

Kontaktperson
Annika Feychting
Telefon: 08-508 264 91

ANSÖKAN OM YTTERLIGARE DELPROJEKT TILL MOBILITETSCENTRUM

Gatu- och fastighetskontoret har beviljats medel från miljömiljarden för att inrätta ett Mobilitetscentrum. Detta ska svara för en långtgående samverkan mellan Stockholms stad och transportsektorn. Tankesätt och metoder inom *Mobility Management* utvecklas och implementeras för att bidra till att göra transportsektorn ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar.

Mobilitetscentrums övergripande mål är att:

- ? bidra till att minska miljöbelastningen från stockholmstrafiken mätt i minskade koldioxidutsläpp, kväveoxider samt minskade utsläpp av partiklar, ozon, kolmonoxid och kolväten.
- ? förbättra rese- och transportkvaliteten för medborgare och näringsliv inom ramen för hela reskedjan. Det kan handla om allt från minskad trängsel till att det är lätt att hitta information för att kunna kombinera olika transportslag, exempelvis mellan bil och buss eller T-bana.

Mobilitetscentrum är ett paraply som det för närvarande finns tre delprojekt under: "Bilpool", "Stockholm – cykelstaden" och "Kvalitetssäkring av företagens transporter och resor". Delprojekten beskrivs kortfattat senare.

Mobilitetscentrums övergripande verksamhet är att:

- ? Utforma gemensamma strategier.
- ? Utforma en gemensam webbportal.
- ? Samordna insatser mellan olika aktörer i Stockholm.
- ? Initiera och stödja samverkan och samarbetsprojekt mellan medverkande aktörer.
- ? Sprida information om framgångsrika metoder och insatser för maximalt genomslag.
- ? Initiera och genomföra mindre informationskampanjer för hållbart resande med god kvalitet, som inte ryms inom delprojekten.
- ? Utveckla nya delprojekt inom ramen för Mobilitetscentrum.

Mobilitetscentrum med de tre delprojekten syftar till att bidra till förverkligandet av Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser samt Stockholms miljöprogram. Ytterligare ett syfte är att utveckla rese- och transportkvaliteten och därmed minskad trängsel. Utgångspunkten för Mobilitetscentrum är därför ett kundorienterat arbetssätt.

Mobilitetscentrum drivs under projektperioden som ett centralt projekt med administrativ tillhörighet under Stockholms gatu- och fastighetskontor, med uppgift att koordinera och stödja initiativ som medverkar till utvecklingen mot mer långsiktigt hållbara transporter. Ett nära samarbete sker med stadsdelsförvaltningarna, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

De tre delprojekten är:

- ? Stockholm – cykelstaden.
- ? Bilpool.
- ? Kvalitetssäkring av företagens transporter och resor.

Gatu- och fastighetskontoret söker nu pengar till ytterligare tre delprojekt inom ramen för Mobilitetscentrum. De tre nya delprojekten är:

- ? Säker och lekvänlig skolväg. Syftet med projektet är att bryta den negativa trenden att allt fler barn skjutsas till och från skolan. Samtidigt som föräldrar och skola ska stimuleras att få barn att promenera till skolan av hälso-, miljö- och upplevelseskäl ska projektet parallellt arbeta för att skolvägen blir säkrare, tryggare och mer upplevelserik.
- ? Res smart. Syftet med projektet är att långsiktigt påverka hushållens resvanor, mot ett mer hållbart resande. Detta är ett gemensamt syfte för flera av systerprojekten inom Mobilitetscentrum. En viktig skillnad är dock att *Res Smart* specifikt vänder sig till hushåll och sker via direktbearbetning. Direktbearbetning har visat sig vara en effektiv metod för ändrat beteende.
- ? Att planera för hållbart resande i stadsbyggandet. Projektet ska tillföra kunskap och information till den kommunala planeringsprocessen och visa vilka krav ett hållbart resande ställer på stadsbyggandet, framför allt på stadsdelsnivå inom Stockholms ytterstad, men även i innerstaden. Kunskap, förståelse och acceptans kring frågor om hållbara resätt ökar inspirationen och motivationen till samverka kring dessa frågor.

Projekten beskrivs mer ingående en projektbeskrivning för respektive projekt vilka följer nedan.

PROJEKTNAMN: SÄKER OCH LEKVÄNLIG SKOLVÄG

Projektet är ett av systerprojekten inom *Mobilitetscentrum*, men kan även drivas som ett fristående projekt.

INRIKTNING: ANDRA ANGELÄGNA MILJÖPROJEKT

1. PROJEKTETS MÅL, SYFTE OCH FÖRVÄNTADE RESULTAT.

På senare år har gatu- och fastighetskontoret (GFK) och stadsdelsförvaltningarna noterat en negativ utveckling där alltfler föräldrar skjutsar sina barn i bil till och från skolan. Trafikmiljön runt skolorna är inte byggd för att hantera den ökade biltrafiken, vilket leder till trafikproblem vid många av stadens skolor. Klagomål kommer från såväl skolor som oroliga föräldrar.

GFK genomförde en trafikmätning under hösten 2003 vid fyra skolor i Stockholms stad. Där konstateras att föräldrar som lämnar av barn alstrar ett stort antal bilar runt skolorna.

I Stockholm finns drygt 200 grundskolor. Bara på de fyra skolor som ingick i stickprovsundersökningen är det omkring 250 barn som dagligen eller nästan dagligen skjutsas till skolan av sina föräldrar. Det är rimligt att anta att det är tusentals barn som dagligen skjutsas till skolorna i Stockholm¹.

De flesta barnen i undersökningen som skjutsas är yngre barn, från 6 år och upp till tredje klass. Många av barnen blir skjutsade både till och från skolan, andra barn får skjuts till skolan, men går, cyklar eller åker buss hem. Många av de skjutsande föräldrarna svarade i undersökningen att det finns alternativ till att skjutsa. Vanligast är att barnen kan gå, själva eller i sällskap av föräldern.²

Skjutsning till skolorna innebär ökade luftföroreningar och ett ökat hot mot den fysiska miljön och individens hälsa. Föräldrarnas flitiga skjutsande innebär att barnen får ett invariant mönster och tror att bilen är det enda och bästa sättet att ta sig fram med. Den inställningen är svår att påverka senare i livet. Att barnen skjutsas bidrar även till att barnens hälsa försämras på grund av minskad fysisk aktivitet. Forskning visar att diabetes och ryggproblem kryper allt längre ner i åldrarna. På sikt kan därför projektet bidra till bättre folkhälsa.

Förutom rena trafiksäkerhets- och miljöargument, finns det sålunda en rad andra argument som talar för behovet av säkra och attraktiva skolvägar.

¹ Barn som skjutsas i bil till skolan, Sammanställning av en trafikundersökning vid fyra skolor i Stockholm, GFK, 2003

² Liknade projekt pågår i en rad olika städer i Europa, se www.schoolway.net

MÅL

Det långsiktiga målet med projektet är att skapa möjligheter för nya resvanor och att biltrafiken minskar, med hjälp av metoder som gör att fler barn går eller cyklar till och från skolan i stället för att skjutas med bil. Genom att olika fackkompetenser samverkar är målet dessutom att stadens trafik- och stadsplanering blir barnanpassad såväl utifrån säkerhet som utifrån upplevelsemöjlighet.

Målet med projektet är att ta fram metoder och modeller för arbete med säkra skolvägar – inklusive ”vandrande skolbuss” – och pröva dessa. Jämförelser ska göras mellan innerstad och ytterstad/förort, vilket kan resultera i två separata koncept för de olika områdestyperna.

Målsättningen är att:

- ? Öka medvetenheten om vad skjutsandet medför för problem.
- ? Skapa möjligheter för nya resvanor genom att arbeta med såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder, samt att vid vissa tillfällen arbeta med förändring av de lokala trafikföreskrifterna.
- ? Med metoder inspirera pedagoger och föräldrar att få fler barn att promenera eller cykla till och från skolan och därmed medverka till att biltrafiken runt skolorna minskar överlag.
- ? Kommunens trafik- och stadsplanering bättre anpassas till barnens behov utifrån säkerhets- och upplevelseaspekter.
- ? Finna effektiva metoder att påverka invanda resemönster och resesätt.
- ? Ge upphov till naturliga rörelsemönster för barn.
- ? Även få föräldrar att gå och cykla mer.

SYFTE

Syftet med projektet är att bryta den negativa trenden att allt fler barn skjutsas till och från skolan. Samtidigt som föräldrar och skola ska stimuleras att få barn att promenera till skolan av hälso-, miljö- och upplevelseskäl ska projektet parallellt arbeta för att skolvägen blir säkrare, tryggare och mer upplevelserik.

Tillkommande syfte är att hitta en kanal för att fånga upp de föräldrar som tagit för vana att skjutsa sina barn till skolan trots att det finns bättre och lämpligare resalternativ för dem t.ex. att låta barnen gå till förskolan eller lågstadieskolan i organiserad form. Projektet ska arbeta med att lyfta fram alternativa transportsätt till bilen och uppmuntra till beteende som gynnar en hållbar utveckling.

För att försöka hitta metoder att förändra de förhållanden som leder till hög andel skjutsande ska projektet initialt kartlägga varför föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

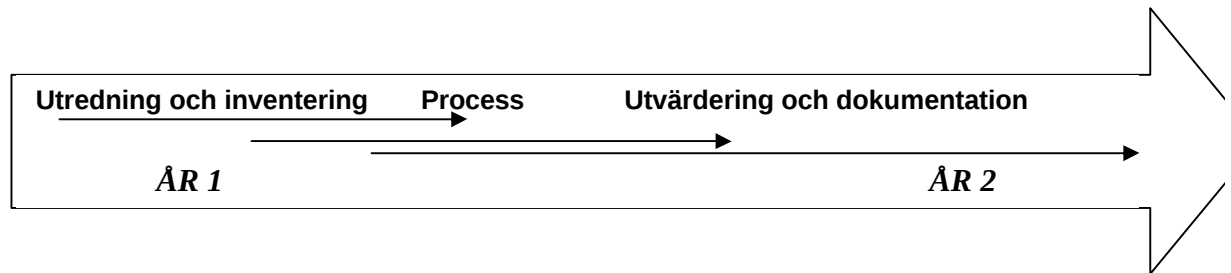
FÖRVÄNTAT RESULTAT

Slutprodukten är ett samhällsstrategiskt verktyg och en metodhandbok för folkhälsa, miljö och trafiksäkerhet, att använda i stadens arbete och föra ut till exempelvis andra kommuner, skolor, politiker, media och andra opinionsbildare.

Genom att arbeta för att färre barn skjutsas till och från skolan, kan projektet bidra till att minska biltrafiken och dess negativa miljöeffekter i Stockholm. Om barnen själva kan ta sig till skolan blir det lättare för föräldrarna att ställa bilen och själva cykla, gå eller åka kollektivt, vilket förbättrar även föräldrarnas hälsa.

2. ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

Projektet kommer att löpa över tre år, följande moment ingår.



Utredning och inventering

? **Avgränsning**

Urval av skolor som är intresserade av att delta i projektet.

? **Målgruppsanalys**

Val av familjer som är intresserade av att delta. Projektet ska följa ett antal familjer i olika situationer och kommuner för att få förståelse för målgruppens olika behov. Syftet är att få en analys om föräldrarnas motiv till varför de skjutsar barnen, vilka vanor de har och varför, vilka kunskaper de har, vilka hinder de själva upplever för att ändra sina beteenden och vad som krävs för att få dem att välja ett lämpligare alternativ. Detta för att få förståelse för målgruppens olika behov.

? **Kunskapsuppyggning**

Kriterier för attraktiv och upplevelserik skolväg.
Annan forskning.

? **Samverkan**

Etablera partnerskap med inblandade parter såsom skolläda, pedagoger, elever, föräldrar, ansvariga tjänstemän på stadsdelsförvaltningarna, GFK, SL och Vägverket samt exempelvis Idrotts- och lärarhögskolan och Skolverket. Projektet ska även verka för samarbete med kommuner inom Stockholms län.
Referensgrupper.

Process

? **Datainsamling**

Resvaneundersökningar (RVU).

Trafikundersökningar.

Enkäter till föräldrar och dialogseminarier.

Nätverksarbete med andra "säker skolvägs projekt" i Sverige – erfarenhetsöverföring och goda exempel.

? **Påverkansåtgärder**

Stödja skolornas arbete med trafik- och miljöfrågor.

Utbilda mobilitetsrådgivare.

Nätverksarbete med liknande projekt i Sverige för erfarenhetsutbyte och goda exempel.

Informationsmaterial, broschyrer, faktabalad, informationsblad, utställningar m.m.

Kampanjer i form av:

- Seminarier för pedagoger, elever och föräldrar.
- Gåturet med föräldrar och barn.
- Provmå på aktiviteter för "vandrande skolbuss".
- Trafik- och hälsovecka.
- Gå- och cykelkampanj.

? **Mobilitetsplaner**

Upprätta mobilitetsplaner för de utvalda skolorna. En mobilitetsplan syftar till att minska transporterna till och från skolorna, öka trafiksäkerheten och hälsan med kända åtgärdsmetoder och ständiga förbättringar. Planerna kan sedan användas som goda exempel.

? **Skolvägsdatabas**

Gatu- och fastighetskontoret planerar att ta fram en skolvägsdatabas som omfattar huvudstråken för skolvägar i staden. Syftet är att denna ska användas för analyser som ska ligga till grund för prioritering av åtgärder. Tanken är att få en uppfattning om vilka vägar och stråk barn använder för att gå till skolan. Samt lokalisera osäkra vägar, stråk eller platser.

Arbetet med *Säker och lekvänlig skolväg* ska ge kompletterande uppgifter till skolvägsdatabasen. Fokus ligger på att lyfta fram befintliga skolvägar som är attraktiva och upplevelserika men också att lägga in de skolvägar som tillkommer under projektets gång. Tanken är att visa skolvägar som är spännande, cykelvänliga, barnvänliga,

Målet är i första hand att underlätta för föräldrar och skolor att välja den lämpligaste skolvägen kopplat till deras resesätt men även att inspirera fler att arbeta med skolvägsfrågor.

? **Fysiska åtgärder**

- Åtgärdsförslag för planprocessen med avseende på trafiksäkerhet, funktion, grönsstruktur, miljö och hälsa.
- Uppsamlingsplatser för "vandrande skolbussar".

Utvärdering och dokumentation

- ? Djupintervjuer samt elev- och föräldraenkäter.

- ? SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt).
- ? Metodhandbok.
- ? Informations- och inspirationsfilm.
- ? Exempel på mobilitetsplaner och handledning för skolorna.
- ? Checklista för exploateringsområden för att bygga säkra och attraktiva skolvägar.

3. ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION.

Projektägare: Gatu- och fastighetskontoret.

GFK har en samordnande och pådrivande roll i projektet. Gemensamma aktiviteter såsom seminarier är GFK:s ansvar. GFK ansvarar också för att driva arbetet med den handbok som planeras bli en produkt av samtliga systerprojekts erfarenheter. GFK sköter även administration av projektet. GFK tar fram nyckeltal för uppföljningen i inledningsskedet av projektet. Dessutom ska GFK arbeta för samverkan mellan Mobilitetscentrum systerprojekt och andra aktörer.

En projektledare kommer att tillsättas vid GFK. I dennas arbetsuppgifter ingår även de gemensamma uppgifterna i Mobilitetscentrum. Projektet kommer att anställa och utbilda två mobilitetsrådgivare som ska stötta och stödja skolorna i deras arbete under projektets gång. Projektet kommer att ha ett mycket nära samarbete med de stadsdelsförvaltningar och skolor som är intresserade av delat. T. ex har Norrmalm, Kungsholmen, Maria-Gamla stan, Östermalm, Hässelby-Vällingby, Skarpnäck och Älvsjö stadsdelsförvaltningar visat intresse för att delta under arbetet med att ta fram projektbeskrivningen.

SAMVERKAN

Via Mobilitetscentrum ska marknadsföringsinsatser samordnas främst med systerprojektet Res Smart. Erfarenheterna från projektet samt metodbeskrivningar kommer att sammanställas i en för projekten inom Mobilitetscentrum gemensam handbok.

Projektet kommer att kontinuerligt beskrivas på Mobilitetskontorets hemsida.

Projektet bygger vidare på samverkan och samarbete med delprojekten, Res Smart, Att planera för hållbart resande i stadsbyggandet och Stockholm-cykelstaden och olika aktörer. Dessa kan vara: Vägverket, Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret, SL, NTF samt andra kommuner i ett regionalt samarbete. Även samarbete med idrotts- och lärarhögskolan, skolverket och andra institutioner kommer att ske.

4. BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Aktivitet	År 1	År 2	Total kostnad
Projektledning	400 000	650 000	1 050 000
Mobilitetsrådgivare	600 000	1 200 000	1 800 000
Informations- och marknadsförings-material	100 000	150 000	250 000
Framtagning av skylt för fysisk hållplats för vandrande skolbuss (inkl. tillverkning)	250 000		250 000
Framtagning av samhällsstrategiskt verktyg för folkhälsa och trafiksäkerhet (metodhandbok)	50 000	300 000	350 000
Uppföljning (enkäter, intervjuer, trafikundersökningar m.m)	100 000	200 000	300 000
Totalt	1 500 000	2 500 000	4 000 000

Projektets kartläggning kan komma att leda till olika typer av fysiska åtgärder, t.ex. förbättringar av gångvägar som leder till skolan. Projektet söker inte pengar för sådana åtgärder då det ligger i GFKs ansvarsområde, vilket framgår av trafiksäkerhetsprogrammet.

Projektet kommer inte att leda till några direkta intäkter.

5. PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

Liknande projekt i t.ex. England uppnådde redan under första året en 20-procentig minskning i antalet skjutsade barn till skolan³. Om ett sådant resultat kan uppnås även i Stockholm under det första projektåret så kommer det väsentligt att leda till att Stockholms stads miljöskuld minskar.

Projektet kommer inte att leda till några framtida kostnader eller resursförbrukning för staden.

6. PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

Projektet *Säker och lekvänlig skolväg* är ett av systerprojekten under Mobilitetscentrum. Mobilitetscentrum är en vidareutveckling av det *Mobilitetskontor för hållbar rörlighet* som ingår i Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser.

³ www.schoolway.net

MÅL OCH NYCKELTAL I STOCKHOLMS MILJÖPROGRAM SOM BERÖRS

Mål 1 Miljöeffektiva transporter

Delmål 1:1 Andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar, ska öka.

1.1.1 Andelen invånare som går eller cyklar till arbetet eller skolan under sommarhalvåret (dagligen eller någon gång i veckan)

1.1.3 Andel invånare som åker kollektivtrafik till arbetet eller skolan (dagligen eller någon gång i veckan).

Delmål 1:3 Trafikbullret ska minska.

1.3.1 Andel invånare som störs av trafikbuller i sin bostad

Delmål 1:4 Trafikens kväveoxidutsläpp i staden ska minska med minst 25 procent.

1.4.1 Antalet fordon som passerar över

✍ Citysnittet.

✍ Innerstadssnittet.

✍ Regioncentrumsnittet.

1.4.2 Vägtrafikens kväveoxidutsläpp i staden per år

7. PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL.

Transportsektorn står för en betydande andel av Sveriges koldioxidutsläpp. Till skillnad från andra sektorer minskar inte utsläppen från vägtrafiken. Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara EU:s luftkvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar visar att flera vägavsnitt i Stockholm inte klarar kraven.

Genom informationsspridningsinsatser (seminarier och handbok) kommer lärdomar från Stockholm att spridas till andra kommuner i Sverige men även utomlands. Vektygen kommer att inspirera och underlätta för andra kommuner och skolor att skapa förutsättningar för säkra och attraktiva skolvägar och hållbart resande.

EU:s luftdirektiv är bindande för medlemsländerna och Sverige har genom miljökvalitetsnormer ställt upp gränser för utsläppshalter av svaveldioxid, kvävedioxid, bly, bensen och partiklar av hänsyn till hälsa och miljö. Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara för kvävedioxid och partiklar visar att vägavsnitt i Stockholm inte klarar kraven. Projektet kommer att bidra till en lägre belastning av dessa ämnen.

Projektet leder till bättre hälsa för både barn och föräldrar samt direkt minskad trafik runt skolornas kvarter. Liknande projekt i Europa har i högsta grad inneburit en minskning av biltrafiken runt skolorna⁴.

⁴ www.schoolway.net

8. UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

UPPFÖLJNING

Uppföljning ska ske kontinuerligt under projektets gång och allt ska sedan dokumenteras i en slutrapport. Utvärdering av projektet sker bland annat genom enkäter, djupintervjuer, fokusgrupper och trafikundersökningar.

SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) kommer att användas i lämpliga delar.

Nedan ges exempel på nyckeltal att använda för uppföljning:

Uppföljning av insatser

- ? Antal tjänstemän och politiker har som nåtts via diskussion om konkreta skolvägar.
- ? Antal möten som genomförts kring förbättringar av skolvägar.
- ? Antal skolor som kontaktats om "vandrande skolbuss".
- ? Antal lärare, föräldrar och barn som involverats.
- ? Antal aktiviteter, t.ex. kampanjer och seminarier.

Uppföljning av resultat

- ? Antal skolvägar där man planerat för och genomfört arbete kring säker och lekvänlig skolväg.
- ? Antalet skolor respektive hushåll som visat intresse för "vandrande skolbuss".
- ? Antalet vandrande skolbussar som startat och är på gång.
- ? Antal samgående/samåkande/cyklande grupper i olika konstellationer.
- ? Antalet barn i årskurserna 0-5 som skjutsas i bil före respektive efter projektet.

I slutet av projektet kommer ett gemensamt seminarium att hållas där de andra delprojekten deltar. Andra kommuner med liknande erfarenheter bjuds in för erfarenhetsåterföring.

DOKUMENTATION & ERFARENHETSSPRIDNING

Övergripande information om projektet läggs löpande ut och uppdateras på mobilitetscentrumets hemsida. Erfarenheterna från planeringsprocessen för projektet och erfarenheterna från genomförandet av vandrande skolbuss ska dokumenteras i handboken som produceras i samarbete med övriga projekt som ingår i Mobilitetscentrum. Projektet kommer att filmas för att underlätta erfarenhetsspridning till andra kommuner. Delar av skolvägsdatabasen som produceras i projektet är också en del av dokumentationen. Efter utvärdering och dokumentation ska erfarenheterna och goda exempel att spridas till andra kommuner, politiker, barn och ungdomsavdelningar på kommuner, miljö- och gatukontor, byggnadsbolag och medborgare.

9. RISK.

Risker i projektet:

- ? Skolornas resurser bidrar till hur frågan prioriteras.
- ? Attitydförändringar tar tid.
- ? Stadsdelsnämndernas resurser.
- ? Samhällsförändringar leder till otrygghet.
- ? Pengar till fysiska åtgärder på skolvägar.

PROJEKTNAMN: RES SMART

Projektet är ett av systerprojekten inom *Mobilitetscentrum*, men kan även drivas som ett fristående projekt.

INRIKTNING: ANDRA ANGELÄGNA MILJÖPROJEKT**1. PROJEKTETS MÅL, SYFTE OCH FÖRVÄNTADE RESULTAT.**

Transporter utgör såväl hälso- som miljöproblem i Stockholmsregionen. Den traditionella trafikplaneringen och tekniska lösningar räcker inte för att uppnå en hållbar utveckling på transportområdet. För detta krävs även *beteendeförändringar*.

Informationsåtgärder är effektivt när man vill ändra människors resbeteende mot t.ex. ett ökat kollektivresande.

Direktbearbetningskampanjer gentemot hushåll har visat sig vara särskilt effektiva. Effekterna av direktbearbetningskampanjer ger mellan 10 % och 30 % ökat kollektivresande. Dessa siffror baseras på projekt som genomförts i olika delar av landet.⁵

Särskilt i Stockholms innerstad reser många redan idag med kollektivtrafik. I staden har man även en parkeringssituation som bidrar till att hålla antalet bilar tillbaka. Bilpoolsutvecklingen är också stark i Stockholms innerstad. Vi ser därför att riktade informationsinsatser till hushåll bör göras mot nyetablerade bostadsområden, där den största potentialen finns att påverka val av färdssätt hos dem som flyttar till ett nytt område och behöver skapa alldeles nya resmönster. Att i det skedet erbjuda information om alternativa resesätt kan lägga grunden för hållbart resande hos hushåll.

Res smart projektet kan ha en viktig funktion i samband med försök för införande av trängselavgifter. Att på individuell nivå marknadsföra, via direktbearbetning, användningen av alternativa färdssätt ökar den enskildas valfrihet dvs. från att fortsätta åka bil genom att betala avgift till ett spektrum av andra färdssätt. Marknadsföring av andra färdssätt än kollektivtrafiken minskar trycket på SL, som sannolikt kommer att öka i första hand när trängselavgifter införs.

MÅL

Målet med projektet *Res smart* är att reducera bilismen i staden, framför allt ensamåkandet.

Vidare att finna effektiva former att påverka hushåll genom direktbearbetning och information, visa på och vid behov initiera attraktiva

⁵ Informationsåtgärders effekt på kollektivresandet – en kunskapssammanställning. Transek AB & TEM AB, 2001.
Direktbearbetning av bilister inom ramen för Göteborgs stads LIP-program, 1999.

alternativ till bilismen samt att förmedla kontakter med pågående projekt inom ramen för Mobilitetscentrum.

Samlade individualiserade paket av metoder för att stimulera hushåll att välja hållbara transportsätt marknadsförs. Särskilt viktiga målgrupper är hushåll i nyetablerade bostadsområden. En annan viktig målgrupp kan vara hushåll i befintliga bostadsområden där bilanvändningen är hög.

SYFTE

Syftet med projektet är att långsiktigt påverka hushållens resvanor, mot ett mer hållbart resande. Detta är ett gemensamt syfte för flera av systerprojekten inom Mobilitetscentrum. En viktig skillnad är dock att *Res Smart* specifikt vänder sig till hushåll och sker via direktbearbetning.

Res Smart syftar emellertid också till att verka som en katalysator för systerprojekten; Säker och lekvänlig skolväg, Stockholm - cykelstaden, Samhällsplanering, Kvalitetetssäkring av företagens transporter och Bilpooler.

2. ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

Projektet *Res smart* går ut på att i ett antal, väl utvalda, nyetablerade bostadsområden utföra informationsinsatser och direktbearbetning av hushåll. Under projekttiden kommer försök med att bearbeta personer som just flyttat att prövas.

Aktiviteterna och informationen fokuseras på de verktyg som finns och utvecklas inom ramen för Mobilitetscentrum, som alternativ till ensamåkning i bil. Marknadsföringen och lösningarna ser något olika ut beroende på vilka målgrupper som bearbetas. Verktyg som kan ingå i paketylösningarna är t.ex.:

- ✍ "Vandrande skolbuss", cykling, bilpool.
- ✍ Information om befintliga resealternativ exempelvis kollektiva färdmedel.
- ✍ Samåkning, distansarbete, sparsam körning, handla på Internet.

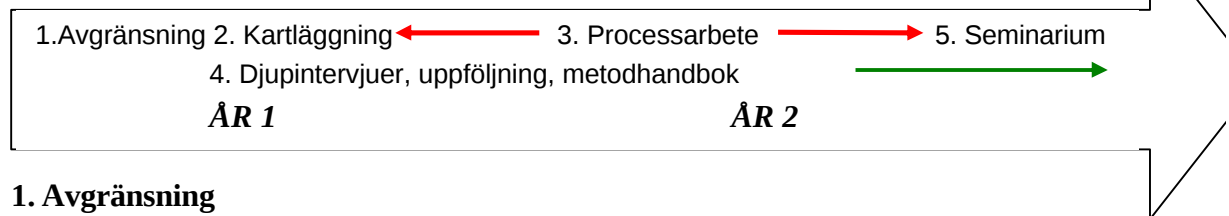
Omfattande erfarenhet kring dessa verktyg och att marknadsföra dem mot hushåll finns bland annat hos det regionala samverkansprojektet *Samverkan för hållbart resande*.

Parallellt med *Res smart* och under Mobilitetscentrum kommer projekt att genomföras kring flera av dessa verktyg. Samverkan med dessa projekt blir därför en naturlig del av *Res smart*.

Resultaten av projektet följs upp via djupintervjuer. Under projektets gång genomförs ett antal seminarier med deltagare från övriga projekt inom Mobilitetscentrum, samt andra aktörer (svenska och/eller internationella)

med erfarenheter av vikt för projektet. Erfarenheter från projektet kommer att sammanställas i en för Mobilitetscentrum gemensam handbok.

SKISSERAD PROJEKTGÅNG



1. Avgränsning

- ✍ Lämpliga nyetablerade bostadsområden att arbeta i definieras.
- ✍ Områdesbeskrivning samt mål- och problembeskrivning formuleras.
- ✍ Överenskommelse med aktuella huvudmän.

2. Kartläggning

- ✍ Resalternativen konkretiseras.
- ✍ Trafikräkning avseende bl.a. arbetsresor, inköpsresor, resor för fritid och barnens resvanor.

3. Processarbete

- ✍ Marknadsföring på föreningstavlor, annonser i lokalpress.
- ✍ Informationsfolder.
- ✍ Hushåll kontaktas via telefon (se beskrivning under rubrik - Telefonbearbetning), de erbjuds information och servas med information som underlättar för dem att ändra sina vanor exempelvis cykelkartor och personliga tidtabeller.
- ✍ Aktiviteter initieras, exempelvis: prova-på sparsam körning, rabatterad kurs i sparsam körning, hjälp att starta en "vandrande skolbuss", gå med i bilpool för halva priset, bilpoolsmöte, cykelkampanj, hälsotrampare och "cykelmekarkväll".

4. Djupintervjuer, uppföljning och metodhandbok

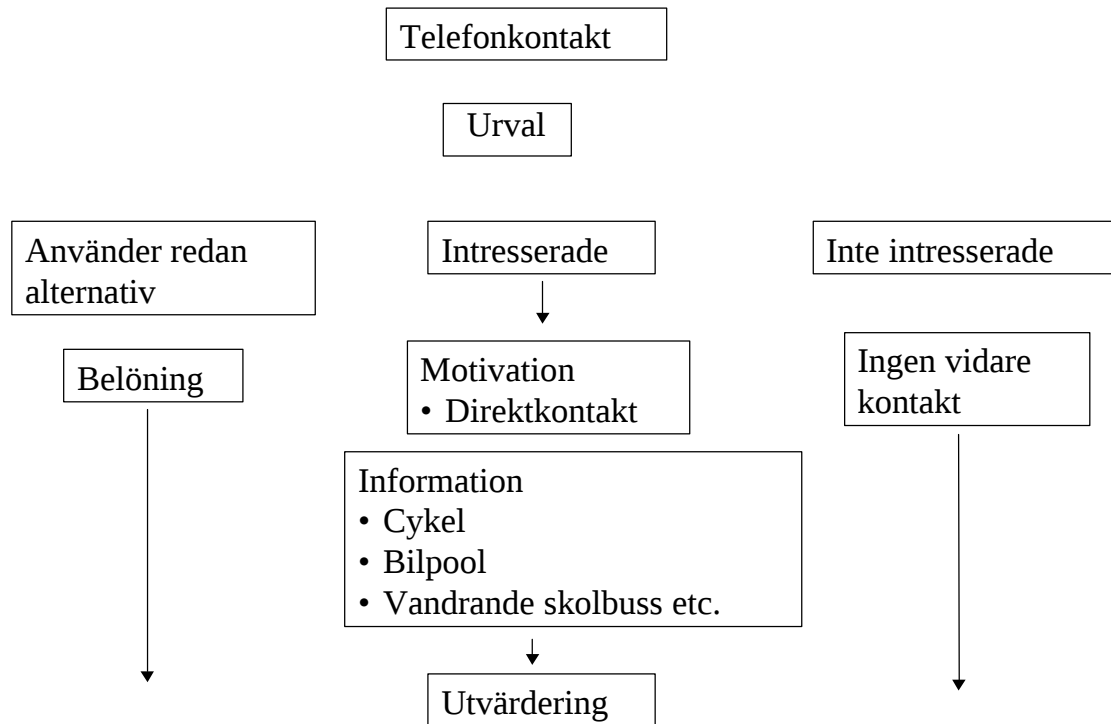
Under projektets gång hålls enskilda djupintervjuer med representanter från de olika målgrupperna för att få feedback och kunna mäta resultat. Uppföljningen resulterar i en metodhandbok med praktiskt användbara checklistor.

5. Seminarium

I slutet av projektet kommer ett gemensamt seminarium att hållas med systerprojekten i Mobilitetscentrum där andra kommuner med liknande erfarenheter bjuds in till diskussion.

TELEFONBEARBETNING (CALL-CENTER)

Hushållen kommer i huvudsak bearbetas genom direktkontakt via telefon, med utgångspunkt i en metod (se figur nedan) som utarbetats av Socialdata och som framgångsrikt använts både i Sverige och utomlands. SL kommer via sin kundtjänst vara en viktig samverkans part i denna del.



3. ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION.

Projektagare är Gatu- och fastighetskontoret (GFK). SL har kontakts och är intresserad av ett samarbete.

Vid projektstart formeras en styrgrupp med företrädare för GFK och SL samt några stadsdelsförvaltningar. Styrgruppen är ansvarig för programskrivning och utvecklad projektorganisation såsom fysisk hemvist för projektmedarbetare, ansvarsfördelning, Call-center etc.

GFK har en samordnande och pådrivande roll i projektet. Gemensamma aktiviteter såsom seminarier är GFK:s ansvar. GFK ansvarar också för att driva arbetet med den handbok som planeras bli en produkt av samtliga systerprojekts erfarenheter.

GFK sköter även administration och tillsammans med de andra systerprojekten görs en strategi hur Mobilitetscentrets gemensamma marknadsföring ska ske. GFK tar också fram nyckeltal för uppföljningen i inledningsskedet av projektet. Dessutom ska GFK verka för samverkan mellan Mobilitetscentrum med ingående projekt och andra aktörer.

En projektledare kommer att tillsättas vid GFK. I dennas arbetsuppgifter ingår även de gemensamma uppgifterna i Mobilitetscentrum. Projektresurser omfattande en och en halv heltidstjänst kommer att arbeta med genomförandet av projektet.

SAMVERKAN

Via Mobilitetscentrum, vid Gatu- och fastighetskontoret, kommer samverkan att ske med systerprojekten: Stockholm - cykelstaden, Säker och lekvänlig skolväg, Bilpooler, Att planera för hållbart resande i stadsbyggandet samt Kvalitetssäkring av företagens transporter.

Övriga samverkansparter**Verktyg**

Cykling

Möjliga samverkansparter

Naturskyddsföreningen

Stockholms län

NTF

Vägverket

Cykelfrämjandet

Bilpooler

City Car Club

Stockholm bilpool

Kollektiva färdmedel

SL

Miljöbilar

Miljöförvaltningens projekt "Miljöbilar i Stockholm"

Handel via Internet

Homedepartment

Sparsam körning (Eco driving) Lokala körskolor där tekniken lärs ut

Samåkning

Samåkningstjänst

4. BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Projektkostnader i kronor:

Aktivitet	År 1	År 2	Total kostnad
Personal (1 heltidstjänst)	400 000	650 000	1 050 000
Projektoresurser (motsvarande 1,5 heltidstjänst)	500 000	900 000	1 400 000
Direktbearbetning av hushåll	150 000	300 000	450 000
Uppföljningsenkät och djupintervjuer	50 000	100 000	150 000
Uppföljning (metodbeskrivningar till metodhandbok, seminarier)	50 000	100 000	150 000
Konsulter (RVU, trafikräkning etc.)	100 000	200 000	300 000
Totalt:	1 250 000	2 250 000	3 500 000

Projektet kommer inte att leda till några direkta intäkter.

5. PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

Projektet påverkar hushållen att bidra till att göra Stockholm hållbart, ur transport-, miljö- och hälsoperspektiv. Projektet kommer därmed leda till att trafikens negativa miljöpåverkan minskar;

- ✍ lokalt ur social synpunkt för mindre barriäreffekt, bättre luft, färre olyckor och ett rörligare liv,
- ✍ regionalt genom mindre belastning i transportsystemet och därmed mindre trängsel, bättre luftkvaliteten i Stockholm, vilket ger mindre försurande effekt på byggnader, broar, mark och vatten,
- ✍ bättre hälsa,
- ✍ nationellt och globalt bidrag till minskad klimatpåverkan.

Projektet bidrar till att minska Stockholms stads miljöskuld.

Projektet kommer inte att leda till några framtida kostnader eller resursförbrukning för staden.

Enligt samhällsekonomiska studier⁶ innebär direktbearbetning, för att förändra hushålls resbeteende, en avsevärd intäkt jämfört med de direkta och indirekta kostnaderna.

6. PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

Projektet *Res smart* är ett av systerprojekten under Mobilitetscentrum. Mobilitetscentrum är en vidareutveckling av det *Mobilitetskontor för*

⁶ Evaluating Behavioural Change in Transport, 1999.

hållbar rörlighet som ingår i Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser.

MÅL OCH NYCKELTAL I STOCKHOLMS MILJÖPROGRAM SOM BERÖRS

Mål 1 Miljöeffektiva transporter

Delmål 1:1 Andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar, ska öka.

- 1.1.1 Andel invånare som går eller cyklar till arbetet eller skolan under sommarhalvåret (dagligen eller någon gång i veckan).
- 1.1.2 Antal cyklister som passerar innerstadssnittet.
- 1.1.3 Andel invånare som åker kollektivtrafik till arbetet eller skolan (dagligen eller någon gång i veckan).
- 1.1.4 Antal kollektivtrafikanter som passerar innerstadssnittet/totala antalet trafikanter med kollektivtrafik och bil som passerar innerstadssnittet.

Delmål 1:2 Andelen förnyelsebara drivmedel ska öka till mer än fem procent.

- 1.2.1 Andel förnyelsebara fordonsdrivmedel/totala mängden förbrukade fordonsdrivmedel per år (MJ/år).

Delmål 1:4 Trafikens kväveoxidutsläpp i staden ska minska med minst 25 procent.

- 1.4.1 Antalet fordon som passerar över;
 - ✍ citysnittet,
 - ✍ innerstadssnittet,
 - ✍ regioncentrumsnittet.
- 1.4.2 Vägtrafikens kväveoxidutsläpp i staden per år.

7. PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL.

Transportsektorns står för en betydande andel av Sveriges koldioxidutsläpp. Till skillnad från andra sektorer minskar inte utsläppen från vägtrafiken. Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara EU:s luftkvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar visar att vägavsnitt i Stockholm inte klarar kraven.

Genom att direktbearbeta hushåll och informationsåtgärder avseende attraktiva alternativ till ensamåkandet i bil, bidrar projektet till att minska biltrafiken och dess negativa miljöeffekter.

Genom informationsspridningsinsatser (seminarier och metodhandbok) kommer lärdomar från Stockholm att spridas till andra kommuner i Sverige och även utomlands.

8. UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

UPPFÖLJNING

Uppföljning kommer att ske kontinuerligt inom projektets gång och dokumenteras i slutrapporten. SUMO (System för Utvärdering av Mobilitetsprojekt) kommer att användas i tillämpliga delar.

I slutet av projektet kommer ett gemensamt seminarium att hållas där de andra systerprojekten deltar. Även andra kommuner med liknande erfarenheter bjuds in för att diskutera sina erfarenheter.

Uppföljning av insatser

- ✍ Antalet kontaktade hushåll/resenärer.
- ✍ Antal lokala möten i bostadsrättsföreningar eller liknande.
- ✍ Antalet utåtriktade aktiviteter/evenemang.
- ✍ Antalet deltagare på anordnade kurser.

Uppföljning av resultat

- ✍ Antalet personer som ändrar/bryter sina vanor för att övergå till ett mer hållbart resbeteende.
- ✍ Genomslag i medier.
- ✍ Antalet ton minskade koldioxidutsläpp.
- ✍ Ekonomiska vinster för privatpersoner.
- ✍ Djupintervjuer med ett urval av de personer som blivit uppsökta av projektet.

DOKUMENTATION OCH ERFARENHETSSPRIDNING

Övergripande information om projektet läggs ut på den gemensamma webbsidan för Mobilitetscentrum. Resultat skickas i ett tackbrev till hushåll som deltagit i projektet. Erfarenheterna från projektet och metodbeskrivningar sammanställs för att ingå i dels den projektspecifika metodhandboken samt den handbok som är en gemensam produkt för projekten inom Mobilitetscentrum.

RISK.

Risker i projektet:

- ✍ Hushållen visar för lite intresse.
- ✍ Det finns risk att projektet består av så många delar att det blir otydligt.
- ✍ Beteendeförändringar tar tid.

PROJEKTNAMN: ATT PLANERA FÖR HÅLLBART RESANDE I STADSBYGGANDET

Projektet *Hållbart resande i stadsbyggandet* är ett av systerprojekten under *Mobilitetscentrum*, men det skulle även kunna drivas som ett fristående projekt.

INRIKTNING: ANDRA ANGELÄGNA MILJÖPROJEKT SYFTE, PROJEKTETS MÅL OCH FÖRVÄNTADE RESULTAT

SYFTE OCH LÅNGSIKTIGT MÅL

Projektet tillför kunskap och information till den kommunala planeringsprocessen. Detta är en förutsättning för att hållbart resande ska bli ett prioriterat område vid bebyggelseplanering. Den stora betydelsen av ett hållbart resande i stadsplaneringen betonas. Kunskapen om olika sätt att hantera trafiken sprids, liksom kunskapen om hur trafiknät av olika slag utformas. Det gäller i både ytterstaden och i innerstaden i samband med områdesplanering, detaljplanering och kompletteringsbebyggelse.

När människor ska flytta till nya eller förändrade bostads- och arbetsplatsområden finns ett gyllene tillfälle att få dem att förändra sina resvanor. Om fysiska förutsättningar och information om alternativa resformer finns med redan vid inflyttningen, kan detta leda till en mer hållbar trafikutveckling. En viktig målsättning är att klargöra värdet av ökad res- och transportvalfrihet för fastighetsägarna/byggbolagen, som säljer och hyr ut lokalerna/bostäderna.

Det långsiktiga målet är att bidra till att Stockholm blir en långsiktigt hållbar storstad. Det kan ske genom att minska utsläppen till en nivå som naturen, byggnader och människor tål. Samtidigt bidrar man till att uppfylla de övergripande nationella och internationella klimatmålen. En hållbar storstad ger också innevånarna hög livskvalitet genom att erbjuda en miljö som är säker och tillgänglig. Den ger också alla människor, inte minst barn och gamla, möjlighet att förflytta sig säkert till fots, med cykel, kollektivtrafik eller andra transportalternativ, som kompletterar bilen.

Projektmål

Projektet ska visa vilka krav ett hållbart resande ställer på stadsbyggandet, framför allt på stadsdelsnivån inom Stockholm.

Kunskap, förståelse och acceptans kring frågor om hållbara resätt ökar inspirationen och motivationen till samverka kring dessa frågor.

Målgrupp

Målgruppen är politiker och tjänstemän i tekniska förvaltningar, som gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen samt stadsdelsförvaltningarna. Vidare utgörs målgruppen av SL, byggbolag, förvaltare, bilpoolsaktörer och i förlängningen också stadens invånare.

Trender i bebyggelsestruktur och trafikplanering

Sambandet mellan bebyggelsestruktur och trafiksystem har varit grundläggande i Stockholms översiktliga planering och utveckling genom åren, framför allt genom tunnelbanebyggandet och etableringen av förorter längs tunnelbanelinjerna. Detta har lett till att förhållandevis många reser kollektivt inom staden. I översiktsplanen, liksom i regionplanen, fortsätter ambitionerna från både stadens och regionens sida att söka bygga inåt, d.v.s. tätt i goda kollektivtrafiklägen, för att bland annat ge förutsättningar att minska bilberoendet.

Även om det finns ambitioner om ett hållbart resande på en översiktlig nivå (översiktsplanerna), behöver konceptet genomsyra stadsbyggandet mer också på områdes- eller stadsdelsnivå. Inom större delar av Stockholms ytterstad har ”grannskapsidén” och en ”funktionell uppdelning” av staden varit tongivande under många decennier, liksom ”SCAFT-principer” för trafiknätets utformning. Idag ifrågasätts ofta om stadens utformning svarar mot de krav som dagens och även morgondagens livsmönster ställer. Nya trender gör sig gällande, t.ex. väljer man i större utsträckning än tidigare skolor i andra stadsdelar, skjutsar barnen till många olika aktiviteter även utanför stadsdelarna, handlar i externt belägna stormarknader och centra m.m. Trafiksystemet upplevs av vissa som otryggt.

På längre sikt kan en mer polycentrisk region och stad ge nya förutsättningar för ett alternativt resande. Funktioner som arbetsplatser och serviceutbud har då inte längre sitt självklara läge i innerstaden, utan även inom en utvidgad central kärna, liksom i större regionala kärnor och i tyngdpunkter inom ytterstaden. Detta förändrar behovet att resa. Idag pågår en intensiv planering för att bygga 20 000 lägenheter under mandatperioden 2003-2006. På flera håll inom ytterstaden pågår också områdesplanering för stadsdelar och stadsdelsgrupper. Områdesplaneringen fortsätter enligt inriktningarna i stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag, Vision Stockholm 2030. I dag är det ett bra tillfälle att visa vilka krav som ett hållbart resande ställer på stadsbyggandet i exploateringsområdena.

ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

I Sverige och i Stockholms län pågår flera projekt som fungerar som stöd och drivkraft för att få med hållbara trafiklösningar i ett tidigt skede i planeringen av exploateringsområden. Bland annat pågår ett projekt i

Rikssten i Botkyrka med fokus på dessa frågor. Hammarby Sjöstad är också ett projekt med mycket höga ambitioner och där goda resultat nåtts. I Europa finns framstående exempel på bostadsexploateringsprojekt, där tidigare bilberoende resvanor brutits, genom att man har skapat de fysiska förutsättningarna som krävs för alternativ till ensamresande i bil. Erfarenheterna från dessa projekt visar betydelsen av att man arbetar med transportbeteende i ett tidigt skede av planeringsprocessen, och att man kommunicerar resultaten och möjligheterna till de inflyttande. För att lyckas krävs hänsyn till områdets förutsättningar. Därtill krävs förmågan att möta de boendes behov och deras efterfrågan på attraktiva, effektiva och samtidigt smidiga transportlösningar.

Projektmedarbetarna måste aktivt gå in i planeringsprocesserna med en pådrivande, inspirerande och stödjande roll, för att projektmålet ska uppnås. Projektet inriktas på planerings- och stadsutvecklingsprocesser, som framförallt avser bostäder. Genom att följa och påverka dessa processer, och i förlängningen de boendes resvanor, påverkas även resmönster till arbetsplats- och handelsområden på områdesnivå. Förhoppningen är också att den kunskapshöjande effekten av projektet sprids till planeringen av alla slags områden.

Förslagsvis drivs projektet i form av ett pilotprojekt. Pilotprojekten väljs utifrån olika modeller som styrt stadsbyggandet under olika epoker och som bland annat ligger till grund för översiktsplanens beskrivning av stadsbyggnadskaraktärer. Detta låter sig lätt avläsas i Stockholms utveckling. En av dessa epoker utgör givetvis planeringen under 1960-70-talen, då tunnelbanestaden utvecklades med storskaliga stadsdelar. En annan utgör till exempel villastäderna, som byggdes ut tidigt och som därefter förtätats och där tillgången till kollektivtrafik varit lägre. Skärholmen-Sätra och Bredäng kan vara ett exempel, där planering på områdesnivå pågår utifrån syftet att bland annat förtäta bebyggelsen med bostäder. Vid Skärholmens Centrum och det intilliggande Kungens Kurva pågår planering för att utveckla en regional kärna. Exempel på projekt som planeras i innerstaden är Nordvästra Kungsholmen, Norra Stationsområdet och Värtahamnen. Områdesplanering bedrivs även för andra stadsdelar, t.ex. Kärrtorp. Det saknas alltså inte områden som kan tjäna som pilotprojekt.

Projektet kommer att följa respektive process från den fas den befinner sig till avslut eller till projektets slut.

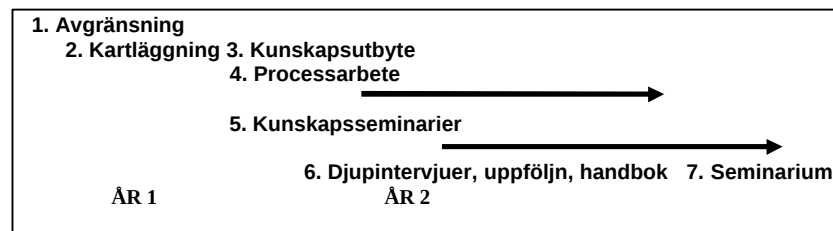
	Förstudie/ Fördjupad Översiktsplan	Program	Detaljplan	Utställning	Genomförande
Process A					
Process B					
Process C					
Process D					
Process E					
Process F					

MOMENT

I projektet ingår följande moment vilka preciseras nedan:

1. Avgränsning

- ✍ Val av planeringsprocesser att följa.
- ✍ Överenskommelse med aktuella huvudmän.



2. Kartläggning

- ✍ Befintlig kunskap (både nationell och internationell) beträffande hållbart resande i samhällsplanering, avtal och forskning.

3. Kunskapsutbyte

- ✍ Tidigare erfarenheter i Stockholm.
- ✍ Andra städer, bl.a. Lund "Bilsnål Samhällsplanering".
- ✍ Andra länder, t.ex. Nederländerna och Danmark men även länder med glesare strukturer.
- ✍ En serie kunskapsseminarier hålls med politiker och tjänstemän från en bred krets, både från de processer som följs av projektet och från andra stadsutvecklingsprocesser.

4. Processarbete

På planeringsmöten går projektmedarbetare in som deltagande observatörer, inspiratörer och kunskapstillförare. Beroende på i vilket skede processen befinner sig, kommer arbetssätten att variera. Gemensamt för alla skeden är att arbetsmetoden bygger på delaktighet och aktivt lärande. Många discipliner och företrädare för olika intressen bör vara involverade. I alla skeden kan man arbeta med nulägesanalys, problemanalys, mål och alternativ med konsekvensbedömningar.

En bra inspiration och kunskapskälla är ”Trafik för en attraktiv stad (TRAST)”, ett planeringsverktyg framtaget av Vägverket, Boverket, Banverket och Svenska Kommunförbundet 2004.

Kunskaphöjande frågor att föra in i planeringsprocessen är exempelvis:

- ✎ Erfarenheter av dialog och tidiga samråd.
- ✎ Potentialen för olika färdmedel.
- ✎ Krav, åtgärdsförslag eller riktlinjer för planprocessen med avseende på funktion, estetik, säkerhet, miljö och hälsa.
- ✎ Nät för gång, cykel, kollektivtrafik och bil dimensioneras utifrån ställda krav.
- ✎ Parkeringsplatser för cyklar och bilpoolsbilar.
- ✎ Förslag till avtal med byggbolag för miljöförbättrande åtgärder.
- ✎ Kommunikationsplan för information till boende i samverkan med delprojektet ”Res smart”.

5. Kunskapsseminarier

Under projektets gång genomförs ett antal kunskapsseminarier som riktar sig till tjänstemän och politiker i de berörda förvaltningarna och nämnderna samt externa aktörer i stadsplaneringsprocessen. Seminarierna tar upp kunskap som kommer fram under projektarbetet och kan ha olika teman.

6. Djupintervjuer, uppföljning och handbok

Under projektets gång hålls enskilda djupintervjuer med representanter från de olika målgrupperna, för att få feedback och kunna mäta resultat. Uppföljningen hålls enligt metoden SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt framarbetat i EU-projekt). Projektet dokumenteras i en handbok som ges ut gemensamt av Mobilitetscentrum.

7. Seminarium

I slutet av projektet kommer ett gemensamt seminarium att hållas med systerprojekten i Mobilitetscentrum och andra kommuner med liknande erfarenheter bjuds in till diskussion.

3. ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION.

Projektägare är Stockholms Gatu- och fastighetskontor (GFK) i samarbete med Stockholms Stadsbyggnadskontor (SBK), miljöförvaltningen samt berörda stadsdelsförvaltningar.

Vid projektstart bildas en styrgrupp med företrädare för GFK, SBK, miljöförvaltningen och berörda stadsdelsförvaltningar. Styrgruppen är ansvarig för programskrivning och en utvecklad projektorganisation, såsom fysisk hemvist för projektmedarbetare, ansvarsfördelning etc.

GFK har en samordnande roll genom projektets koppling till Mobilitetscentrum. Gemensamma aktiviteter som konferenser och samverkan med andra aktörer och projekt är GFK:s ansvar. GFK sköter även administration och tillsammans med de andra systerprojekten görs en gemensam strategi för marknadsföringen av Mobilitetscentrum. I inledningsskedet av projektet tar GFK också fram nyckeltal för

uppföljningen. Två projektledare anställs för att genomföra projektet under tre år. I arbetsuppgifterna ingår även de gemensamma arbetsuppgifterna vid Mobilitetscentrum.

Under processdeltagandet och vid intervjuer används konsulter i tillämpliga delar.

Alla stadsdelsförvaltningar får möjlighet att ta del av de erfarenheter som finns av att implementera hållbart transportsystem i planeringen, samt att använda sig av denna erfarenhet vid underhåll av exploateringsområden och vid förtätning i den egna stadsdelsförvaltningen.

SAMVERKAN

Via Mobilitetscentrum kommer marknadsföringsinsatserna att samordnas med de andra systerprojekten. Erfarenheterna från projektet samt metodbeskrivningar kommer att sammanställas i en gemensam handbok med praktiskt användbara checklistor.

Projektet bygger på samverkan och samarbete med olika aktörer. Dessa kan vara: Vägverket, Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret, Gatu- och fastighetskontoret, SL, NTF, bilpoolsföretag samt TRAST. Dessutom sker samverkan med systerprojekten Res smart, Bilpooler, Säker och lekvänlig skolväg samt Cykling.

4. BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Projektkostnader i kronor:

Aktivitet	År 1	År 2	Total kostnad
Projektledare (2 heltidstjänst)	650 000	1 300 000	1 950 000
Projektstöd (processledning, djupintervjuer, fokusgrupper)	200 000	200 000	400 000
Serie med kunskapsseminarier	100 000	100 000	200 000
Omkostnader (metodhandbok, avslutningsseminarium)	50 000	100 000	150 000
Totalt	1 000 000	1 700 000	2 700 000

Eftersom delar av projektet handlar om kompetensutveckling av medarbetare inom deltagande förvaltningar avser GFK att även att söka medel för projektet från Kompetensfonden. Samma ansökan tillställs båda finansiärerna.

Projektet kommer inte att leda till några (direkta) intäkter. Här menas inga intäkter i sedvanlig bemärkelse, men däremot leder det till samhällsekonomiska vinster.

5. PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

Projektet påverkar nämnderna och förvaltningarna och alla som är delaktiga i arbetet med att planera nya hållbara områden i Stockholm, ur såväl

transport-, miljö-, ekonomi- som hälsoperspektiv. Projektet kommer därmed leda till att trafikens negativa miljöpåverkan minskar;

- ✎ **Lokalt:** minskad risk för barriäreffekter, bättre luft, färre olyckor och bättre tillgänglighet till olika målpunkter,
- ✎ **Regionalt:** genom mindre belastning på transportsystemet och minskad trängsel. Som en följd av detta minskar luftkvalitetsproblemen i Stockholm, vilket ger en mindre försurande effekt på byggnader, broar, mark och vatten. Det bidrar till bättre hälsa hos invånarna.
- ✎ **Nationellt och globalt:** bidrag till minskad klimatpåverkan.

Projektet bidrar till att minska Stockholms stads miljöskuld.

Projektet kommer inte att leda till några framtida kostnader för staden.

6. PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

Projektet *Hållbart resande i stadsbyggandet* är ett av systerprojekten inom Mobilitetscentrum. Mobilitetscentrum är en vidareutveckling av *Mobilitetskontor för hållbar rörlighet* som ingår i Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser.

MÅL OCH NYCKELTAL I MILJÖPROGRAMMET SOM BERÖRS

Delmål 1:1 Andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar, ska öka.

1.1.1 Andel invånare som går eller cyklar till arbetet eller skolan under sommarhalvåret (dagligen eller någon gång i veckan).

1.1.2 Antal cyklister som passerar innerstadssnittet (Gatu- och fastighetskontorets mätningar under sex timmar i juni, rullande femårsmedelvärden).

1.1.3 Andel invånare som åker kollektivtrafik till arbetet eller skolan (dagligen eller någon gång i veckan).

1.1.4 Antal kollektivtrafikanter som passerar innerstadssnittet / totala antalet trafikanter med kollektivtrafik och bil som passerar innerstadssnittet.

1.1.5 Andel invånare som är nöjda med trafiksäkerheten för cyklister i sin stadsdel.

1.1.6 Antal dödade och svårt skadade cyklister och gående per år i staden.

Delmål 1:3 Trafikbullret ska minska.

1.3.1 Andel invånare som störs av trafikbuller i sin bostad.

Delmål 1:4 Trafikens kväveoxidutsläpp i staden ska minska med minst 25 procent.

1.4.1 Antalet fordon som passerar över:

- Citysnittet.
- Innerstadssnittet.

- Regioncentrumsnittet.

1.4.2 Vägtrafikens kväveoxidutsläpp i staden per år.

Delmål 1:5 Vägtrafiksystemets ytanspråk ska inte öka per invånare.

1.5.1 Vägtrafiksystemets yta i staden per invånare.

Delmål 1:7 Vid upphandling av entreprenader ska stadens förvaltningar och bolag värdesätta arbetsmaskinernas miljöprestanda.

1.7.1 Andel av stadens bygg- och anläggningsentreprenader samt drift- och underhållsentreprenader där miljökrav har beaktats vid upphandling.

7. PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL.

Frågor som ett hållbart samhälle finns idag på dagordningen hos flera kommuner runt om i landet. Man talar om en god miljö, trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för alla trafikanter samt estetiska och karaktäristiska gaturum.

Den ökande bilismen leder till en mängd olika miljö- och hälsoproblem, vilket innebär att uppsatta mål, som t.ex. miljömålen och miljökvalitetsnormerna, inte kan uppnås. Därtill försämras medborgarnas hälsa och välbefinnande. För att kunna bryta trenden och få ett långsiktigt hållbart resande är samhällsplaneringen som tidigare nämnts viktig, speciellt vid exploatering av nya områden eller vid förändring av gamla. Ofta planeras områden efter invanda rutiner. Nya idéer som Mobility Management/ Hållbart resande/Aktivt trafikantstöd (management av trafiken) har svårt att få en självklar plats i sammanhanget, eftersom de involverar aktörer från olika kontor i den kommunala förvaltningen. Den fysiska strukturen styr människors resande. De fysiska förutsättningarna måste därför vara klara redan vid inflyttningen. Det kan handla om utformningen av marken mellan husen, det vill säga gaturum, torg, parkeringsplatser för bilar såväl som cyklar, tillgängliga hållplatser och möjligheter att åka kollektivt, attraktiva gång- och cykelvägar, vägarnas utformning, parkeringsplatser för cyklar, bilpoolsbilar etc. Men det handlar också om kopplingen mellan olika bostadsområden och aktivitetspunkter i området.

Den fysiska utformningen kan anpassas till de boendekategorier som förväntas flytta in; ungdomar, gamla, barnfamiljer etc. Eftersom människor vid flytt till nya områden har en större benägenhet att ändra sina beteenden, är det viktigt att information om transport och resvalfrihet kan lämnas redan vid inflyttningen.

Tidiga erfarenheter både nationellt (Aktivt Trafikantstöd i Lundby, Göteborg) och internationellt (Freiburg, Tyskland) har visat att genom en tidig involvering i samhällsplaneringen kan alternativa färd sätt till bilen främjas.

EU:s luftdirektiv är bindande för medlemsländerna och Sverige har, av hänsyn till hälsa och miljö, genom miljökvalitetsnormer ställt upp gränser för utsläppshalter av svaveldioxid, kvävedioxid, bly, bensen och partiklar. Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara kvävedioxid och partiklar visar

att det finns gatuavsnitt i Stockholm som inte klarar kraven. Projektet kommer att bidra till en lägre belastning av dessa ämnen. Projektet kommer att visa vägen för andra förvaltningar, kommuner och myndigheter att avsätta tid för att planera kommunen och transportsystemet hållbart.

8. UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

UPPFÖLJNING

Uppföljning kommer att ske kontinuerligt och dokumenteras i slutrapporten. Utvärdering av projektet sker genom djupintervjuer. Personer som har varit involverade i arbetet med områdena och som har lång erfarenhet av planeringsprocesser är viktiga i utvärderingen av arbetsmetoden. Även byggbolagens erfarenheter bör tillvaratas. Genom denna utvärdering utvecklas metoden för att kunna användas i framtida planeringsprocesser. Som utvärdering kommer metoden enligt SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket 2004).

Ur SUMO:

Uppföljning och utvärdering är viktiga verktyg i styrningen mot kostnadseffektiva åtgärder. Kontinuerlig uppföljning genomförs för att direkt kunna visa på vad projektet ger för resultat. Uppföljningen är av stor betydelse för de involverade, för att kunna visa på vad man faktiskt åstadkommer.

Genom att bättre dokumentera, följa upp och utvärdera olika projekt ökar man kunskapen om effekter och om de samband de har på förändringar som sker. I förlängningen ger detta betydligt utökade möjligheter till att visa säkerställda effektsamband. Därmed kan också projekt riktas och utformas effektivare med avseende på de övergripande trafikpolitiska målen.

Projektet måste kunna:

- ✍ Veta om man verkligen går i riktning mot målen.
- ✍ Visa på nyttan av projektets arbete och om åtgärderna är effektiva.
- ✍ Ge möjlighet till benchmarking.
- ✍ Ge underlag för ändring av inriktning.
- ✍ Ge underlag för framtida satsningar.
- ✍ Sprida erfarenhet om projektet.
- ✍ Öka kunskapsbasen för att ta fram effektsamband.

Nedan ges exempel på nyckeltal att använda för uppföljning:

Mål: Hållbar planering;

- ✍ antal seminarier/antal deltagare på seminarium/workshop,
- ✍ antal bostads- och arbetsplatsområden som introducerat hållbart resande i planeringen,
- ✍ antal områden som använder TRAST/SUMO,
- ✍ antal personer som fått större medvetande om hållbart resande/har större benägenhet att ta med hållbart resande i planeringen (djupintervjuer),
- ✍ antal dokument som innehåller information om hållbart resande,
- ✍ antal avtalsformuleringar som blivit godkända och som används,
- ✍ antal aktiviteter riktade mot de olika målgrupperna, inklusive information till boende.

Mål: Andel invånare som reser hållbart ska öka;

- ✎ antal planerade cykelparkeringar under tak i anslutning till kollektivtrafik
- ✎ antal planerade säkra skolvägar, jämfört med andra alternativa vägar till daghem och skolor,
- ✎ antal planerade bilpoolsparkeringsplatser,
- ✎ jämförelse mellan hur långt avståndet är med cykel respektive bil från det nya området till knutpunkter.

I slutfasen av projektet kommer ett gemensamt seminarium att hållas där även systerprojekten inom Mobilitetscentrum deltar. Även andra kommuner bjuds in för att diskutera sina erfarenheter.

DOKUMENTATION & ERFARENHETSSPRIDNING

Övergripande information om projektet läggs kontinuerligt in och hålls uppdaterat på Mobilitetscentrums hemsida.

Erfarenheterna från projektet ska dokumenteras i en handbok som produceras i samarbete med övriga projekt som ingår i Mobilitetscentrum. Genom kontinuerlig utvärdering och dokumentation kommer erfarenheter och goda exempel att spridas till andra kommuners politiker, kommunernas miljö- och gatukontor, plan- och exploateringsavdelning samt byggnadsbolag och medborgare.

9. RISK.

I projektet finns framförallt följande risker:

- ✎ Att det nya sättet att planera inte får genomslag i den verkliga planeringsprocessen.
- ✎ Att alla moment i planeringsprocessen i något fall inte är fullföljda innan projektet är avslutat, eftersom beteendeförändringar tar tid.
- ✎ Att det brister i samordningen mellan de olika aktörerna.