utvecklat den egna organisationen, det är respondenterna inom såväl NTF som distriktsidrottsförbunden överens om. Inom distriktsidrottsförbunden framhålls samarbetet med NTF och de fördjupade relationerna de båda organisationerna emellan och inom NTF nämns den egna kunskapsökningen som värdefull både för den egna organisationen och för det utåtriktade arbetet.

Det har ju fördjupat kontakterna med NTF – att vi tänker kring potentiella samarbeten. Vi vill ju gärna fortsätta samarbeta med NTF. (DF)

Vi har faktiskt skaffat en minibuss – för det var faktiskt en springande punkt i detta projekt. För det visade sig att det var det som man var mest rädd för: när man skulle ut och köra med en minibuss. Och dessutom ta ansvar för massa andra personer i den bilen. Så vi gjorde så att vi skaffade en sådan som vi nu har för utbildningsändamål – både på bana och hur man ska lastsäkra. Så vi har blivit bättre på att formulera oss kring de här frågorna och utbilda. (NTF)

Även inom Vägverket anser man, åtminstone till en viss del, att projektet varit utvecklande för den egna organisationen. Det som framförallt pekas ut är den nyvunna kunskapen om att arbeta med stora kända idrottsföreningar som t.ex. MODO. Detta är också något andra regioner visat intresse för.

Styrkor och svagheter gällande resultat och effekter av samarbetet

Våra respondenter inom distriktsidrottsförbunden och NTF är eniga om att den främsta styrkan i projektet är att man faktiskt nått resultat och flera menar också att det som ytterligare stärker projektet är att idrottsföreningarnas arbete med hållbara idrottsresor kommer att vara bestående.

Styrkan är att: det är förvisso ett litet antal idrottsföreningar som omfattas av detta, men i de föreningar där arbetet har rullat på så har det fungerat bra. (NTF)

En annan viktig styrka är att man arbetat sida vid sida, vilket lett till att man nu har uppbyggda nätverk att verka inom.

...att man arbetat tillsammans – sida vid sida – med idrottsrörelsen. Och att man kan mäta hur många som har en policy, det är konkret och bra... (NTF)

Men naturligtvis nämns också svagheter. Och den viktigaste av dem alla är att den breda massan inte nåts. En annan svaghet, som inverkar menligt på resultatet, är att de som arbetar i projektet inte tycker att de räcker till.

Svagheten kan väl vara att man vissa gånger inte räcker till. Det är svårt att bolla mellan massa olika områden. Det hade varit bättre om man kunde fokusera på detta. Att ha en avgränsad tid kan vara en svårighet. (DF)

Respondenterna inom Vägverket är mer skeptiska. En svaghet enligt dem är att man saknade en plan för utvärdering, vilket inverkat på att man inte kunnat förankra projektet [man har ju inte haft några resultat att sprida, förf. kommentar], och utan förankring har det också varit svårt att nå ut till en bredare grupp.

Vad ska man tänka på inför framtida projekt gällande resultat och effekter?

Här blir skiljelinjerna mellan Vägverket – finansiärerna – och de övriga två organisationerna tydlig. Från Vägverkets sida framhålls dels vikten av struktur och att krav verkligen ställs på dem som arbetar i projektet, dels vikten av att en grundlig omvärldsanalys genomförs så att man inte hamnar i en diskussion liknande den man nu har med Systembolaget angående logotypen och namnet IQ. En fundering kring hur detta kan lösas i framtida projekt ges också. Lösningen kunde vara att flera organisationer involveras för att visa att arbetet sker på ”enad front”.

Distriktsidrottsförbunden tankar om framtidens projekt kretsar kring hur de ska kunna arbeta i idrottsföreningarna med ett helhetsperspektiv. Nu är det många som ”knackar på” och det hade varit bra om ett samarbete över gränserna hade blivit lite bättre.

Jag tror ju på att vi borde arbeta med helheten mer, för jag tror att det har upplevts som ett smalt område, om man ser det utifrån föreningens perspektiv. Jag tror att fler skulle anamma detta om man arbetar mer med helheten – och det hade ju varit oerhört positivt. (DF)

Andra respondenter tänker mera på arbetssättet; hur de mer konkret ska kunna nå ut bättre.

Jag skulle nog ha arbetat mer med evenemang, och redan från början planerat för att medverka vid olika evenemang lite tydligare – så att vi lika medvetet hade arbetat med de bitarna och bara låtit det komma in efter hand. (NTF)

Det blir också tydligt att det inom NTF finns en oro för hur framtidens samarbete med Vägverket kan te sig.

Det är ju givet att det kommer att hamna i en annan projektram framöver – och då kommer det ju att bli på ett annat sätt, eftersom att både NTF och Vägverket har förändrats som organisationer. (NTF)

Tabell 3:5 – Styrkor och svagheter med resultaten

Styrkor	Svagheter
Ju fler som arbetar med frågan desto större potential	Svårt att få föreningarna att förmedla policyns innehåll till medlemmarna
Konkreta mål	Miljöbiten har kommit i skymundan
Att föräldrarna insett vikten av att skjutsa sina barn säkert	Svårt att nå ner till gräsrotsnivå
Arbetet har lett till bestående förändringar hos dem som arbetat i projektet	Svårt att hålla igång många bollar samtidigt (andra aktiviteter tar också kraft)
Bra att man kunnat mäta hur många som tagit fram en policy	Ingen utvärdering planerades vid starten
Stor entusiasm i de föreningar som medverkat	Man har inte nått den breda massan
Anpassning till rådande omständigheter (t.ex. införskaffandet av en minibuss till utbildningen)	
Kontaktnäten har utvidgats	

3.3.6 Framtiden

Vilka lärdomar, kunskap och erfarenheter kan vi dra av detta projekt inför framtiden?

Inför framtiden finns många intressanta tankar. Flera av dem har nämnts redan tidigare i rapporten och detta sista resultatavsnitt får ses som en summering.

Inför framtiden är det troligen viktigt att visa vad detta projekt har givit: både hur man arbetat och vilka resultat arbetet givit. En respondent föreslår möten med distriktsidrottsförbundens styrelser för att medvetandegöra dem och förmå dem att förstå att arbetet bör fortgå, även om de inte får mer medel från Vägverket framgent.

... men det är ju viktigt att detta fortsätter, så det inte dör ut och försvinner. Så hur man går vidare är en väldigt viktig och angelägen fråga. Jag har själv svårt att hitta några konkreta vägar, men de borde ju kanske komma från våra huvudorganisationer i varje region. Distriktsidrottsförbunden och NTF kan kanske lägga upp någon strategi för hur man kan gå vidare ... (DF)

Flera av distriktsidrottsförbundens respondenter menar också att det är viktigt att det finns tydliga beskrivningar av vad idrottsföreningarna ska göra – de behöver mycket stöd – och att det säkert finns flera områden som man kan samverka kring. Ett konkret stöd, som man tagit fram i projektet är ju certifieringen, som flera respondenter upplever som något konkret och handfast för föreningarna att arbeta med.

Min känsla är att det här med IQ-certifieringen har varit ganska viktig – för den medger någon form av kvalitetskontroll, och det blir lite samstämmighet i detta. (DF)

Stödet är också något som NTF:s respondenter pekar på. Idrottsföreningarnas arbete bygger ju på stor frivillighet och därför krävs att det finns resurser som kan stödja. En annan respondent påpekar också att idrottsrörelsen är en viktig arena när barn och ungdomar ska nås, eftersom skolans arbete kring trafiksäkerhet är undermåligt.

Att idrottsrörelsen är en otroligt viktig faktor i samhället eftersom den genererar så mycket aktiviteter vid sidan om kärnverksamheten – transporter etc. – som man inte tänker på. Och det i sin tur genererar förhållningssätt. Om man pratar om ungdomar och barn som målgrupp, där man in skolan nu inte arbetar strukturerat och målmedvetet med trafiksäkerhet längre, så når man nu kanske denna målgrupp via idrottsrörelsen istället – med trafiksäkerhetsidéer. (NTF)

Ytterligare lärdomar inför kommande projekt lyfts av respondenterna inom Vägverket. Några av dessa är: förmedla kunskapen och tro inte att alla vet och kan allting. Ytterligare en lärdom är att förändringsprocesser tar tid; att alla inte anammar ett nytt beteende på en gång. Men, det är också viktigt att fundera över vem som ska bära ansvaret i liknande projekt framöver: är det Vägverket eller är idrottsrörelsen nu mogen att ta över?

Är detta ett samarbete Vägverket bör fortsätta med i andra regioner?

Inte helt förvånande är både distriktsidrottsförbund och NTF:s representanter mycket positiva till ett fortsatt samarbete och till en eventuell spridning ut i Vägverkets övriga regioner. Vägverket är inte direkt negativa, men deras roll som finansörer gör dock att de har ett annat perspektiv: ska vi satsa mera pengar i denna typ av verksamhet?

Skulle du själv vilja delta i liknande samarbeten i framtiden?

Samtliga respondenter från NTF och distriktsidrottsförbunden ställer sig mycket positiva till fortsatt samarbete liknande detta i framtiden. Däremot har Vägverkets respondenter flera funderingar kring denna fråga.

En respondent menar att det varit bra att Vägverket stått i bakgrunden och att andra arbetat mera konkret i projektet, men i ett framtida projekt tror han att det är viktigt att man ställer krav på hur arbetet ska bedrivas, inte minst för att visa vem som står för resurserna [en *good will*-fråga, förf. anmärkning].

... det här sättet som vi har jobbat på – alltså via andra – är ju en bra, och det tycker jag att vi testat nu och jag tycker att det i stort har fungerat kanon bra, sen som jag har varit inne på så är det vissa saker som man måste startsäkra och vara tydligare på så att man vet att de verkligen företräder Vägverket så att det inte är NTF som driver det här eller Västernorrlands distriktsidrottsförbund som bara ”nu kommer vi här och ska prata om trafiksäkerhet ... (Vägverket)

En annan Vägverksrepresentant utvecklar detta resonemang och påpekar att det inte är Vägverket som ska arbeta ut mot enskilda medborgare utan att de ska samarbeta och samverka med andra.

... vi ska vara ett stöd, vi ska vara en hävstång, vi ska vara drivande, och ge ett understöd till de som faktiskt har mötet med medborgarna, trafikanterna. Sen om det nu är NTF eller länsdistriktsidrottsförbunden /.../ Det är kanske till och med så att vi ska jobba med kommunerna som i sin tur kanske eller att det är riksdistriktsidrottsförbunden /.../ Men samverkan med andra parter det är självklart. (Vägverket)

Vilka utvecklingsmöjligheter för framtida projekt ser du?

Respondenterna har flera idéer kring hur framtida projekt kan utvecklas och det finns en stor optimism inför framtiden, inte minst med tanke på att hittills endast 5%⁹ av idrottsföreningarna har utformat sin policy; det finns således mycket mera att göra.

⁹ Med 5% avses här andelen av det totala antalet idrottsföreningar som finns i regionen. I effektutvärderingen konstateras att c:a 13% av idrottsföreningarna som har s.k. LOK-stöd har utformat sin policy (se även tabell 2.1, avsnitt 2.4).

Ett sätt skulle kunna skulle kunna vara att man får idrottsrörelsen att arbeta vidare med detta /.../ Att man gick ut tydligare med att vi nu satsar av skattepengarna i tre år på detta projekt, för att det sedan ska drivas vidare av idrottsrörelsen själva när projektet är slut. Och så skulle de kunna komma till oss och be om hjälp med trafiksäkerhetsbitarna (NTF)

En av respondenterna menar alltså att det är viktigt att idrottsrörelsen kan arbeta vidare på egen hand medan andra framhåller vikten av att Vägverket finns med i bakgrunden, för att projektet ska leva vidare. Här går alltså meningarna isär.

Svårigheterna blir ju att hålla detta levande i vår region. (DF)

Något som respondenterna däremot är eniga om är att det är viktigt att ta lärdom av det som genomförts nu och att dra nytta av de goda exempel som finns.

...men säg att det är hundra klubbar så finns det säkert 7,8,10,15 bra klubbar, som är riktigt bra, som har gjort kanongrejer... Vad har de gjort, hur gjorde de? ... Vad var det som gjorde att de fick någon förändring? Och verkligen ta de och sprida de goda. Och det kan ju vara olika saker: Hur pratade de med sina medlemmar? Har de haft någon särskilt aktiv ordförande eller eldsjäl, som har drivit jobbet? eller Vad är framgångsfaktorn?... (Vägverket)

Här är det också viktigt att de större klubbarna även fortsättningsvis engageras, eftersom de har bättre förutsättningar att arbeta med frågan, vilket gör att de kan fungera som förebilder och ”draghjälp” för de mindre klubbarna.

En annan viktig utvecklingsmöjlighet är att engagera andra kompetenser, t.ex. beteendevetare som har kunskap om hur beteenden kan förändras och hur dessa frågor bäst kommuniceras.

Kanske ska man koppla andra kompetenser i projektet, t.ex. beteendevetare. Hur ska man få genomslag, vad är möjligt, det har varit svårt för Vägverket eftersom man inte kan idrottsrörelsen. Bättre förståelse för den organisation som man ska arbeta med. (Vägverket)

Ytterligare två förbättringsmöjligheter nämns. Den första är att ta ett större grepp, att sätta in trafiksäkerhetsfrågan – t.ex. bältesanvändning – i större områden som t.ex. krishantering; vad gör man om olyckan är framme? Här nämns också att det är viktigt att idrottsföreningarna själva väljer vilka områden de vill arbeta med, för att få upp intresset för frågan som helhet.

Man kanske även skulle kunna göra ytterligare avknoppningar av detta och bryta ner det mera, och kanske bara jobba med nykterhet t.ex. För hittills har det ju varit ett väldigt vitt begrepp, det här. (DF)

Den andra förbättringsmöjligheten är att sätta resurser på att uppdatera redan skrivna policier, för att dels kvalitetssäkra arbetet, dels se till att processen fortgår.

Man borde ha givit NTF resurser att kvalitetssäkra de policier som redan är gjorda, så att de blir uppdaterade. (NTF)

Vilka hinder/risker ser du för ett framtida arbete?

Respondenterna berör de risker de ser inför framtiden vid flera tillfällen i intervjuerna och sammantaget kan sägas att de är ganska eniga i frågan; de ser risker, men de är också nöjda med resultatet hittills. En stor risk som flera nämner är att projektet faller i glömska om ytterligare resurser inte satsas.

En risk är ju att detta dör ut – och att man inte fortsätter med det. Jag ser inga hinder för ett fortsatt arbete egentligen. Avslutning: jag tycker att detta har fungerat bra, och målen är ju uppnådda, så att det här har fungerat bra tycker jag. (NTF)

En annan risk är att arbetet vilar på ”frillig grund”, dvs. många av idrottsrörelsens representanter arbetar ideellt och de har svårt att få tiden att räcka till. Denna åsikt delar flera respondenter, oavsett om de tillhör idrottsrörelsen eller de övriga organisationerna.

En risk är att man ”överbelastar” idrotten, de vill ju hålla på med idrott och kanske blir trötta av att jobba med allt annat. (Vägverket)

Hindret är ju att de ledare som finns har väldigt lite tid och oerhört mycket annat som de ska göra. (DF)

Ytterligare en risk är Vägverkets och NTF:s förändrade roller. Inom Vägverket har man väntat på trafikverksutredningen och NTF har ju redan fått ändrade premisser för sitt arbete. Framtiden ter sig därmed ganska oviss för projekt som detta, för de i detta projekt inblandade parterna.

NTF har ju hamnat i en annan situation än vad de har varit innan, och det påverkar säkert hur de kan jobba med detta och säkert eventuell samverkan med distriktsidrottsförbunden i respektive län, eftersom man inte får samma resurser längre (DF)

Den stora risken är regeringens inställning till ideella organisationers möjlighet att medverka i trafiksäkerhetsarbetet (NTF)

... vi står inför lite funderingar hur sektorsarbetet över huvudtaget kommer att drivas genom den trafikutredning som nu lagts fram ... det finns ju ingenting som säger att vi inte ska jobba med säkerhet och ökad miljöanpassning och tillgänglighet av våra resor och transporter, men frågan är var fokus ska ligga? /.../ NTF:s hinder är ju att deras roll har förändrats under den här tiden, vilket gör att vi inte kan nyttja dem på samma sätt som vi har gjort (Vägverket)

Men respondenternas svar andas inte bara pessimism. Flera säger att de faktiskt tycker att de ser goda möjligheter för det fortsatta arbetet genom att ”sätta fokus på frågan” och att satsa seriöst på förankringen. En möjlig väg vore därför att lyfta hela projektet till nationell nivå. Men, om detta görs är det viktigt att komma ihåg att förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet och i olika stora idrottsföreningar.

Så det är det som Vägverket måste ha med sig att man inte kan stöpa allt i samma ’stockholmsmall’. För det kommer att bli olika hur de olika regionerna kommer att hantera detta. Så det går inte att göra en fastgjuten mall för detta. så här är kanske en verktygslåda bättre, där man har en övergripande målbild, och där man får anpassa detta utifrån regionala förhållanden. (NTF)

Tabell 3:6 – Möjligheter och hot inför framtiden

Möjligheter	Hot
Stor potential att utveckla konceptet	Att arbetet sker på ideell grund
Att Vägverket fortsätter att stödja arbetet (ger legitimitet)	Att föreningarna inte riktigt ser nyttan
Att DF arbetar direkt med Vägverket	NTF:s förändrade roll (minskade resurser)
Att koppla samman frågan med större frågeområden, t.ex. krishantering	Att ledarna inom idrotten har för lite tid
Att skapa en certifiering för större områden	Att frågan inte blir "allmän"; många frågor konkurrerar om medlemmarnas tid
Att öka arbetet på det lokala planet	Att Vägverket får andra direktiv, t.ex. att man ska arbeta med övergripande
Att man delar upp arbetet i mindre delområden, t.ex. nykterhet, bältesanvändning etc.	Att man överbelastar idrotten
Att man tydliggör projektledarens roll	Att namnvalet skapar förvirring (IQ är ju ett begrepp i Systembolagets arbete också)
Att man kopplar andra kompetenser till projektet	Att goda idéer som utvecklats går förlorade när man gör projektet nationellt
Att man skaffar sig kunskap om problemets omfattning	Att man inte kan visa på några resultat
Att andra aktörer än NTF också kan verka som projektledare	Att föräldrar och andra aktiva inte ställer upp på policyn
Att man synliggör de goda exemplen	Att regeringen beslutar att inte ge ideella föreningar nödvändiga resurser
Att man även i framtiden arbetar med de stora föreningarna så att de kan verka som föredömen	Att man inte förankrar arbetet i idrottsrörelsen och att arbetet blir projektmedelstyrt
Att DF i framtiden är beredda att stödja föreningarnas arbete (som påtryckare(motor)	Att arbetet dör ut
Att man avsätter resurser för att kvalitetsgranska redan uppgjorda policier	
Att man satsar på fler evenemang för att synliggöra arbetet	
Att man arbetar strategiskt mot medierna för ökad uppmärksamhet	
Att man uppmuntrar idrottsrörelsen att arbeta vidare på egen hand; från projekt till process	
Att NTF:s trafiksäkerhetskunskap utnyttjas systematiskt	

3.4 Sammanfattande analys av processutvärderingen

I processutvärderingen har syftet varit att studera projektets process, arbetssätt och resultat, och ett antal viktiga frågor skulle besvaras. I detta avslutande avsnitt görs en summering av de resultat som kommit fram i intervjuerna med representanter för de tre organisationerna Distriktsidrottsförbunden, NTF och Vägverket. Vi har valt att redovisa denna summering genom att besvara de övergripande frågeställningarna.

3.4.1 Är samarbetsprojektprojekt av denna typ ett effektivt och framgångsrikt sätt att driva dessa frågor på?

Till viss del kan konstateras att projektet varit framgångsrikt; ett arbete har startats i många idrottsföreningar, en arbetsmodell som fungerar väl har tagits fram, och kommunikationen inom projektets ram har fungerat tillfredsställande.

De idrottsföreningar som deltagit i projektet är överlag entusiastiska, och såväl representanter för distriktsidrottsförbunden som för NTF menar att man fått ett större nätverk i och med detta projekt. Respondenterna är också eniga om att det varit värdefullt att projektet haft flera parter inblandade eftersom man därigenom har kunnat utnyttja allas olika kunskap. Samtidigt har det varit viktigt att just distriktsförbunden varit den part som stått närmast idrottsföreningarna. Det har skapat legitimitet åt projektet.

Det som efterlyses, och som torde vara ganska enkelt att avhjälpa är att – med de erfarenheter som projektet genererat – göra upp en tydlig struktur för hur denna typ av verksamhet bäst kan drivas vidare. Denna struktur bör också innehålla en plan för kommunikationen – inte minst för kommunikation externt. Flera respondenter pekar på bristen av kunskap/verktyg att på ett metodiskt sätt arbeta med medierna för att uppmärksamma arbetet och för att på så sätt få frågan på idrottsföreningarnas agenda.

3.4.2 Är detta ett område som Vägverket ska fortsätta att satsa på?

Att Vägverket står bakom denna typ av projekt är de flesta respondenter eniga om, och det är enligt vår mening helt rätt. Det skapar legitimitet för arbetet och kan hjälpa till att få flera idrottsföreningar att ”hoppa på tåget”. Men projektet tycks inte stå och falla med Vägverkets aktiva medverkan. I intervjuerna framkommer att det är viktigt att idrottsrörelsen gör frågan till sin, så att arbetet inte är helt beroende av projektmedel. Det finns alltså en farhåga i att Vägverket bidrar med medel; verksamheten lär sig aldrig att ”stå på egna ben”.

En idé för det framtida arbetet är därför att distriktsidrottsförbunden tar på sig rollen som rådgivare och stöd åt de idrottsföreningar som vill arbeta fram en policy och att de sedan hjälper till att förmedla de kontakter som kan behövas, t.ex. med NTF för att få viktig kunskap om trafiksäkerhet eller från andra parter som kan bistå med kunskap t.ex. om sparsamt körsätt.

3.4.3 Vilka resultat har projektet Hållbara idrottsresor lett till?

Många framhåller det faktum att många idrottsföreningar nu tagit fram sin resepolicy, och ser detta som det viktigaste resultatet i projektet. Men det finns också andra saker som uppskattas och anses vara viktiga resultat. Ett första exempel är att det samarbete som nu inlett mellan parterna både är värdefullt och livgivande; man får ny kunskap och kan också ge sina egna perspektiv i olika frågor.

Ett andra exempel är att projektet även har givit ny kunskap om hur man kan arbeta med frivilligrörelsen. Det tredje exemplet är att deltagarna i idrottsföreningarna har fått ny kunskap om trafiksäkerhet; problemet har uppmärksamrats ute i idrottsföreningarna.

3.4.4 Vilka erfarenheter och kunskaper kan vi göra från projektet inför framtida arbete inom området Hållbara idrottsresor?

Det arbete som påbörjats inom ramen för Hållbara idrottsresor bör ses som en god start för framtida arbete kring transporter inom idrotten, och det finns många erfarenheter att ta vara på. För det första är det viktigt att nu göra upp en tydlig struktur – kanske i form av en manual? – för hur arbetet ska bedrivas ute i föreningarna. Vem ska göra vad? Var hittar man information om hur en bra policy ska utformas? Var finner vi kunskap om trafiksäkerhet och miljö? Vem kan anordna utbildningar? Är alla viktiga frågor som idrottsrörelsens egna medlemmar lätt bör kunna finna svaren på. I denna plan bör även ingå hur medlemmarna i föreningen ska kunna samverka med andra föreningar, samt hur man bäst gör arbetet synligt och aktuellt för medlemmarna, så att de förstår nyttan med arbetet.

På en mer övergripande nivå tror vi att det är viktigt att distriktsidrottsförbunden medverkar till att göra arbetet publikt, t.ex. genom bearbetning av medierna eller genom sina egna förbundsträffar. Skälet till att detta arbete bör ligga på förbunds nivå är de knappa resurser som de enskilda föreningarna i de flesta fall har. Med en sådan organisation kan distriktsidrottsförbunden också få en bättre överblick över vad som händer ute i länet vilket kan leda till ökat intresse från mediernas sida.

Men det är också viktigt att inte slår sig till ro när en förening upprättat en resepolicy. Den ska ju också efterlevas. Därför är en rekommendation att redan upprättade policys kvalitetsgranskas med jämna mellanrum dels för att se om de efterlevs, dels för att ge stöd för förbättringar och förändringar. Detta skulle i sin tur skapa ytterligare legitimitet åt den certifiering som skapats. Vem som ska anta rollen av kvalitetsgranskare lämnar vi därhän, men en idé är att fundera över någon form av digitalt utvärderingsverktyg. Det finns många goda idéer t.ex. från olika EU-projekt där man upprättat utvärderingsverktyg inom transportområdet på Internet, t.ex. BY-PAD¹⁰ och MAX¹¹. Utvärderingsmodellen SUMO, som också ger värdefull hjälp vid planeringen av ett projekt torde också vara användbar och troligen är tiden nu mogen att införa mer strukturer i arbetet, oavsett vilken modell man väljer.

Så, men en tydligare struktur redan inledningsvis och med möjlighet att dokumentera redan genomförda insatser, som kan komma andra till gagn, torde Hållbara idrottsresors framtida färd bli än mer framgångsrik?

¹⁰ BY-PAD = En berövad metod för att utvärdera och förbättra cykelarbetet. (www.bypad.org)

¹¹ MAX = Ett eu-projekt som utgör fortsättningen på SUMO. (www.max-success.eu)

4 Slutsatser och rekommendationer

I detta avslutande kapitel kommer vi att kommentera resultaten för båda utvärderingarna och ge ytterligare rekommendationer inför framtiden. Vi har valt att utgå från utvärderingarnas övergripande syften.

4.1 Grad av måluppfyllelse

Resultaten från den kvantitativa utvärderingen visar att 13% av de idrottsföreningar som sökt s.k. LOK-stöd har antagit en resepolicy. Målet för projektet som helhet var att man skulle nå 20%. Det innebär alltså att man nått 2/3 av det önskade antalet, vilket naturligtvis kan ses som ett nederlag. Men, att döma av de intervjuer som genomförts med distriktsidrottsförbunden och andra aktörer, tycks de flesta vara nöjda med detta resultat; de tycker att det är ett realistiskt resultat. Därmed inte sagt att de ”sitter nöjda”. Det är många som vittnar om att det finns en stor potential eftersom det faktiskt endast är 5% av det totala antalet idrottsföreningar i regionen som antagit en policy. Det finns alltså mycket kvar att göra, och det finns en vilja att göra det.

Här är det också viktigt att påpeka att förändringsprojekt alltid tar tid och kanske var det alltför optimistiskt att tro att man skulle nå 20% på den relativt korta tid som tre år är. Inte minst när man dessutom valt att låta distrikten utforma projekten utifrån sina förutsättningar (se vidare avsnitt 4.2) Resultaten visar ju också att det var betydligt fler föreningar som antog policys under det sista projektåret, vilket talar för att processen nu börjar ta fart på allvar.

De andra kvantitativa målen att studera var hur känd policyn är ute i föreningarna och om den efterlevs. Eftersom dessa frågor besvarats av representanter för föreningarna och inte medlemmarna själva har en uppskattning av kännedom och efterlevnad gjorts. Här konstateras att ungefär hälften av medlemmarna i föreningar med en policy känner till den och att policyn troligen efterlevs av ännu fler. Det är svårt att direkt avgöra om detta är bra eller mindre bra, eftersom det kanske räcker att exempelvis föräldrar och ledare har kunskap om policyn för att den ska efterlevas. Barn och ungdomar är ju sällan de som står för transporterna och utgör därför en mer ”passiv” grupp; de behöver sällan ta några aktiva beslut. Samtidigt bör påpekas att ju bättre kunskapen är desto större möjlighet har policyn att bli ett levande styrinstrument som inte faller i glömska efter ett tag.

Det som är mycket positivt i detta sammanhang är i alla fall att cirka hälften av idrottsföreningarna vittnar om att de förändrat resvanorna sedan införandet av en policy i detta projekt.

4.2 Att påverka för att ta fram en resepolicy

Såväl distriktsförbundens rapporter och de intervjuer som processutvärderingen bygger på visar tydligt att arbetsprocessen inte sett likadan ut i de olika distrikten. Det står också klart att man från början hade för avsikt att pröva olika modeller; att arbetet skulle anpassas efter lokala förutsättningar. Med facit i hand kan man nu se att det funnits några framgångsfaktorer som är värda att kommentera. I Jämtland valde man att utarbeta en policy som föreningarna fick anta. Det ledde till att en något högre andel än i de övriga distrikten faktiskt har en policy idag (16% mot 14% eller lägre i övriga distrikt). I Västernorrland kunde man – tack vare ett samarbete med Folksam – locka till informationsmöten som bjudit på ”det lilla extra”, vilket kan vara ett skäl till att andelen

föreningar med egen policy är hela 7 % av det totala antalet föreningar, dvs. några procentandeler högre än de övriga¹².

I de två separata IQ-certifieringar som genomfördes av Skidskytte-VM och O-ringen 2008 listades också ett antal framgångsfaktorer som är viktiga att ta med in i framtiden. Några av de allra viktigaste är att trafikvakter och transportörer får en adekvat utbildning inför arrangemanget, att idrottsutövarna får information inför tävlingarna och att man under tävlingarna ser till att skyltar finns för att påminna om bältesanvändning i bussar och som hänvisning för på- och avstigning. Återigen informationen spelar en central roll.

4.3 Rekommendationer inför framtiden

Det finns många goda idéer att ta tillvara inför kommande projekt. Några har redan nämnts i summeringen av processutvärderingen och i den sammanfattande SWOT-analysen som presenteras nedan kommer ytterligare ett antal punkter som är viktiga. Vid det slutseminarium som hölls 3 juni 2009 där både aktörer som deltagit i projektet och andra särskilt inbjudna deltog, framkom många goda rekommendationer (se även bilaga 3). Några av dessa synpunkter har lagts in i nedanstående tabell.

Tabell 4.1 – Övergripande SWOT

Styrkor	Svagheter
Flera grupper har bidragit med viktig erfarenhet	Brist på riktlinjer har lett till förvirring
Bra dialog mellan parterna	Svårt att locka idrottsföreningarna
Tydliga krav från Vägverket om vilken information de ville ha	Kommunikationsplanen saknas
Tydlig tendens att idrottsföreningarna som deltagit kommer att fortsätta arbetet	Viss information har fastnat på vägen
	Den breda massan har inte nåtts
	Ekonomi
	Tidsbrist
	Miljödelarna har spelat en alltför liten roll
Möjligheter	Hot/hinder
Koppla ny kompetens till arbetet, t.ex. inom miljö	Brist på omvärldsanalys
Skapa referensgrupper i varje län	Ledarna inom idrotten byts ut alltför ofta (kontinuiteten brister)
Samarbeta med andra aktörer för att skapa en enhetlighet	Idrottsföreningarna ser inte vad de kan vinna
Samarbete med andra aktörer – t.ex. försäkringsbolag – kan ge den ekonomiska förstärkning som setts som ett hinder under projektet	Brist på alternativ (inga cykelställ, dåliga bussförbindelser till idrottshallen etc.)
Ta fram goda exempel	
Samordna seriespelet (så att t.ex. herr- och damlag kan samåka)	

¹² Det går i dagsläget tyvärr inte att se om resultaten signifikant skiljer sig åt.

4.4 Allra sist ...

Idrotten genererar ett stort antal transporter varje år och det är därför viktigt att dessa resor blir hållbara i alla bemärkelser. Projektet lika Hållbara idrottsresor är därför mycket viktigt.

Utvärderingen visar också att den arbetsmodell som utvecklats innehåller många viktiga komponenter och att de i många fall givit önskade resultat: ett förändrat resande mot ökad hållbarhet. Resultaten visar också att förankring är A och O och att stora föreningsengagemang ofta kan påverka mindre föreningar till att "hoppa på tåget". Vägverkets medverkan upplevs också som mycket viktig då den ger projektet legitimitet, men denna medverkan är inte det viktigaste av allt. För framtiden är det nu viktigt att fokusera på:

- att planera och sätta upp tydliga mål redan vid starten,
- att ta vara på de goda exempel som projektet genererat,
- att studera sin omvärld för att knyta viktiga samarbetsparter till sig,
- att lyfta miljöfrågorna så att de blir en naturlig del av arbetet.

Bilagor

Bilaga 1: Ansvariga för projektet Hållbara resor inom distriktsidrottsförbunden

Dalarna

Siwert Andersson, Dalarnas Trafiksäkerhetsförbund/NTF, t o m juli 2007

Hans Moberg, Dalarnas Trafiksäkerhetsförbund/NTF, fr o m augusti 2007

Catharina Jonsson, Dalarnas Distriktsidrottsförbund

Gästrikland

Jan Hovdebo, NTF Gävleborg

Christoffer von Bothmer, NTF Gävleborg

Christer Ringh, SISU Idrottsutbildarna Gästrikland, fr o m juli 2007

Hälsingland

Jan Hovdebo, NTF Gävleborg

Christoffer von Bothmer, NTF Gävleborg

Mats Tjernberg, Hälsinglands Distriktsidrottsförbund

Jämtland

Anders Edvinsson, NTF Jämtland

Sven-Bertil Bengtsson, Jämtland-Härjedalens Distriktsidrottsförbund, t o m mars 2008

Eva Söderberg, Jämtland-Härjedalens Distriktsidrottsförbund, fr o m april 2008

Västernorrland

Lars Rehnström, NTF Västernorrland

Ingela Thorin, Västernorrlands Distriktsidrottsförbund

Per Kunkell, Västernorrlands Distriktsidrottsförbund, december 2008

Bilaga 2: Intervjupersoner

Vägyverket Region Mitt

- Britt-Inger Gustafsson
- Jan Lindgren
- Kerstin Jacobson
- Lars Nord

Distriktsidrottsförbunden

- Catharina Jonsson (Dalarna)
- Christer Ringh (Gästrikland)
- Per Kunkell (Västernorrland)
- Sven-Bertil Bengtsson (Jämtland)

NTF

- Anders Edvinsson (Jämtland)
- Christoffer Von Bothmer (Gävleborg)
- Hans Moberg (Dalarna)
- Lars Rehnström (Västernorrland)

Bilaga 3: Minnesanteckningar från slutseminariet 3 juni 2009

Gruppdiskussioner (3 grupper)

Frågeställning:

- **Hur kan/bör framtida arbetet för trafiksäkra och miljöanpassade resor förankras i idrottsföreningarna?**

Grupp 1.

- Behålla det som är bra, det som har gjorts tidigare. Idrotten har beslutat om en ny version av värdegrunden.
- Hitta eldsjälarna.
- Plocka fram goda exempel och argument.
- I kontakterna med föreningarna, så måste de få ha sina önskemål – gentemot sina medlemmar (föräldrarna får komma med förslag).
- Utveckla samarbete mellan skolan och idrottsföreningarna.
- Tveksamt om vi kan ha en modell för hela Sverige – kanske ska vi ha en verktygslåda.

Grupp 2.

- Ekonomin är kätthästen i arbetet, resurser.
- Vikten av att ha morötter – dessa kan bestå av olika delar.
- Kalmar har tagit fram ett material (gott exempel), så beroende på hur många policys som man har tagit fram så får man ut olika (stora) bidrag. SISU har tagits till hjälp för att ta fram materialet.
- Viktigt att förenkla så mycket som möjligt, för de har andra saker att göra också.
- Lyfta upp goda exempel – vad andra gör är också viktigt.
- Lyft att det handlar om ansvar – det är därför man måste jobba med detta.
- Det är en förutsättning att det inte händer någon olycka – för då vågar man inte släppa iväg sina barn längre...
- Tålamod är viktigt – för detta arbete tar tid. Detta måste nötas.

Grupp 3.

- Man ska belöna istället för att straffa, men då bör man ha dialog med kommunen, för de sätter kraven.
- Idrotten vill – här borde TS vara med tydligare.
- Arbeta på två fronter: behövs någon form av dokument att hålla i, samt arbeta med normer och värderingar.
- Aktivitetsbidraget från kommunen – mer kravställande för att få bidrag.
- Samla områdena – miljö, hälsa, trafiksäkerhet + ekonomi.

Frågeställning:

- **Vilka möjligheter och hinder finns att bedriva miljö- och trafiksäkerhetsarbetet inom idrotten?**

Grupp 1.

- Hänvisar till det som sades under processutvärderingen.
- Om man inte hittar eldsjälarna – detta är ett hinder.

Grupp 2.

- Resurser, ekonomi.
- OLA-arbetet har mynnat ut i ett bussreseavtal (bussnet), det ska byggas upp en sajt så att föreningar kan gå in och boka resor. Möjligheten här är att samordna resorna bättre.
- Det är inte säkert att det blir billigare att åka enskilt – kommunicera modeller för att åskådliggöra ekonomin.
- Sammandragningar av serier är en möjlighet. (Finns lite av detta idag, herr och damlag synkar ibland sina resor, berättar Per Kunkell).
- Möjlighet på korta avstånd, om man kan göra avtal med länstrafiken. (De går ju in nu i samma biljettsystem, så här kan det finnas lite öppningar i framtiden). Viktigt att förenkla dessa system, så att det räcker med att gå in och boka en biljett, fast sträckan är lång och har olika trafiksorter.

Grupp 3.

- Ekonomin styr väldigt starkt.
- Nationella avtal med Riksdistriktssidrottsförbundet och SJ.
- Poolspel – samordna fler resor.

Övriga kommentarer:

- Det är inte bara bilresor det handlar om – cykel osv. gör att det måste finnas bra cykelförbindelser osv.
- Viktigt att städa framför egen dörr – finns inte ett cykelställ framför anläggningen vid idrottens hus.

Frågeställning:

- **Hur kan detta arbetet inom projektet (och andra liknande projekt) fortleva även efter projekttidens avslut?**

Grupp 1.

- Plan A – finns det möjligheter att VÄGVERKET fortsätter att finansiera? VÄGVERKET har tagit fram en plan och en strategi för påverkansarbete, och detta ligger ju inte högst på listan. Man kommer mest att arbeta med systempåverkarna. Men visst finns det alltid lite pengar, men försiktigt optimistiskt ska man vara.
- Plan B – minimiverksamhet i SISU-ledet. Verktygslåda och ha med sig detta vid besök. Kanske två träffar per år, erbjuder utbildning, erfarenhetsutbyte, följer upp och stöttar om det behövs, följer upp befintliga policys. Tar bort policys från webben om de inte följs.
- RF utvecklar ett hållbarhetsLOK-stöd. De arbetar ju nu med sponsorer, och då kan man involvera olika org. för att kunna arbeta vidare med detta.

Grupp 2.

- Vikten av att hålla nätverken vid liv. Att det finns någon som ansvarar för frågorna och håller de vid liv. Och även andra finansieringsbidrag.
- Det finns ett ansökningsförfarande hos VÄGVERKET för ideella organisationer. Här finns pengarna, och även i Skyltfonden. Skulle ett DF kunna räknas som en ideell organisation? VÄGVERKET har haft en diskussion kring vad som konstituerar en ideell förening, men har inte kommit fram till något. Skatteverket har redan gjort detta, går på organisationsnumret. VÄGVERKET kan inte ha en egen. Bra om det kan gå via DF, för det blir en större kvalitetssäkring.
- Måste upp på högre nivå, annars blir det lokala stick bara.
- Man kan göra ledarutbildningar (idrottslyftet) i trafiksäkerhet. Här finns pengar, frågan är bara hur man vill använda dem.
- VÄGVERKET behöver ju inte dra sig ut helt och hållet, de kan upprätthålla ett regionalt nätverk. Då får man tillfälle att träffas igen för att ge varandra tips och berätta hur man har hållit frågan vid liv.

Grupp 3.

- Plan B – viktigt att göra någonting. Kan inte lämna detta efter tre år.
- Idrottsrörelsen har bollen i denna fråga, men måste hitta parter att alliera sig med, för pengar och stöd osv.
- Och att man går vidare och lyfter detta nationellt.

Frågeställning:

- **Hur tar vi tillvara lärdomar och kunskap från de olika initiativ som bedrivits i landet och samordna dem för att uppnå mer Hållbara Idrottsresor och skall/kan de samordnas?**

Grupp 1.

- Nätverk. En uppgift för RF att ha nationella nätverk som man redan driver i olika frågor. Detta skulle kunna vara ett sådant nätverk. Och hur man kan blanda in NTF och VÄGVERKET. (Finns redan ett sådant nätverk, frågan är bara hur formaliserat det är...)

Grupp 2.

- (kom ej in på frågan)

Grupp 3.

- 2011 löser detta sig själv, då har Sverige ny indelning, alla organiserats exakt lika...
- De geografiska indelningarna utgör ett problem.
- Alltig kan inte stöpas i samma form – länsnivå är kanske bästa nivån.
- Viktigt att bibehålla nätverket, samt få upp det nationellt.

Deltagarförteckning

Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade resor inom idrotten

Tid: 3 juni 2009 kl 10.00 – 16.00

Plats: Gävle

Kunkell Per	Västernorrlands Idrottsförbund
Moberg Hans	Dalarnas Trafiksäkerhetsförbund/NTF
Hamberg Mats	Västernorrlands Idrottsförbund
Karlsson Stefan	Folksam Södra Norrland
Lång Jonas	Vägverket, Borlänge
Bergholm Camilla	NCFF, Nationellt centrum för främjande av god hälsa hos barn och ungdom
Ulvmyr Camilla	NCFF, Nationellt centrum för främjande av god hälsa hos barn och ungdom
Jönsson Rolf	Riksidrottsförbundet
Tjernberg Mats	Hälsinglands Idrottsförbund
Jonsson Catharina	Dalarnas Idrottsförbund, Falun
Bengtsson Sven-Bertil	J-H Idrottsförbund
Rönnestrand Per-Erik	J-H Idrottsförbund
Wicksell Tord	J-H Idrottsförbund
Rehnström Lars	NTF Västernorrland
von Bothmer Christoffer	NTF Gävleborg
Lundberg Lasse	NTF Örebro län
Nord Lars	Vägverket Region Mitt
Gustafsson Britt-Inger	Vägverket Region Mitt

Referenser

Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten. Slutredovisning April 2009

Hållbara idrottsresor – en processutvärdering. Trivector Information AB Rapport 2009:03

Hållbara idrottsresor. Delrapport: IQ-certifiering av Skidskytte-VM och O-ringen 2008.

Vägverket
781 87 Borlänge
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

