

# Slutrapport

## Stockholm Mobilitet



2008-02-15

Rapport är framtagen av WSP  
på uppdrag av Trafikkontoret  
Kontaktperson: Staffan Forsell  
Telefon 08-508 272 00  
Staffan.forsell@tk.stockholm.se

## INNEHÅLL

Inledning .....	4
Sammanfattning .....	5
Bakgrund .....	6
Projektet Stockholm mobilitet .....	8
Företagens resor .....	12
Företagens transporter .....	16
Bilpool.....	21
Cykel .....	26
Samhällsplanering .....	34
Effekter och måluppfyllelse .....	43
Analys.....	63
Slutsatser och Rekommendationer .....	75
Specifika uppgifter KLIMP samt miljömiljard .....	79
Bilaga 1 Organisation .....	82
Bilaga 2 Ekonomi .....	84
Bilaga 3 Informationsmaterial, rapporter etc.....	86
Bilaga 4 Miljömål och nyckeltal.....	89

## INLEDNING

Stockholm Mobilitet är ett samlingsnamn för fyra parallella projekt, och en så kallad huvudprocess som genomförts av Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad. De fyra projekten var:

- Företagens resor och transporter
- Bilpool
- Cykel
- Samhällsplanering

Huvudsyftet med projekten var att prova nya åtgärder som stödjer hållbart resande genom effektivisering av transportsystemet och ökad framkomlighet i Stockholm.

Projektet Stockholm Mobilitet finansierades av KLIMP (statligt bidrag för genomförande av Klimatinvesteringsprogram) samt Stockholms stads Miljömiljard. Finansiering erhöles i slutet av 2004. Projektet pågick 2005 – 2007.

Rapporten har författats av Ida Örtegren, Anna Hadenius samt Lina Sjölin vid WSP Analys & Strategi i nära samarbete med Nicholas Hort och Staffan Forsell på Trafikkontoret. I arbetets första fas involverades projektledarna för de olika projekten genom intervjuer, workshops samt materialinsamling.

## SAMMANFATTNING

Stockholm Mobilitet är samlingsnamnet för fyra parallella projekt, och en så kallad huvudprocess som genomfördes av Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad. Fyra konkreta projekt med syfte att prova nya åtgärder som stödjer effektivisering av transportsystemet och ökad framkomlighet i Stockholm genomfördes:

- Företagens resor och transporter
- Bilpool
- Cykel
- Samhällsplanering

Huvudsyftet med *Företagens resor och transporter* var att förmå företag i Stockholm att förändra de anställdas resvanor och sina transporter till ett mer energieffektiva och miljöanpassade resätt/transportsätt.

Projektet *Bilpool* syftade till att öka bilpoolsanvändningen i stadens förvaltningar och bolag, i företag i Stockholm och inom de delar av Stockholms läns landsting som är lokaliserade inom Stockholms stad.

Syftet med projektet *Cykel* var att effektivisera användningen av infrastrukturen samtidigt som fler resealternativ, i synnerhet cykling, gjordes attraktiva för medborgarna.

*Samhällsplaneringsprojektet* syftade till att tillföra kunskap och information till den kommunala planeringsprocessen om olika sätt att hantera trafiken, att utforma trafiknät och att tillföra mobilitetsåtgärder.

Stockholm mobilitet startade hösten 2004 och genomfördes huvudsakligen under åren 2005 – 2007. Projektet utvärderades under 2007 och visst avslutande arbete genomfördes under våren 2008. Projektet har gett staden värdefulla erfarenheter och kunskaper om att bedriva mobilitetsarbete.

Stockholm Mobilitet har låtit forskare genomföra studier som beräknar potentialen för att minska trafikarbetet i Stockholm. Studierna baseras på internationella exempel och erfarenheter och är anpassade till Stockholmsförhållanden. Den samlade potentialen bedöms till ca 5% på tio år sikt.

## BAKGRUND

Under sent 90-tal pågick många projekt inom temat hållbara resor och transporter i Stockholms stad och dess stadsdelsnämnder genom Agenda 21-arbetet. Under samma period introducerades även begreppet ”mobility management” i Sverige.

En definition på mobility management, från EU-projektet Momentum lyder: Mobility management är ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att:

- uppmuntra användandet av miljöanpassade färdssätt
- förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande.

Under 90-talets senare del hade tjänstemän från Stockholms Miljöförvaltning och dåvarande Gatu- och trafikkontor sökt efter ett verktyg för att kunna paketera olika typer av miljöprojekt. Inspirerade av bland annat Lund påbörjades en process att skapa ett så kallat mobilitetscentrum i staden.

I början av 2000-talet togs ett program med projektförslag för mobility management fram för Stockholm. Pengar till ett mobilitetscentrum söktes från KLIMP (Klimatinvesteringsprogrammet) och LIP (Lokala investeringsprogram) år 2002 och 2003 men fick avslag. Projektpengar för att arbeta fram och prova verktyg avsattes istället av Länsstyrelsen i Stockholms län och Vägverket startade projekt ”Samverkan för hållbart resande” i samverkan med fyra stadsdelsnämnder och tre kommuner i länet.

I Stockholms stad levde tankarna på ett mobilitetskontor dock vidare och i februari år 2004 gav Gatu- och fastighetsnämnden Trafikkontoret (då Gatu- och fastighetskontoret) i uppdrag att ta fram ett åtgärdsprogram för minskat behov av bilresande, förändrade resvanor och effektivare transporter. Nämnden gav också kontoret i uppdrag att ansöka om pengar från stadens så kallade Miljömiljard och från KLIMP för inrättande av ett mobilitetskontor.

I september 2004 beviljades medel från Miljömiljarden till ett Mobilitetscentrum med en huvudprocess och projekt kring bilpool, företag och cykel. I november samma år beviljades KLIMP-medel till projekten Cykelstad Stockholm – information, Stöd till bilpooler, Kvalitetssäkring av företagens transporter och resor samt till Stockholm mobilitets huvudprocess. Miljömiljarden beviljade i juni 2005 ytterligare medel till

Stockholm Mobilitet, 'Att planera för hållbart resande i stadsbyggandet'. Stockholm Mobilitet fick därmed en sammanlagd budget på 25,1 miljoner kronor. I denna rapport kallas projekten genomgående för Företagens resor och transporter, Bilpool, Cykel samt Samhällsplanering.

## **PROJEKTET STOCKHOLM MOBILITET**

Stockholm Mobilitet är samlingsnamnet för fyra parallella projekt, och en så kallad huvudprocess som genomfördes 2005 – 2007 av Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad. Fyra konkreta projekt med syfte att prova nya åtgärder som stödjer effektivisering av transportsystemet och ökad framkomlighet i Stockholm genomfördes:

- Företagens resor och transporter
- Bilpool
- Cykel
- Samhällsplanering

Projekten skapades inom områden som enligt tidigare undersökningar identifierats som viktiga för att bättre länka olika färdmedel med varandra samt för att komplettera kollektivtrafiken och biltrafik.

Parallellt med genomförandet av de fyra konkreta projekten fanns en huvudprocess för ett mer strategiskt arbete samt samordning av projekten. Övergripande syfte och mål framgår nedan. Syfte och mål för respektive projekt redovisas i kommande kapitel.

### **Övergripande syfte**

Syftet med Stockholm Mobilitet var att skapa en arbetsmodell för att underlätta mobilitetsarbetet inom Stockholms stad. Tanken var att länka behov hos stadens medborgare med utveckling och förbättring av stadens gatu- och trafikfrågor och föra tillbaka det som information om införda åtgärder till stadens medborgare. Därmed skulle Stockholm Mobilitet avlasta och stödja staden att effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen i Stockholms stad. Stockholm Mobilitet skulle dessutom skapa samordningsvinster i stadens kontakt och kommunikation med medborgarna.

### **Övergripande mål**

Det övergripande målet var att säkerställa utvecklingen och åtgärder för ett hållbart transportsystem ur ekonomiska, ekologiska och sociala hänseenden, vilket innebär:

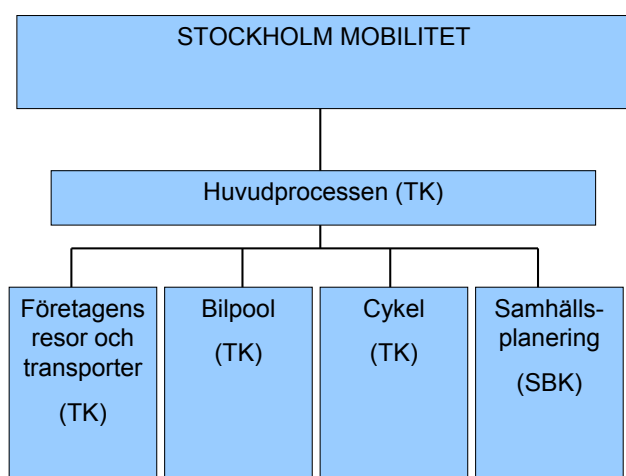
- Förbättrad framkomlighet, säkerhet, transportkvalitet och valfrihet för medborgare och näringsliv inom ramen för hela reskedjan.
- Begränsad trängselökning.
- Minskad miljöbelastning från Stockholmstrafiken i form av minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxider, partiklar, ozon, kolmonoxid och kolväten.



## Organisation

Projektet startades vid Gatu- och fastighetskontoret i Stockholms stad. I maj 2005 delades kontoret och Trafikkontoret tog över projektägarskapet för Stockholm Mobilitet. Arbetet bedrevs i samverkan med stadens och regionens aktörer samt berörda medborgare och näringsliv. Ett av de fyra projekten, Samhällsplanering, genomfördes av Stadsbyggnadskontoret.

Figur 1 Organisation Stockholm Mobilitet



Inom **huvudprocessen** planerade Trafikkontoret att:

- Ta fram ett mobilitetsprogram med mål, åtgärdsområden och åtgärder.
- Samordna insatser mellan olika aktörer i Stockholm. Initiera och stödja samverkan och samarbetsprojekt mellan medverkande aktörer. Föreslå form för fortsatt mobilitetsarbete.
- Sprida information om framgångsrika metoder och insatser.
- Initiera och genomföra mindre informationskampanjer för hållbart resande med god kvalitet.
- Följa upp och sprida kunskap om effekterna av de insatser som utförs. Sprida information via stadens och det regionala mobilitetsarbetets hemsida.

Huvudprocessens arbete förändrades under projektets gång. Initialt avsågs att skapa ett mobilitetscentrum men under resans gång ansåg kontoret att det var effektivare att inte bygga upp en egen organisation kring mobilitetsfrågor. Arbetet med själva huvudprocessen avslutades därför under hösten 2006. Istället skulle erfarenheterna från arbetet tas till vara och en översyn göras av vilka frågor som Trafikkontoret,

Stadsbyggnadskontoret och ev. övriga förvaltningar skulle prioritera i det fortsatta arbetet efter avslutat projekt. Efter avslutad huvudprocess fokuserade man istället mer på att genomföra de fyra konkreta projekten. Det planerade mobilitetsprogrammet utgick därför.

En **styrgrupp** var kopplad till Stockholm Mobilitet, med representanter från Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Stadsledningskontoret (Miljömiljarden samt KLIMP), Stadsbyggnadskontoret, Markkontoret, SDF Söderort samt SDF Innerstaden. Styrgruppens arbete upphörde under 2006 då Stockholm Mobilitet fokuserade på de fyra konkreta projekten.

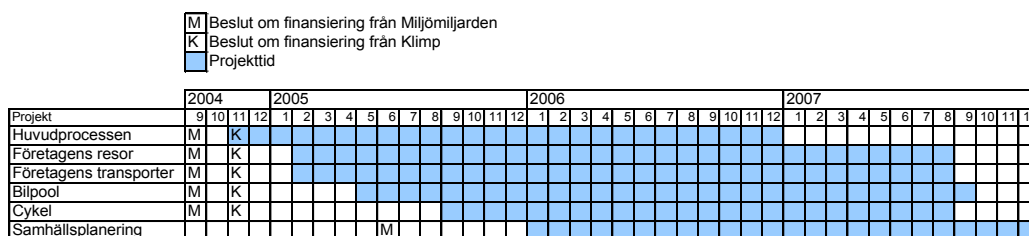
**Projekten** fokuserade på åtgärder inom cykel, bilpool, företagsstöd och samhällsplanering. Cykel- och bilpoolsprojekten har syftat till att öka attraktiviteten för cykel och bilpool och därigenom också stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Utvecklade cykel- och bilpoolstjänster är åtgärder som minskar beroendet av ensamresandet i bil. I företagsprojektet har olika tjänster kommunicerats som ökar framkomligheten till arbetsplatsen och företagen ges stöd i att kvalitets- och miljösäkra sina transporter. Samhällsplaneringsprojektet har fångat upp behov av och spridit information kring åtgärder och strategier i exploateringsområden som underlättar ett hållbart resande.

## Tidsplan

Arbetet med huvudprocessen började i december 2004. Det första projektet att sjasättas var Företagens resor och transporter, som startade i februari 2005. I praktiken drevs projektet som två separata projekt: Företagens resor respektive Företagens transporter. Projektet Bilpool startade i maj och projektet Cykel i september samma år. Samtliga dessa projekt hade sin hemvist vid Trafikkontoret. Projektet Samhällsplanering påbörjades i januari år 2006 och hade sin hemvist vid Stadsbyggnadskontoret.

Huvudprocessen avslutades i december 2006. Företagens resor, Företagens transporter och Cykel avslutades i augusti 2007, Bilpool i september och Samhällsplanering i december samma år.

Figur 2 Tidsaxel



## **Information och kunskapsspridning**

Informationsinsatserna inom projektet har varit omfattande, både avseende Stockholm Mobilitets verksamhet som helhet samt från de olika konkreta projekten. Projektet har haft tillgång till informatörer vilket var av stor vikt för att få ut önskade budskap. Informations-spridning har också skett genom deltagande i seminarier, konferenser och studiebesök. Deltagare från projekten har också redovisat projektarbetet och resultat när Stockholm varit värd för studiebesök av såväl nationella som internationella gäster. Hantering av mobilitetsåtgärder är internationellt en stor fråga inom trafik- och samhällsplanering och arbetet som bedrevs inom staden och i regionen var föremål för uppmärksamhet bland europeiska tjänstemän och politiker.

## **FÖRETAGENS RESOR**

Projektet Företagens resor planerades ursprungligen att drivas som ett projekt tillsammans med Projektet Företagens transporter. I praktiken drevs de som två parallella projekt och anpassades till tjänsteföretag/personresor (Företagens resor) och transportintensiva företag/transporter (Företagens transporter). I denna rapport behandlas projektet som två separata projekt.

Projektet Företagens resor var ett informationsprojekt som genomfördes vid Trafikkontoret. Projektet har tillsammans med ett antal större företag (med totalt cirka 7 500 anställda) genomfört nulägesanalyser, reseutredningar, tagit fram miljöanpassade resepolities, gjort kostnadsutredningar och handlingsplaner för genomförandet av åtgärder. Syftet har varit att uppmana företag i Stockholm att genomföra åtgärder för att minska klimatpåverkan från tjänste- och arbetsresor, och visa på de relativt stora ekonomiska besparingar som ofta är möjliga samtidigt som hänsyn tas till personalens acceptans av ändrade resvanor.

### **Syfte**

Syftet med projektet som helhet var att förmå företag i Stockholm att förändra de anställdas resvanor till ett mer energieffektivt och miljöanpassat resätt.

### **Mål**

Det övergripande målet för projektet var att reducera negativa miljöeffekterna av resor till och från arbetet samt resor inom tjänsten. Ett viktigt mål var också att få in åtgärder för hållbara resor till och från arbetsplatsen i företagets ordinarie verksamhet. Genom att stimulera hållbart resande uppnås många prioriterade mål som ökad framkomlighet, god luftkvalitet, god hälsa samt minskade koldioxid- och kväveoxidutsläpp.

### **Aktiviteter**

Arbetet har bedrivits i samverkan med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Deltagande företags tjänsteresor har analyserats med verktyg som utvecklats inom projektet som en del av en doktorsavhandling.<sup>1</sup> Det vetenskapliga värdet har skapat tyngd åt projektet och stärkt de säljande argumenten mot företagen av att jobba med mobilitetsstyrning. Modellutvecklingen, resultaten och erfarenheterna från Stockholm Mobilitet har väckt stort intresse internationellt. Projektet har utvecklat helt nya arbetssätt för att effektivisera

---

<sup>1</sup> Robèrt, M. 2007a. Mobility Management and Climate Change Policies. Doktorsavhandling KTH.

trafikplaneringen där man utgått från företagens behov. Detta har visat sig vara mycket populärt bland de företag som deltagit (Swedbank, TeliaSonera, Länsförsäkringar). Fler företag förväntas vilja genomföra liknande arbete framöver.

## **Arbetsprocess**

Ett resultat av projektet är den arbetsprocess som tagits fram och testats för att hitta ekonomiskt hållbara, och av personalen acceptabla, sätt att minska utsläppen från resandet på företag. Arbetsprocessen har applicerats på tre större företag.

Innan kontakter togs med företag, arbetade projektet med insamling av material, nätverkande, kurser och att skapa mallar, verktyg och uppföljningsrutiner etc. En omfattande litteraturstudie genomfördes inom ramen för doktorsavhandlingen. Företag kontaktades sedan utifrån lokalisering, miljöambitioner, personalstorlek och förmåga att fungera som goda exempel. Avsiktsförklaringar skrevs med intresserade företag i syfte att tydliggöra samarbetet mellan Stockholm Mobilitet och företagen.

Arbetsprocessen för att hitta ekonomiskt hållbara, och av personalen acceptabla, sätt att minska utsläppen från resandet på företag, innehåller tre steg

- Målformulering
- Kartläggning
- Policyåtgärder

### **Steg 1 – Målformulering**

I ett första steg formuleras målen med hänsyn tagen till koldioxidutsläpp, ekonomi och acceptans. Klimatmålen översätts till konkreta potentiella förändringar med hjälp av en modell för att det ska bli mindre abstrakt och lättare att relatera till när resepolicy ska formuleras.

### **Steg 2 - Kartläggning**

Kartläggningen av nuläget genomförs med enkäter till personalen och med data från företagens administrativa system. Utifrån målbeskrivningen genomförs en nulägesbeskrivning av det totala resandet på företaget där utsläppsnivåer, reskostnader, färdmedelsval, resvägar, personliga preferenser etc. för personalens resor beräknas. I beräkningarna tar man hänsyn till företagens geografiska lokalisering, kollektivtrafikförbindelser, verksamheter och de anställdas bostadsorter.

Kartläggningen omfattande bland annat:

- Utsläppsnivåer
- Kostnader för resor
- Personalens bostadsort
- Arbetsförutsättningar

- Tillgång till färdmedel
- Personliga preferenser
- Familjeförhållanden
- Företagets resepolices

### Steg 3 - Policyåtgärder

Mot bakgrund av kartläggningen och målformuleringen presenteras en meny av åtgärdsförslag som styr från dagens situation mot det mål företaget själva satt upp. Åtgärderna uttrycks i termer av 5 procentiga reduktioner av CO<sub>2</sub>-utsläpp. För att nå ett mål om exempelvis 15 procent sänkta CO<sub>2</sub>-utsläpp kan företaget välja att kombinera tre eller fler åtgärder, alternativt en eller två åtgärder men i så fall i större omfattning. Bland åtgärderna finns bland annat övergång från bil till kollektivtrafik och att ersätta resor med virtuella mötesformer. I samarbete med Vägverket har bilister och kollektivtrafikanter uppmanats till att cykla mer. Se *Hälsotrampet* i kapitel Cykel.

Bland policyåtgärder ingår:

- Bil (policy för tjänstebil och användande av egen bil i tjänsten)
- Kollektiva färdmedel
- Cykel
- Bilpool
- Samåkning
- Taxi
- Videokonferens
- Distansarbete

### **Benchmarking mellan företagens utsläpp och reskostnader**

Genom att samma kartläggningsmetodik användes i de olika företagen kunde de jämföra sina årliga utsläpps- och kostnadsnivåer per medarbetare med varandra. Detta medförde att företagen kunde lära av varandra och skapade även en lustfylld tävlingsanda mellan företagen.

Genom att fler företag tillämpar samma analysmodell är det möjligt att kalibrera ett företagsgenomsnitt för Stockholmsföretagens resande. Detta är av stor betydelse för att skapa en referensnivå vilket kan ställas i relation till framtida nationella klimatmål. Man ska dock komma ihåg att faktorer som företagets geografiska läge, kollektivtrafikförbindelser, verksamheter, anställdas bostadsorter, etc. skall beaktas i analysen.

## **Informations- och kunskapsspridning**

Projektet Företagens resor har samverkat med projektet Bilpool vad gäller metodutveckling för reskostnadsanalyser. Analysen av de anställdas resor har nyttjats av Storstockholms Lokaltrafik (SL), där resultaten och dialogen med företagen används för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik för företagens anställda.

Information om projektet spreds genom bland annat en broschyr om projektet samt deltagande vid nationella och internationella seminarier och konferenser. Informationen har riktats till företagsledning och anställda på respektive företag samt den akademiska världen. Deltagande företag har fått en utförlig rapport om företagets resande och underlag för den målorienterade resepolitiken. Resultat från företagets kartläggning av nuläget har visats på företagets intranät. Andra aktörer som har bidragit till att sprida information och kunskap är Vägverket, Naturskyddsföreningen, NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande), KTH, Friskis och Svettis (Hälsotrampet) och företagen själva vid interna och externa seminarier och konferenser.

## **FÖRETAGENS TRANSPORTER**

Som beskrivet tidigare planerades projektet Företagens transporter ursprungligen att drivas som ett projekt tillsammans med Projektet Företagens resor, men genomfördes i praktiken som två parallella projekt.

Projektet Företagens transporter syftade till att ge stöd till företag för att förmå dem att kvalitetssäkra sina transporter. Kvalitetssäkring av transporter innebär här att man genom ett systematiskt arbetssätt och införande av åtgärder säkerställer att egna och upphandlade transporter är miljöanpassade och trafiksäkra.

Kontakter har tagits med över 200 företag. Arbetet har framförallt fokuserat på införande alternativt förbättring av miljö- och trafiksäkerhetsmål, policyförändringar och införande av handlingsplaner. Nuläget har dokumenterats med hjälp av checklistor där frågor om företagets transporter, mål, policys etc har ställts. Projektet har resulterat i ett flertal stöddokument och förslag för bland annat mål, policy och åtgärdsförslag. Även en förklara till emissionsrapport har tagits fram med syfte att kartlägga emissionerna från transporterna. Det stöd som getts har huvudsakligen genomförts genom enskilda möten med respektive företag.

Merparten av de deltagande företagen har fått förslag på anpassade mål, policys, handlingsplaner samt förklara till emissionsrapport. Företagen har, med något undantag, ännu inte implementerat faktiska åtgärder.

### **Syfte**

Syftet med projektet var att förmå företag i Stockholm att förändra sina transporter till mer energieffektiva och miljöanpassade transportsätt.

### **Mål**

Det övergripande målet för projektet var att reducera de negativa miljöeffekterna av företagets godstransporter. Ett viktigt mål var också att få in kvalitetssäkring av transporter i företags ordinarie verksamhet. Genom att stimulera hållbara transporter uppnås många prioriterade mål som ökad framkomlighet, god luftkvalitet, god hälsa samt minskade koldioxid- och kväveoxidutsläpp.





De första kontakterna med företag togs hösten 2005. Insatser för att hitta nya företag att arbeta med gjordes därefter i flera omgångar under ett års tid. Vid rekrytering av ytterligare företag användes följande kriterier:

1. Företag med verksamhet i Värtan, Västberga och Årsta där många transportintensiva företag är lokaliserade.
2. Utifrån transportintensiv verksamhet och storlek på företaget (antal anställda). Listor på företag togs fram från SCBs register.
3. Utifrån ABC-åkarnas medlemsregister. Urvalet av företag att kontakta gjordes utifrån antal fordon. Företag med flest fordon kontaktades.
4. Medlemmar hos Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare (SHR) efter att det visat sig att många kontaktade grossistföretag hade restauranger och hotell som viktiga kunder.
5. Företag som förmedlats via Miljöförvaltningens Företagscentrum (Miljödiplom).
6. Taxi- och budföretag.

Under hösten 2006 fokuserade projektet på små och medelstora företag som själva utförde transporter. Målgruppen bedömdes ha kortare handläggningstider och ha lättare att genomföra mätbara åtgärder. Fokus för stödet var då att skapa medvetenhet avseende bränsleförbrukning, miljöeffekter och ekonomi. Budskapet till företagen var att genom att följa lagstadgade hastigheter finns mycket att vinna avseende miljö, trafiksäkerhet och ekonomi. Företagen erbjöds ett emissionsrapporteringsystem och handledning för att kartlägga sin drivmedelsförbrukning och sina miljöeffekter. Syftet var att synliggöra kostnaderna och därigenom skapa medvetenhet bland förare och ledning.

Hösten 2006 hölls en workshop/infokväll på ABC-åkarnas kansli med ett tiotal mindre åkerier i syfte att sprida information om projektet och att rekrytera fler samarbetspartners. Kvällsinformationer om hastigheter, drivmedelsförbrukning och trafiksäkerhet hölls även för större företag. Under informationerna diskuterades särskilt hastigheternas betydelse för drivmedelsförbrukningen och dess påverkan av koldioxidutsläppen.

Figur 4 Artikel ur ABC Åkarna nr 4 2006



Vintern och sommaren 2007 inleddes ett konkret samarbete med ett trettiotal företag. Utöver dessa, hade projektet vid det laget redan stöttat ett trettiotal företag i varierande omfattning. Sommaren 2007 var företagen på väg att börja kartlägga sina transporters bränsleförbrukning för att därefter gå vidare i arbetet med att formulera handlingsplaner och att genomföra åtgärder. Samtidigt började kontakterna avslutas med anledning av att projektet skulle avslutas.

Projektet har samverkat med andra förvaltningar inom Stockholms stad avseende bland annat information om miljöbilar, miljöledningssystem och miljöeffektiva varuleveranser.

## Informations- och kunskapsspridning

Information har spridits internt till miljöprojekt inom Stockholms stads organisation i form av presentationer och tryckt material. Information har spridits externt via kontakter med företag och till allmänheten i samband med Trafikkantveckan<sup>2</sup> 2006. Projektet har utbytt erfarenhet av arbetssätt med trafikkontoren i Göteborg och Malmö samt Vägverket Region Stockholm som bedriver liknande projekt. Projektet har medverkat i

<sup>2</sup> Europeisk satsning som genomförs under en vecka varje år i syfte att lyfta fram den goda stadsmiljön. Det långsiktiga målet med kampanjen är att förändra människors resmönster från bilåkning till alternativa transportsätt.

Länsstyrelsens regionala plattform ResSmart och diskuterat vad regionen bör satsa på i framtida projekt.

Fyra rapporter har tagits fram:

1. Översikt av tvåkortssystem för uppföljning av bränsleförbrukning per fordon samt per förare
2. Effektstudie av godsprojekt i Sverige och Europa
3. Miljöprogressiva företag (i samarbete med Vägverket)
4. Förstudie om samordnade transporter till en restaurang i Stockholm (i samarbete med Vägverket).

## **BILPOOL**

Projektet Bilpool leddes av Trafikkontoret. Projektet har tillsammans med ett antal privata företag, förvaltningar inom Stockholms stad och Stockholms läns landsting (SLL) genomfört kartläggningar av nuvarande tjänsteresor och utredningar om resorna kan effektiviseras genom att använda sig av bilpooltjänster. Metoder har arbetats fram i samarbete med projektet Företagens resor.

### **Syfte**

Syftet med projektet var att öka bilpoolsanvändningen i stadens förvaltningar och bolag, i företag och hushåll i Stockholm och inom de delar av Stockholms läns landsting som är lokaliserade inom Stockholms stad. Bilpoolerna skulle för förvaltningar och bolag och i möjligaste mån för företag vara så kallat ”öppna pooler”, alltså tillgängliga för allmänhet och eventuellt andra företag på kvällar och helger (om inte särskilda skäl talade för slutna pooler). Genom öppna pooler ökar antalet bilpoolsanvändare samtidigt som bilar och parkeringsplatser utnyttjas mer effektivt.

### **Mål**

Det övergripande målet för projektet var att stödja och verka för tillväxten av bilpooler som företeelse i regionen. Mål fanns bl.a. angående antalet användare, påverkan på arbetet med regler kring förmånsbeskattning samt samverkan med SL kring kombinationen av bilpooler och kollektivtrafik. Samtliga mål redovisas i kapitlet Effekter och måluppfyllelse.

### **Aktiviteter**

Aktiviteterna inom projektet har främst bestått av metodutveckling för insamling, bearbetning och analys av data och stöd till offentliga förvaltningar/bolag och privata företag för övergång till bilpool. Utöver stöd till dessa organisationer/företag har projektet samarbetat med bland annat SL inom deras satsning på Företagskort, där företag kan kombinera resor med kollektivtrafik, taxi och bilpool. Projektet har också arbetat för tydligare regler kring förmånsbeskattning och för att klargöra lagen som ligger till grund för bland annat vilka parkeringsförmåner som kan ges till poolbilar. Se även kapitlet Effekter och måluppfyllelse.

### **Metodutveckling**

Metoder för nulägesanalyser och konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi har utvecklats. Metodutvecklingen genomfördes i samarbete med projektet Företagens resor.

## Stöd till förvaltningar/bolag och företag

Utgångspunkten var att kontakta stora personalintensiva företag på platser där bilpooler hade bilar etablerade, alternativt på platser där det fanns goda förutsättningar för etablering. Startskottet för kontakterna togs i samarbete med SL på Stockholms Bilsalong i april 2006. SL lanserade där i samarbete med Stockholm Mobilitet sin satsning på företagspaket där företag kan kombinera resor med kollektivtrafik, taxi och bilpool. Ett seminarium hölls och alla inbjudna företag erbjöds resvaneundersökning och rådgivning för effektivare transport- och resvanor. Annonsering på bland annat parkeringsautomater, skyltar i innerstaden och dagspressen genomfördes, se *Informations- och kunskapsspridning* för att informera om projektet och för att hitta företag att samarbeta med. Telefonkontakt togs även med slumpvis utvalda företag inom målgruppen. Brev skickades till 1 500 företag i innerstan i samarbete med SL.

Privata företag samt förvaltningar och organisationer inom Stockholms stad och Stockholms läns landsting har fått stöd i att kartlägga sina nuvarande transporter. Kartläggningarna syftar till att fungera som en del av beslutsunderlaget vid övergång till bilpool eller andra effektiva lösningar.

- *Tekniska nämndhuset*  
En kartläggning av kostnader och utsläpp från förvaltningarnas nuvarande lösning för tjänsteresor har genomförts, och konsekvenserna vid övergång till bilpool i extern regi har beräknats. Utöver projektets syfte, gjordes undersökningen mot bakgrund av att Fastighetskontoret ville undersöka tekniska och ekonomiska förutsättningar för att effektivisera den existerande interna bilpoolen samt för att studera om bilpoolen kan vara föremål för outsourcing. Fastighetsnämnden fattade i mars 2008 beslut om övergång till bilpool i extern regi.
- *Stadsdelsförvaltningar*  
En resvaneundersökning och reskostnadsanalys av tjänsteresorna har genomförts. Om en bilpoolstjänst i extern regi handlas upp för Tekniska nämndhuset kan avtalet formuleras så att även andra förvaltningar inom Stockholms stad kan ropa av på det.
- *Länsstyrelsen*  
En resvaneundersökning och reskostnadsanalys av tjänsteresorna har genomförts. En bilpool i extern regi har handlats upp, avtalet undertecknades hösten 2007. Förfrågningsunderlaget bakom upphandlingen är användbart för andra som vill göra en liknande upphandling.

- *TallOil*  
Resvaneundersökning och reskostnadsanalys har genomförts av företagets tjänsteresor.
- *HSB*  
Resvaneundersökning och reskostnadsanalys har genomförts av företagets tjänsteresor. Förslag på åtgärder för att minska CO<sub>2</sub>-utsläpp har presenterats, och ett förslag på paket med erbjudanden till personalen för att uppmuntra resor med kollektivtrafik, cykel och bilpool har tagits fram. Erbjudanden avser såväl tjänsteresor som privata resor. HSB har ändrat sin resepolicy.
- *Tyréns*  
En resvaneundersökning och reskostnadsanalys av företagets tjänsteresor har genomförts, samt en ekonomisk analys av företagets interna pool om fyra bilar. Förslag på åtgärder som företaget kan arbeta med för att minska både kostnader och CO<sub>2</sub>-utsläpp har presenterats.
- *WSP*  
En reskostnadsanalys har genomförts av företagets tjänsteresor. Förslag på åtgärder som företaget kan arbeta med för att minska CO<sub>2</sub>-utsläpp har presenterats. WSP har gått över från bilpool i intern till bilpool i extern regi. Övergången sparar kostnader för företaget, ger ökad flexibilitet för personalen och bidrar till att göra bilpoolstjänsten mer tillgänglig på marknaden, men inte till någon förändring av CO<sub>2</sub>-utsläpp. Fler personer antas dock använda poolbilarna istället för hyrbil, taxi etc vilket bidrar till koldioxidreduktioner som inte är beräknade.
- *SISAB*  
Sisab planerade att handla upp en bilpool som enbart kan användas av Sisabs anställda. Efter råd av Stockholm Mobilitet valde de att ha en option på att kunna öppna bilpoolen för andra användare, vilket ger ett lägre pris och större samhällsnytta än för en sluten bilpool. Optionen på den öppna bilpoolslösningen har ännu ej nyttjats.

- *Swedbank, Telia och Länsförsäkringar*  
Projektet Företagens resor har samarbetat med projektet Bilpool inom arbetet för mer hållbara tjänste- och arbetsresor. Samarbetet har bland annat omfattat metod för kartläggning av nuläget.
- *SLL (Stockholms Läns Landsting)*  
Stockholm Mobilitet tog initiativ till att kartlägga SLLs tjänsteresor och effekterna vid övergång till bilpool i extern regi. Under våren 2007 hölls ett seminarium med höga chefer och politiker inom SLL vilket ledde fram till ett beslut om att kartläggningen ska genomföras. Kartläggningen påbörjades inom Stockholm Mobilitet och slutförs av SLL.

Företagens/organisationernas nuvarande och framtida behov/organisation av tjänsteresor skiljer sig åt, och därför varierar även de ekonomiska vinsterna och koldioxidreduktioner vid övergång till bilpool i extern regi. De ekonomiska vinsterna varierar från knappt 100 000/år till drygt 5 300 000/år. Företagens beräknade koldioxidvinster varierar mellan 0-88 ton/år. Effekterna beror huvudsakligen på att bensindrivna bilar ersätts med miljöbilar. Se Tabell 5.

Figur 5 Broschyr om projektet





## Informations- och kunskapsspridning

En broschyr "Vad är en modern bilpool?" har tagits fram och spridits externt. Information har också spridits via annonser i massmedia (Dagens Industri, Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter) och skyltplatser i innerstan. Kampanjerna genomfördes av projektet själva samt i samarbete med SL.

- Annons med budskapet "De flesta företag har inte en aning om hur mycket de kan tjäna på en modern bilpool". Bilaga i Dagens Industri i november 2005
- Annons med budskapet "Grattis alla företagare i Stockholm! Nu kan ni byta bil när ni behöver". Annons i RattaRen (Motorförarnas Helykterhetsförbund).
- Annons med budskapet "Testa om du kan halvera bilkostnaderna för ditt företag" i samarbete med SL maj 2006.
- Affisch med budskapet "Halvera företagets bilkostnader". Parkeringsautomater och skyltar juni 2006.
- "SL satsar på företagskort". Annons från SL i Metro maj 2006.

Figur 6 Exempel på två annonser

**Halvera företagets bilkostnader.**

Kombinera SL med taxi och en riktigt modern bilpool.

Seminarium på Bilsalongen 5 april.  
Anmälan: [www.stockholm.se/tk](http://www.stockholm.se/tk)

**Testa om du kan halvera bilkostnaderna för ditt företag:**

	Ja	Nej
Vi vill sam-arbeta med SL om bilpooling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi vill sam-arbeta för att öka bilpooling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi vill använda SL som bilpooling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi vill ha SL som bilpooling för våra kunder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Har du svarat fyra ja?

Om du har svarat fyra ja så har du en riktigt bra bilpooling. Gör så här:

1. Skaffa en SL-bilpooling. SL-bilpooling är en modern bilpooling som är billigare än taxi och som har många fördelar. SL-bilpooling är en modern bilpooling som är billigare än taxi och som har många fördelar.
2. Använd SL-bilpooling för dina kunder. SL-bilpooling är en modern bilpooling som är billigare än taxi och som har många fördelar.
3. Använd SL-bilpooling för dina kunder. SL-bilpooling är en modern bilpooling som är billigare än taxi och som har många fördelar.

SL Trafikmyndigheten

## **CYKEL**

Projektet Cykel var ett informationsprojekt som genomfördes vid Trafikkontoret. Inom projektet Cykel har ett antal cykelfrämjande aktiviteter genomförts för att förbättra cyklingen i staden, genom att lyfta fram cyklingen som alternativ, höja kunskapsnivån kring cykling och förbättra förutsättningarna för cykling i staden.

### **Syfte**

Syftet med projektet var att effektivisera användningen av infrastrukturen samtidigt som fler resealternativ, i synnerhet cykling, gjordes attraktiva för medborgarna. En ökad cykling ger positiva effekter för såväl hälsa som miljö. Projektet förväntades leda till minskade koldioxidutsläpp och förbättrad lokal luftkvalitet, såsom minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar samt minskat buller.

### **Mål**

Projektets huvudmål var att reducera bilåkandet och därmed minska koldioxidutsläppen samtidigt som valfriheten ökar. Målsättningen var att antalet cykelpassager över tullsnitten skulle öka med 5 procent under tre år. Processmål redovisas i avsnittet ”Effekter och måluppfyllnad”.

### **Aktiviteter**

Aktivitetserna inom projektet Cykel har här delats in i fyra kategorier:

- Kunskapsinhämtning
- Trycksaker
- Evenemang och kampanjer
- Interaktiva kartverktyg.

En viktig del i projektet har också varit att fungera som expertstöd och att delta i olika typer av nätverk.

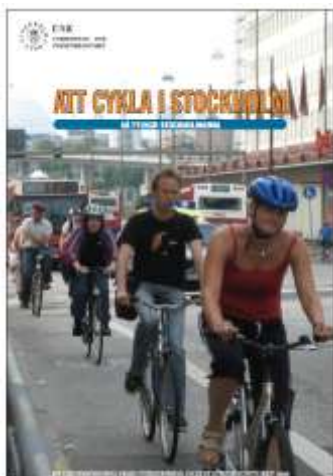
#### **Kunskapsinhämtning**

Inom projektet har ett antal aktiviteter genomförts för att höja kunskapsnivån inom staden om hur förutsättningarna för cyklisterna i Stockholm ser ut, och effektiviteten hos olika åtgärder i cykelsystemet.

#### **Att cykla i Stockholm**

En enkätundersökning med temat att cykla i Stockholm genomfördes under våren 2006 med 1 000 stockholmare.

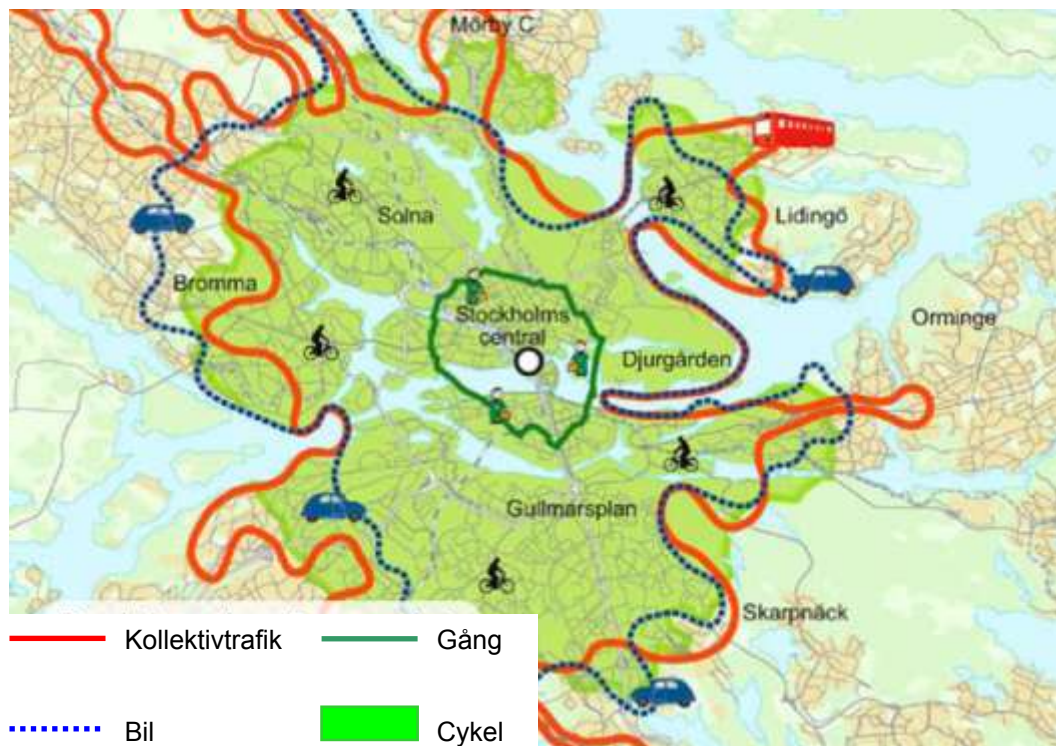
Figur 7 Rapporten "Att cykla i Stockholm"



### Cykelstockholm i siffror

Cykelstockholm i siffror är en sammanställning av olika nyckeltal som rör cykeltrafik. Rapporten, som togs fram under våren 2006, tar upp bl.a. cykelutvecklingen, olyckor, stölder, användning av cykelhjälm. Enkätundersökningen "Att cykla i Stockholm" (se ovan) utgjorde en av källorna till den statistik som redovisas i rapporten.

Figur 8 En av illustrationerna i rapporten "Cykelstockholm i siffror"



### Cykling i Stockholm – samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006

Samhällsekonomiska kostnader och nytta av införandet av åtgärderna i Cykelplan för Stockholms innerstad 2006 beräknades av Inregia AB under år 2006. Beräkningarna gällde två scenarier för den framtida utvecklingen av cyklandet. Resultatet från beräkningarna visar att Cykelplanen är samhällsekonomiskt lönsam även i ett försiktigt scenario. Lönsamheten är även stor i förhållande till de beräkningar som gjorts avseende andra investeringar i Stockholms transportinfrastruktur.

### Jämnhetsmätning

I maj 2007 genomfördes jämnhetsmätningar på cirka 300 km av stadens totalt 700 km cykelvägnät. Mätningen skedde med hjälp av en mätbil och teknik som utnyttjar GPS, laser, kamera och dator. Resultaten av mätningen kopplas till stadens GIS och kan sedan visas i kartformat tillsammans med andra data.

## Trycksaker

Ett antal publika trycksaker har tagits fram inom ramen för projektet.

### Cykelkarta pappersversion

En praktisk cykelkarta som hopvikt ryms i fickan, har under projektiden tryckts och delats ut i ca 200 000 exemplar. Förutom genom stadens förvaltningar har cykelkartan spridits av bland andra cykelhandlare och cykeluthyrare i Stockholm. Kartan kommer i fortsättningen att förvaltas av Trafikkontoret.

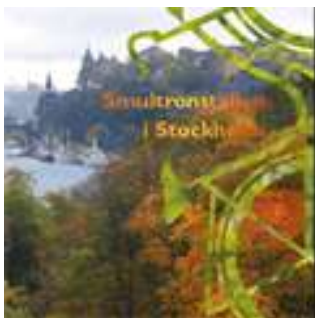
### Kalender 2007

”365 bra cykeldagar i Stockholm” är en väggalmanacka med goda tips om cykling i Stockholm. Kalendern kan också användas som träningsdagbok. Kalendern spreds i 5 000 exemplar.

### Smultronställen i Stockholm

En utflyktsguide för cyklister ”Smultronställen i Stockholm” togs fram i samarbete med Kulturförvaltningen, Stadsdelarna och Cykelfrämjandet. Även allmänheten engagerades vid produktionen av guiden. Via annonser i lokaltidningar uppmanades människor att föreslå smultronställen. Hittills har guiden tryckts i en upplaga om ca 30 000 exemplar.

*Figur 9 Utflyktsguiden ”Smultronställen i Stockholm”*



## Evenemang och kampanjer

### Seminarium

Under ”European Mobility week” (Trafikantveckan) år 2006 anordnades ett seminarium med tema ”Ökad, säker cykling”. Några ämnen vid seminariet var ”Stödjande miljöer för cykling och folkhälsa”, ”Cykelplanering”, ”Jämnhetsmätning” samt ”Lånecyklar”. Mellan 50 och 60 personer, främst tjänstemän och tekniska konsulter, deltog vid seminariet.

### Stockholms cykeldag 2006 och 2007

Stockholms cykeldag, som genomförts årligen sedan 1999, handlar om att uppmärksamma och uppmuntra cyklandet i staden. Stockholms cykeldag har under

projektperioden arrangerats vid två tillfällen, i juni 2006 och i juni 2007. Arrangemangen skedde i samarbete med Miljöförvaltningen, Naturskyddsföreningen, NTF och branschorganisationen Svensk cykling.

Dagarna inleddes redan i morgonrusningen då drygt 10 000 presentpaket delades ut till cyklister vid infarterna till Stockholms innerstad. År 2007 innehöll paketet bland annat en cykelkarta och felanmälningskort. På eftermiddagen fanns ett evenemangstält vid Raoul Wallenbergs torg. Där erbjöds cyklister bland annat enklare cykelservice och de kunde delta i tävlingar om cykelhjälm och lånekort till stadens låncyklar. Evenemangstältet besöktes år 2007 av drygt 2 000 cyklister.

Figur 10 Bilder från Stockholms cykeldag tillsammans med inbjudan till evenemanget



### Hälsotrampet

I samarbete med Vägverket och projektet Företagens resor har bilister och kollektivtrafikanter värvats att bli Hälsotrampare. En Hälsotrampare får cykeldator, cykelhjälm och får genom sin arbetsgivare genomgå ett hälsotest. Med hjälp av ett konto på Internet kan Hälsotramparna hålla reda på hur långt de cyklat samt hur mycket koldioxid och pengar de sparat på att cykla. Genom att cyklingen bokförs på Internet kan också arbetsgivaren följa upp förändringarna vilket underlättar måluppföljning och eventuella incitamentsystem. Aktiviteten riktades mot stora företag. Under år 2006 värvades cirka 600 Hälsotrampare och under år 2007 cirka 200.



### Demonstration av cykelparkering

Goda och säkra parkeringsmöjligheter är en viktig faktor för att människor ska välja att cykla till kollektivtrafiken. Cykelprojektet har i flera fall varit med och utformat cykelparkeringar i demonstrationssyfte i samband med ombyggnader av stationer. Älvsjö station fick en pump och ny cykelparkering med väderskydd. Spånga station och Karlbergs station har utrustats med pumpar. Farsta strand kommer under 2008 att få liknande faciliteter för cyklister. Årstabergets station kommer att få pump och väderskydd samt utökad antal parkeringsplatser för cyklister.

*Figur 11 Cykelpump och väderskydd vid Älvsjö station*



### Invigningar av infrastruktur

För att uppmärksamma allmänheten på förbättringar i cykelinfrastrukturen har projektet vid ett flertal tillfällen anordnat invigningar. Ett exempel är cykelparkeringen i Älvsjö som invigdes av Stadsdelsnämndens ordförande på "Älvsjödagen".

### Skrotningskampanj

Under skrotcykelkampanjen som pågick under tre veckor våren 2006, uppmärksammades allmänheten på bortrensningen av stadens "cykelvrak", med hjälp av annonser i lokaltidningarna. Omkring 100 skrotcyklar rensades bort från stadens cykelställ under kampanjen.

### Interaktiva kartverktyg

Orienterbarheten för cyklister i trafiken är ofta bristande. Bra kartor över cykelinfrastrukturen är därmed en viktig åtgärd. Allt fler använder Internet för att få information och kartor vid planering av resor, med såväl kollektivtrafik som bil. För cykelresor har emellertid denna typ av verktyg saknats.

## Cykelkarta på webb

Cykelvägnätet finns nu som kartsikt i tätortskartan som är tillgänglig för allmänheten.<sup>3</sup> Kartan kommer att uppdateras kontinuerligt och utgöra grund för papperskartan när den ska tryckas på nytt.

## Cykelreseplanerare för webb (Bike navigator)

En demoversion av en cykelreseplanerare för Internet har tagits fram. Funktioner och givna rutter kommer att synas av en testgrupp under hösten –vintern 2007-2008. Därefter tas beslut om fortsatt utveckling.

Cykelvägnätet i verktyget omfattar än så länge bara Stockholms stad, vilket innebär en hel del begränsningar. Start och målpunkt måste ligga inom kommunens gränser, och den rutt som rekommenderas är en rutt som håller sig inom kommungränsen även om en annan väg skulle varit genare. Detta visar på att regional samverkan i dessa frågor är ytterligt nödvändigt i en storstadsregion som Stockholm. Dessa funktioner måste korrigeras i kommande versioner av verktyget.

Figur 12 Cykelreseplaneraren testkörs hösten 2007 av ett antal "piloter"



<sup>3</sup> [http://www.map.stockholm.se/kartago/kartago\\_fr\\_sth.html](http://www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_sth.html)



## **Informations- och kunskapspriding**

Spridning av information och kunskap har varit ett av huvudsyftena med projektet och dess aktiviteter. I detta syfte har det mesta av det material som tagits fram inom projektet lagts ut på Stockholms stads hemsida. Pressmeddelanden har också nyttjats för att sprida information om de olika aktiviteterna inom projektet.

Information om projektet har även spridits av Vägverket, SNF, Stadsdelsförvaltningar bland annat genom cykelkartan och Smultronställen i Stockholm. Stockholms cykelkarta sprids också via cykelhandlare i Stockholm, KTH:s bibliotek, SL-center och cykeluthyrningsföretag.

Stockholms cykeldag arrangeras i samarbete med Stockholms Naturskyddsförening, NTF Stockholms län och Vägverket Region Stockholm. I arrangemanget deltar även Svenska cykelsällskapet, Cykelfrämjandet, branschorganisationen Svensk Cykling och GIH (Gymnastik- och idrottshögskolan).

En viktig del i projektet har också varit att verka som expertstöd och delta i olika nätverk.

### **trafiken.nu**

Projektet har varit expertstöd i arbetsgruppen för Internet-siten [trafiken.nu](http://trafiken.nu).

### **Lokal vägdatabas (LV)**

Projektet har deltagit i arbetsgruppen kring stadens gemensamma lokala vägdatabas (LV) som cykelexpertstöd. Arbetet har inneburit kvalitetssäkring av cykelvägar samt inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter innan de införts i databasen.

### **FYSAM**

FYSAM är samlingsnamnet på det arbete som bedrivs inom Centrum för Folkhälsa och som handlar om att uppmuntra hälsofrämjande fysisk aktivitet i vardagen. I nätverket ingår Centrum för folkhälsa, Vägverket Region Stockholm, Regionplane- och trafikkontoret och Trafikkontoret. Projektet har deltagit i nätverket FYSAM på ett antal arbetsmöten och seminarier. Gruppen har varit pådrivande i arbetet med en mer regional syn på bland annat cykelkartor.

## **SAMHÄLLSPLANERING**

Projektet Samhällsplanering har internt också gått under namnet ”Hållbart resande och stadsbyggande”, och är ett informationsprojekt som bedrivits vid Stadsbyggnadskontoret i Stockholm.

### **Syfte**

Projektet syftade till att tillföra kunskap och information till den kommunala planeringsprocessen om olika sätt att hantera trafiken, att utforma trafiknät och att tillföra mobilitetsåtgärder. Kunskapsbasen var kartläggning, undersökningar och forskning avseende människors resande i kombination med erfarenheter från mobilitetsåtgärder. Erfarenheter visade att då man försökt påverka människor resande i etablerade områden upptäcktes inbyggda faktorer och problem i infrastrukturen som var svåra att förändra i senare skeden.

Kunskapen skulle användas i både ytterstaden och innerstaden i samband med översiktsplanering, områdesplanering och detaljplanering.

Att redan i planeringen av nya områden tillföra mobilitetsåtgärder är en förutsättning för att medborgarna skall kunna resa hållbart med god framkomlighet och flera valmöjligheter. 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 målgrupp förutom planerare är fastighetsförvaltare och byggbolag.

### **Mål**

Det långsiktiga målet är att bidra till att Stockholm blir en 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 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 eller ersätter bilen. Hållbarhetsbegreppet innefattar även möjligheterna för staden att kunna inrymma kommande års tillväxt i befintlig och tillkommande infrastrukturkapacitet. Dessa aspekter beskrivs i vision 2030.

## **Aktiviteter**

Jämfört med det syfte som redovisats ovan ändrades fokus något i genomförandet av projektet. Projektet Samhällsplanering har varit ett processorienterat projekt som utöver projektgruppen knutit till sig en grupp tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret, Miljöförvaltningen och stadsdelsnämnderna Bromma, Norrmalm och Östermalm samt externa aktörer (konsulter), i syfte att diskutera, medvetandegöra och öka kunskaperna kring kopplingen mellan stadsbyggnad och hållbart resande. Projektet har inte riktat sig till fastighetsförvaltare och byggbolag, utan har fokuserat på att höja kunskaperna och engagemanget hos just planerarna i staden.

Projektarbetet har bedrivits i tre faser: kunskapsinsamling och fallstudier, dialog genom seminarium, workshop och grupparbeten, samt rapportskrivning och slutseminarium.

### **Kunskapsinsamling och fallstudier**

Den inledande fasen innebar kunskapsinsamling samt praktisk omsättning av inhämtad kunskap i ett par fallstudier. Syftet med fallstudierna var att praktiskt tillämpa nya arbetsmetoder och tankesätt för att få en bild av hur den urbana utformningen och trafikplaneringen kan förbättras. Fallstudierna ingick inom ramen för två pågående planeringsprojekt: Vision Bällstaviken och Fördjupad översiktsplan för Nationalstadsparken. I Vision Bällstaviken togs ett förslag på en ny stadsstruktur fram på basis av analyser med tillgänglighets- och trygghetsperspektiv. I projektet Nationalstadsparken genomfördes en kommunikationsanalys inom delområdet Vetenskapsstaden med hjälp av TRAST-indikatorer.

### **Kunskapssammanställningen "Goda exempel från Sverige och världen"**

Projektet inleddes med kunskapssammanställning för att skapa en bild av hur mobilitetsarbete har bedrivits i andra städer, både nationellt och internationellt. Goda exempel från städerna Lund, London, Nottingham, Freiburg, Wien, Zürich, Rotterdam, Köpenhamn och Portland lyftes fram i ett samlande dokument.

### **Intervjuer med planerare**

För att få en bild av hur och i vilken utsträckning aspekter som mobilitet och hållbart resande idag kommer in i planeringsprocessen i Stockholms stad genomfördes intervjuer med 14 planerare inom översiktsplanering, detaljplanering, trafikplanering och bebyggelseplanering. Planerarna är eller har varit verksamma vid Trafikkontoret, Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret samt några stadsdelsförvaltningar. Frågorna inriktades på att belysa hur planerarna upplever trafik- och bebyggelseplaneringens organisering, eventuella verktyg och strategier.

Några slutsatser av intervjuerna är att planerarna upplevde att trafikplaner för cykel och gående helt saknas på översiktlig och områdesnivå. Således ges bilen ofta företräde framför de andra trafikslagen, något som inte är hållbart i ett längre perspektiv. Detta visar att Trafikkontoret misslyckats med att sprida kunskapen om att tämligen fårska strategiska cykelplaner finns för såväl innerstaden som ytterstaden. Omvärldsbevakning, kunskapsöverföring och samarbetet inom och mellan stadens förvaltningar måste förbättras.

Planeringen styrs av många aktörer, inte bara inom stadens förvaltningar, utan även på nationell och regional nivå. Många aktörer innebär att en god samverkan är av högsta vikt. För att underlätta samverkansarbetet efterlyser planerarna strategiska trafikplaner på kommunal och regional nivå. De viktigaste planeringsdokumenten för bebyggelse- och trafikplaneringen, RUFSS 2001 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) och ÖP99, saknar enligt planerarna tydlig prioritering och tidplan för de planerade trafikprojekten.

Indikatorer och checklistor upplevs kunna underlätta planeringsarbetet om de inte är för omfattande. Verktyg som TRAST<sup>4</sup> kan vara till hjälp. En generell kunskapshöjning kring kopplingen mellan stadsbyggande och hållbart resande välkomnas av planerarna, som efterlyser fler workshops, seminarier och dylikt på temat.

#### Fallstudien Urban Remix i Bällstaviken

Vision Bällstaviken är ett av stadens stadsutvecklingsprojekt och drivs av Stockholms stad i samverkan med Sundbyberg och Solna. Projektet syftar till att utveckla området Mariehäll – Brommafältet – Ulvsunda med framförallt nya bostäder, men även arbetsplatser och handel. Idag karakteriseras området av barriärer och brist på orienterbarhet. För att åstadkomma en positiv utveckling av området behövs en förbättrad stadsstruktur och förbättrad framkomlighet såväl inom Bällstaviken, som till dess omgivningar.

Den fallstudie som genomfördes inom ramen för Stockholm Mobilitet går under beteckningen ”Urban Remix”. I framtiden kommer Bällstaviken vara en integrerad del av regionens centrala kärna. Området är därför lämpat för utvecklandet av en ny stadsstruktur - en ”urban remix”.

Syftet med studien var att föreslå en övergripande stadsstruktur. Fokus låg på att skapa lokala samband inom området och till de angränsande omgivningarna. Deltagarna formulerade inledningsvis ett antal ledord för arbetet:

---

<sup>4</sup> ”Trafik för en attraktiv stad”, är ett metoddokument framtaget av Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket och Banverket

- mobilitet ("en gånlig stadsdel")
- trygghet
- mångfald
- regional hållbarhet

Traditionellt trafikplaneringsarbete inleds med att studera flöden och kapacitetsnivåer i de storskaliga trafiksystemen för att sedan gå ner på områdesnivå och detaljplanera nya vägar. I Urban Remix började man istället med att ställa sig frågorna:

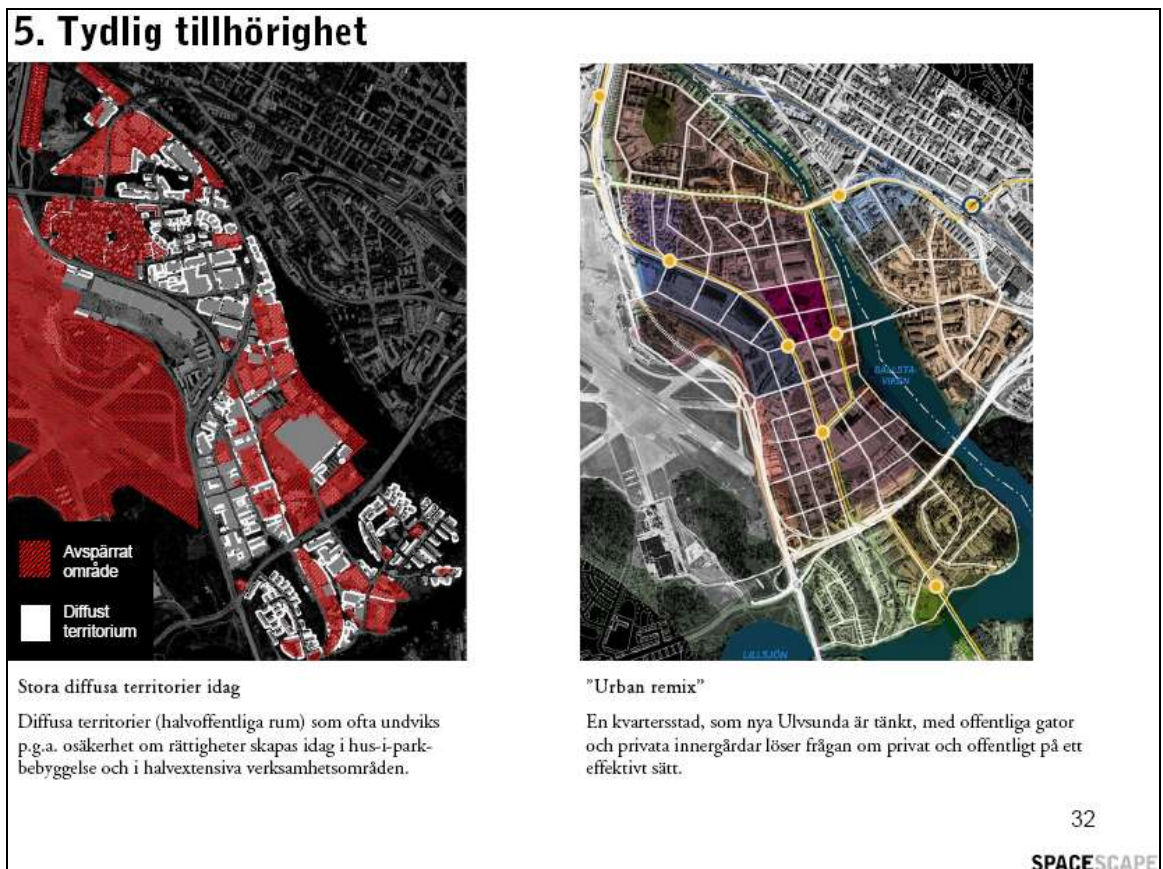
- Vad är det för stad vi vill skapa?
- Var ligger de strategiska punkterna som människor vill ta sig till eller från?
- Hur kan man bäst koppla dessa punkter med varandra samt med omkringliggande system för att på bästa sätt främja människors rörlighet och hållbart resande?

Dessa utgångspunkter var vägledande när den övergripande stadsstrukturen och trafiksystemet skapades, givetvis dimensionerande efter kapacitetsbehov och beräknade trafikflöden.

Åtta delområden identifieras i studien, alla med skiftande innehåll och karaktär. Gemensamma stadsrum binder samman delområdena till geografiska helheter, "trakter". De nya stadsrummen är tydligt kopplade till varandra. Kopplingarna består av cykel- och gångvägar men även nya genare kollektiva förbindelser, inriktade på att länka ihop de nya rummen. Kopplingarna är sedan införlivade i det övergripande regionala kommunikationsnätet. På detta sätt har ett nytt trafikflöde skapats - en ny stadsmix.

En så kallad space syntax-analys har genomförts på Urban Remix-området. Space syntax används för att analysera bebyggda områdens utformning. Inom ramen för fallstudien var syftet att uppnå en så hög framkomlighet som möjligt. Analysen visar att framkomligheten ökar dramatiskt när områdena kopplas ihop enligt de föreslagna nya förbindelserna.

Figur 13 Ett utdrag ur rapporten "Mobilitet och trygghet i områdesplanering - En pilotstudie inom Vision Bällstaviken"



Stadsstrukturens utformning har betydelse för individens trygghet i det offentliga rummet. Som en konsekvens av detta, påverkas också individens mobilitet, hans eller hennes möjligheter att fritt röra sig i stadsrummet. Av dessa skäl analyserades även trygghetsaspekterna i Urban Remix. Analysmetoden togs från handboken "Bo Tryggt 05" som utvecklats av Polismyndigheten i Stockholms län i samarbete med forskare från KTH och Chalmers. Handboken lyfter fram följande faktorer för att motverka brottslighet och öka tryggheten i ett område:

- överblickbarhet
- orienterbarhet
- befolkade stadsrum
- entréer vid gata
- tydlig tillhörighet

### **Fallstudie Vetenskapsstaden**

Sedan några år tillbaka planeras Norra Stationsområdet i Stockholm. Arbetet sker i nära samverkan med Solna stad och en fördjupad översiktsplan är under utveckling. Norra Station och Karolinska sjukhusområdet gränsar till Nationalstadsparken, vilket föranlett att Stockholms stadsbyggnadskontor arbetar med en fördjupad översiktsplan för sin del av parken. Ett område inom Nationalstadsparken kallas för Vetenskapsstaden och sträcker sig från Norra Djurgården och Stockholms Universitet (SU) till Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) och vidare mot Karolinska Institutet (KI) – Karolinska sjukhuset (KS).

De olika forskningsinstitutionerna inom Vetenskapsstaden samarbetar redan idag tätt med varandra, och samarbetet väntas bli allt viktigare i framtiden. Hur den fysiska strukturen, på ett miljövänligt sätt, kan bidra till möten mellan studenter, forskare och besökare är en viktig framgångsfaktor.

Syftet med fallstudien Vetenskapsstaden var att ta fram idéer och förslag på hur de lokala kommunikationerna kan förbättras, för att öka människors rörelser inom området, framförallt till fots och med cykel.

Studien konstaterar att TRAST till viss del redan uppfylls inom Vetenskapsstaden med dagens resandesituation. Analysen visar dock att gång-, cykel- och kollektivtrafik ändå inte är ett tillräckligt bra alternativ till bil om man vill behålla dagens andelar av resandet. Tankar om en färdmedelsneutral trafikplanering väcktes av fallstudien. Studien visar att det finns potential att korta restiderna för gång, cykel och kollektivtrafiken m.h.a. trafikplanering.

### **Dialog genom seminarium, workshop och grupparbeten**

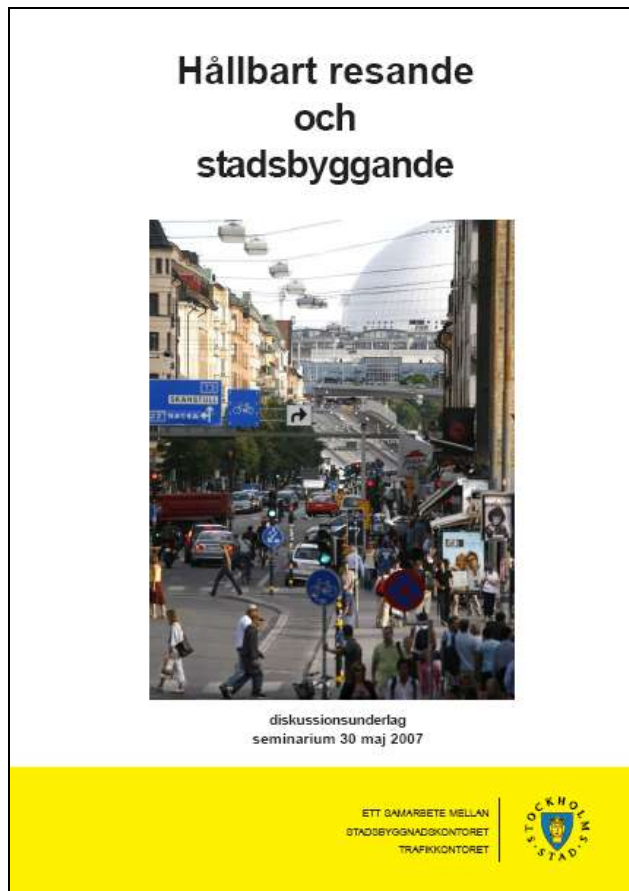
För att förankra resultaten av kunskapsinsamlingen och ytterligare tillvarata erfarenheterna från planerarna i staden anordnades inom projektets nästa fas ett kunskapsseminarium, följt av workshops och grupparbeten.

### **Kunskapsseminarium om hållbart resande och stadsbyggande**

I maj 2007 anordnade Stockholm Mobilitet ett kunskapsseminarium kring hållbart resande och stadsbyggande, med deltagare från Trafikkontoret, Exploateringskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Stadsledningskontoret, stadsdelsförvaltningar samt konsulter.

Inför seminariet togs ett kompendium fram som underlag för diskussion kring frågor som ”Hur gör Stockholm idag för att planera för ett hållbart resande?”, ”Gör planerarna tillräckligt, eller kan de bli ännu bättre på att skapa en attraktiv stad och en hållbar utveckling?”. Vid seminariet hölls också ett antal föredrag med koppling till ämnet.

Figur 14 Underlagskompendium för kunskapsseminariet



### Analysworkshops

I juni 2007 samlades deltagarna i kunskapsseminariet igen, denna gång dels för att analysera utfallet av de två fallstudierna utifrån den kunskap som inhämtats vid kunskapsseminariet, och dels för att diskutera hur stadsbyggandet kan utvecklas mot ett hållbart resande. Vid workshopen genomfördes gruppdiskussioner kring:

- Hållbart resande och översiktsplanering
- Hållbart resande och områdesplanering
- Hållbart resande och strategisk trafikplanering

Grupperna återsamlades i september, efter att ha slutfört sina grupparbeten på hemmaplan.

### Rapportskrivning och slutseminarium

Projektets slutrapport sammanställdes under hösten 2007, då också ett slutseminarium hölls. Slutrapporten utmynnar i slutsatserna att för att stadsbyggandet i Stockholm på



bästa sätt ska gynna ett hållbart resande behöver staden öka kunskapen om hållbart resande, se över styrdokument och utveckla planeringens verktyg:

### **Tänk hållbart resande**

Ett nytt planeringstänkande behöver växa fram när det gäller resandet i Stockholm. Det handlar om en planering som är lyhörd för stockholmarnas vardagliga behov av att effektivt, tryggt och miljövänligt ta sig till olika platser i staden. En grundbult är en stadsplanering där trafik- och bebyggelseplaneringen går hand i hand. För att möta denna utmaning behöver politiker och planerare etablera en gemensam kunskap om vad hållbart resande innebär och hur stadsplaneringen kan bidra. Goda exempel finns i vår omvärld och etablerad forskning i frågan existerar. Med en gemensam kunskap och förhållningssätt har en viktig grund lagts för att sen aktivt arbeta för ett Stockholm som kan erbjuda invånarna, näringslivet och besökarna ett urbant, hållbart resande.

### **Prioritera om**

Idag saknas ett hållbart resandeperspektiv i gällande översiktsplan och i stadsbyggnadsstrategin Bygg staden inåt. Staden behöver diskutera vilka principer som ska gälla för trafikplaneringen i Stockholm. Är en färdmedelsneutral trafikplanering lösningen? Stadsbyggnadsstrategin behöver även utvecklas och fördjupas med fokus på hög framkomlighet, täthet och flerkärnighet för att gynna ett hållbart resande. I framtagandet av stadens nästa översiktsplan kommer frågan att lyftas fram. Samtidigt behöver den fysiska planeringen stöd i ett strategiskt sektorsunderlag. Ett sådant sektorsunderlag kompletterar översiktsplanen genom att fördjupa mål och riktlinjer avseende trafikens frågor – vägar, kollektivtrafik, cykel och gång.

### **Vässa verktygen**

Med ett nytt tänkande och tydliga riktlinjer för ett hållbart resande, återstår att stärka planeringens praktik med nya verktyg. I projektet har TRAST, rumsliga analyser och trygghetsanalyser prövats med gott resultat. Effekten av planeringen kan även behöva utvärderas efter dess genomförande. Sist, men inte minst, visar det sig att städer som är framgångsrika i hållbart resande sätter stort fokus på samplanering med samhällets olika aktörer.

## **Informations- och kunskapsspridning**

Syftet med projektet Samhällsplanering har helt och hållet varit att sprida information och kunskap. Projektet har i första hand inte riktat sig till allmänheten. Strategin har istället varit att väcka engagemang hos en begränsad grupp tjänstemän vid stadens förvaltningar som är centrala i planeringen av Stockholm. Dessa har nåtts via seminarier och workshops.

## **Nästa steg**

År 2008 startar arbetet med Stockholms nya översiktsplan. Arbetet med översiktsplanen är ett av de viktigaste instrumenten för att arbeta fram strategier för att nå stadens långsiktiga mål, som bland annat beskrivs i vision 2030. Under stadsbyggnadskontorets

ledning, kommer en rad förvaltningar, bolag och regionala aktörer med flera att involveras i arbetet. För att ett hållbart resande ska kunna utvecklas och realiseras i staden är översiktsplaneringen av strategisk betydelse. Erfarenheterna från projektet Samhällsplanering kommer nu att överlämnas och integreras inom översiktsplaneprocessen och drivas som ett eget delprojekt. Det innebär att frågorna såväl kan fördjupas och spridas vidare, samt inte minst integreras med den övergripande frågan om främst ytterstadens framtida utveckling. Här står som tidigare nämnts frågor om rörlighet, täthet och tyngdpunkter i fokus.

Följande förslag till fortsatt arbete lämnas i projektet Samhällsplanerings slutrapport:

- Starta arbetet med att bredda kunskap om stadsbyggande och hållbart resande genom exempelvis seminarier och workshops. Prioriterade målgrupper är stadens politiker och planerare.
- Etablera ett forum för hållbart resande, där aktörer som på olika sätt kan påverka hållbart resande i regionen medverkar (t.ex. fastighetsutvecklare). Syftet är att skapa en helhetssyn i frågan och insikt om viktiga åtgärder för att nå målet.
- Fördjupa diskussionen om vilka övergripande principer som bör ligga till grund för framtidens resande i staden och regionen. En viktig utgångspunkt är stadens Vision 2030.
- Ta ställning till behovet och förutsättningar att genomföra en resvaneundersökning med fokus på hur stockholmarnas arbets- och fritidsresor sker i staden och regionen. Det finns idag bl.a. relativt lite data om olika gruppers tillgänglighet till basservice och fotgängares transportkvalitet (inkl. trygghetsaspekter).
- Ett pilotprojekt på områdesnivå skulle ge goda förutsättningar för att utveckla de verktyg som har testats inom ramen för detta projekt och göra dessa enklare och billigare att använda. Projektet bör sätta ett hållbart resande högt på agendan.
- Överväg nyttan av att ta fram en handbok för stadsbyggande och hållbart resande.

## EFFEKTER OCH MÅLUPPFYLLELSE

I detta kapitel relateras resultaten av delprojekten till deras respektive mål.

### Effekter i relation till projektbeskrivningar

Samtliga delprojekt inom Stockholm Mobilitet utom Samhällsplanering har erhållit bidrag från Klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP). Här relateras projektresultaten till de mål som satts upp i ansökningarna till KLIMP.

#### Företagens resor

Projektet Företagens resor har delvis uppnått uppsatta mål i ansökningen till KLIMP och Miljömiljarden. I tabellen nedan sammanfattas målen tillsammans med en bedömning huruvida projektet uppfyllt målen. Nedan kommenteras dessa också i text.

*Tabell 1 Uppföljning av produktionsmålen för Företagens resor*

Nr	Mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
1	Projektet ska direkt beröra minst 3500 anställda.	Ja
2	15 procent av minst 3 500 anställda ska ha ändrat sina resvanor.	Delvis
3	Ensamåkande i bil ska ha reducerats med minst 15 % (bland de minst 3 500 anställda).	Delvis

#### Kommentarer till tabellen ovan

Genomförandet av projektet har i princip följt den ursprungliga planen. Projektet har främst arbetat med tre större företag. Över 7 500 anställda har besvarat enkäten som ligger som grund för kartläggningen och det vidare arbetet (Mål nr 1).

Företagen har påbörjat sitt förändringsarbete för hållbara resor till och från arbetsplatsen, där analysarbetet och resultaten används i miljöredovisningen och som ett underlag för klimatrelaterade resepolicyer. Tjänsteresorna effektiviseras genom direktverkande policyåtgärder. Arbetspendlingen påverkas indirekt genom policyåtgärder men även genom rekommendationer, information, och subventioner av olika slag.

Att gå från analys till verklig implementering av policyåtgärder på företagen tar längre tid än Stockholm Mobilitets projekttid. Företagen måste hinna ”äga frågan” själva och arbeta in policyåtgärderna i sin befintliga resepolicystruktur. Effekterna blir mätbara först efter ett antal år efter implementering (2-3). Flera företag har satt upp långsiktiga mål för personalens resor och kommer att arbeta vidare med frågan efter Stockholm Mobilitets projekttid.

Projektet har verkat för företagens engagemang för hållbara resor till och från arbetsplatsen, och anställda vid företagen är intresserade och motiverade kring frågeställningarna om deras resor vilket den höga svarsfrekvensen på de resvaneundersökningar som genomfördes (70-80 procent) bekräftar. Företagsarbetet kan därmed ha lett till vissa förändringar av personalens resvanor, trots att åtgärderna ännu inte är införda. Projekten Cykel och Bilpool har varit viktiga systerprojekt som vävts in i företagsarbetet.

### **Företagens transporter**

Projektet Företagens transporter har delvis uppnått uppsatta mål. Precis som för företagen inom projektet Företagens resor så tar det tid innan identifierade åtgärder är genomförda och ytterligare tid innan effekten utav dem blir mätbar.

Utöver det stöd som getts till företagen har projektet resulterat i ett flertal stöddokument och förslag för bland annat miljömål, policy- och åtgärdsförslag samt förslag till emissionsrapport. Dessa dokument kan komma till stor nytta för framtida projekt.

I tabellen nedan sammanfattas de mål som anges i projektbeskrivningen, samt uppfyllandet av dessa. Nedan kommenteras dessa också i text.

*Tabell 2 Uppföljning av produktionsspecifikamål för Företagens transporter*

Nr	Mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
1	Minst 200 företag ska ha informerats om kvalitetssäkring av transporter	Ja
2	30 företag ska ha beslutat att kvalitetssäkra sina transporter	Ja
3	30 deltagande företag ska ha tagit fram och förankrat en policy enligt Vägverkets modell	Delvis
4	30 deltagande företag ska ha kommit igång med genomförande av åtgärder i handlingsplanen	Delvis
5	30 deltagande företag ska ha kommit igång med uppföljning/skapande av uppföljningsrutiner.	Delvis

#### **Kommentarer till tabellen ovan**

Projektet har kontaktat och informerat över 200 företag om projektet och nyttan av kvalitetssäkring av transporter (1). Företagen har främst informerats genom enskilda möten, men även via workshops.

För att göra samarbetet tydligt mellan projektet och företagen användes avsiktsförklaringar. Projektet arbetade konkret med cirka 30 företag (2). Hälften av dessa valde att skriva under avsiktsförklaringar

Med anledning av den begränsade projekttiden i kombination med krav på att kunna mäta effekter kom projektet att fokusera på att skapa medvetenhet avseende bränsleförbrukning, miljöeffekter och ekonomi. Budskapet till företagen var att genom att följa lagstadgade hastigheter finns mycket att vinna avseende miljö, trafiksäkerhet och ekonomi. Merparten av de 30 deltagande företagen har fått förslag på anpassade mål, policys, handlingsplaner samt förlaga till emissionsrapport. Företagen har, med något undantag, ännu inte förankrat policyn eller implementerat faktiska åtgärder (3, 4, 5).

## Bilpool

Projektet Bilpool har delvis uppnått uppsatta Klimp-mål. Utöver dessa har projektet även haft interna mål. I tabellerna nedan sammanfattas målen och uppfyllandet av dessa.

Uppfyllnaden kommenteras också i text.

### Bilpoolsanvändare och förändrad miljöbelastning

Projektet Bilpool har arbetat med privata företag, förvaltningar och bolag i staden, Länsstyrelsen i Stockholm samt med Stockholms läns landsting. Under projektperioden har projektet bidragit med en potentiell ökning av totalt 2 710 bilpoolsanvändare. Den potentiella CO2-reduktionen av detta är 1 023 ton/år. Effekterna (användare och CO2-reduktion) är beräknade enligt faktiska uppgifter från utredningar som gjorts inom projektet samt nyckeltal.

Tabell 4 är en summeringar av antalet bilpoolsanvändare respektive CO2-reduktioner som projektet bidragit med. I Tabell 5 redovisas de företag som projektet arbetat med.

Tabell 3 Bilpoolsanvändare- beslutad och utredd/planerad/ förändring

	Privata Företag	Hushåll	Staden	Länet <sup>5</sup>	Totalt
Beslutad förändring	220	440	370	190	1 220
Utredd/planerad förändring	135	755	500	100	1 490
Totalt	355	1 195	870	290	2 710

Tabell 4 CO2-reduktion - effekter av beslutad och utredd/planerad/ förändring (ton/år)

	Privata Företag	Hushåll	Staden	Länet <sup>6</sup>	Totalt
Beslutad förändring	0	318	5	38	362
Utredd/planerad förändring	27	536	98		661
Totalt	27	854	103	38	1 023

<sup>5</sup> Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen

<sup>6</sup> Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen

Tabell 5 Bilpoolsanvändare och CO2-reduktion

	Företag		Hushåll	
	Antal användare	CO2-reduktion (ton/år)	Antal användare	CO2-reduktion (ton/år)
WSP*	220	0	100	71
Tyréns**	90	7	60	43
HSB**	30	20	30	21
TallOil**	15	Ej kvantifierad	15	11
Länsstyrelsen*	190	38	100	77
Tekniska Nämndhuset <sup>7</sup> * (steg 1)	350	5	165	117
Tekniska Nämndhuset <sup>8</sup> ** (potential)	400	88	450	320
Stadsdelsförvaltningarna**	100	10	100	71
SISAB*	20	Ej kvantifierad	75	53
Landstinget**	100	Ej kvantifierad	100	71
Swedbank, Telia, Länsförsäkringar**	Positiva effekter och potentialer, ej kvantifierade.			
<i>Totalt (där kvantifieringar gjorts)</i>	<b>1515</b>	<b>168</b>	<b>1195</b>	<b>854</b>

\* Beslutad förändring. Företaget/organisationen har övergått till bilpool i extern regi. Effekter på hushållsmarkanden uppstår som en indirekt effekt.

\*\* Utredd/planerad förändring. Effekterna vid övergång till bilpool i extern regi har utretts men beslut om övergång har ännu ej tagits. Effekter på hushållsmarkanden förväntas uppstå som en indirekt effekt.

#### Kommentarer till tabellen ovan

Aktiviteter som har genomförts tillsammans med företagen nedan har redovisats i kapitel Bilpool. Här redovisas antalet användare som planeras övergå till bilpool i extern regi, samt CO2-reduktionerna som kan nås till följd av det. Antalet användare på hushållsmarknaden utgår från antalet användare/bilar som företagen behöver.

#### WSP

WSP hade tidigare en intern bilpool, men har övergått till att använda en bilpool i extern regi. Övergången bidrar till att göra bilpoolstjänsten mer tillgänglig på marknaden, men inte till någon förändring av företagets CO<sub>2</sub>-utsläpp eftersom även den interna bilpoolen bestod av miljöbilar. Fler personer väntas dock använda poolbilarna istället för hyrbil, taxi etc vilket bidrar till koldioxidreduktioner som dock inte är kvantifierade.

<sup>7</sup> Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Idrottsförvaltningen, exploateringskontoret.

<sup>8</sup> Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Idrottsförvaltningen, exploateringskontoret.

**Tyréns**

CO2-reduktionen för företaget utgår från att företagets nuvarande interna bilpool (4 bilar varav tre redan är miljöbilar) överförs till bilpool i extern regi, och att 30 förare som idag kör med egen bil i tjänst övergår till bilpool i extern regi.

**HSB**

CO2-reduktionen för företaget utgår från att 30 förare som använt egen bil i tjänst övergår till bilpool i extern regi.

**TalOil**

CO2-reduktionen för företaget utgår från att företagets nuvarande interna poolbil samt 10 förares resor med egen bil i tjänst övergår till bilpool i extern regi.

**Länsstyrelsen**

En bilpool i extern regi har handlats upp för 190 användare som tidigare kört med egen bil i tjänsten.

**Tekniska Nämndhuset**

Den interna bilpoolen som används av 350 personer på förvaltningarna i Tekniska Nämndhuset (driftas av Fastighetskontoret) kommer att övergå till bilpool i extern regi. Fastighetsnämnden beslutade om övergång till bilpool i extern regi i mars 2008. Dagens resor med leasade bilar och egen bil i tjänst kan också överföras till bilpoolen i extern regi, och intresset för detta är stort hos förvaltningarna. Potentialen är cirka 400 användare.

**Stadsdelsförvaltningarna**

CO2-reduktionen för Stadsdelsförvaltningarna utgår från att 20 leasade bilar, som idag organiseras som flera mindre interna bilpooler, övergår till bilpool i extern regi. Om en bilpooltjänst i extern regi handlas upp för Tekniska nämndhuset kan avtalet formuleras så att även andra förvaltningar inom Stockholms stad kan ropa av på det.

**SISAB**

Sisab planerade att handla upp en bilpool som enbart kan användas av Sisabs anställda. Efter råd av Stockholm Mobilitet valde de att ha en option på att kunna öppna bilpoolen för andra användare, vilket ger ett lägre pris och större samhällsnytta än för en sluten bilpool. Optionen på den öppna bilpoolslösningen har ännu ej nyttjats.

**SLL (Stockholms Läns Landsting)**

En kartläggning av SLLs tjänsteresor har påbörjats, och slutförs av SLL efter projektperioden.



### Swedbank, Telia, Länsförsäkringar

En övergång till bilpool i extern regi ger positiva effekter, men inga kvantifieringar har gjorts.

### Övergripande resultat (Interna mål)

Utöver Klimpmålen har projektet satt upp interna mål av mer generell karaktär.

Tabell 6 Uppföljning av Interna mål för Bilpool

Nr	Interna mål utöver Klimp-mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
1	Minskade utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Ja
2	Minskat behov av parkeringsplatser.	Ja
3	Bidra till minskad trängsel i vägnätet.	Ja
4	Bidra till minskat antal trafikolyckor.	Ja
5	Bidra till ökat kollektivtrafikåkande.	Ja
6	Bidra till ökad gång och cykel – positiva hälsoeffekter	Ja

Minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp (1) redovisas i Tabell 5ovan. Projektet ger också synergieffekter på Miljöförvaltningens arbete för att påskynda marknadsgenombrottet för miljöbilar eftersom bilarna i bilpoolerna består av miljöbilar.

Vid övergång till bilpool beräknas resorna minska till följd av förändrade krav på planering (10 % kalkylerad minskning av resor med egen bil i tjänst). Detta bidrar till minskad trängsel i vägnätet (3) och minskat antal trafikolyckor (4). Trafiksäkerheten antas även öka beroende på att egen bil i tjänst ersätts med högst tre år gamla poolbilar med säkerhetskrav. Åldern på de privata bilarna antas följa riksgenomsnittet som är nio år. Den mer effektiva fordonsanvändningen leder också till att parkeringsplatser kan frigöras (2).

## Uppföljning av Klimp-mål

Tabell 7 Uppföljning av mål för Bilpool

Nr	Mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
1	Stödja och verka för tillväxten av bilpooler som företeelse i regionen genom att rekrytera nya bilpoolsanvändare från hushåll, företag och kommunala förvaltningar och bolag, framförallt i de områden där det idag redan finns bilpoolsbilar.	Ja
2	En kommunal strategi för stimulans av bilpooler tas fram och förankras. Strategin ska verka för att kommunens förvaltningar och bolag fortsätter att använda sig av bilpoolsbilar, integrera bilpooler som en del av kommunens parkeringspolicy, samma fördelar för bilpooler som föreslagits för miljöbilar samt att integrera bilpoolsanvändandet i en kommunal policy och miljöledning och andra relevanta dokument.	Delvis
3	Vidare utveckla de nuvarande bilpoolslösningar i syfte att få bättre tillgänglighet och effektivare utnyttjande av bilpoolsbilar.	Ja
4	Få fram bilpoolsaktörer som klarar stora volymer av användare genom att förbereda och stödja bilkooperativen för kraftig tillväxt. Detta ska göras genom att underlätta samgående och skapandet av fler större kooperativ samt att dessutom underlätta driften genom gemensamma avtal och upphandlingar av tjänster.	Delvis
5	Förbättra bilpoolernas funktion genom integrering av rabatter och smartcard-teknik, samordna flera bilpoolsoperatörer i större enheter som ger fler bilar att boka för brukaren,	Delvis
6	På lång sikt skapa ett nationellt system för bilpool, ge parkeringsförmåner för bilpoolsbilar liknande dem som gäller för miljöbilar i Stockholms stad (gratis eller rabatterad parkering för boende- och nyttoparkering samt vid infartsparkering och parkeringsgarage) samt att delta i och påverka arbetet med klara regler kring förmånsbeskattning av marknadsmässig betalning för tillgång till och användning av bilpoolsbil via arbetsgivaren.	Ja
7	Målet är att under projektperioden nå samverkan med SL i ett gemensamt arbete kring kombinationen av bilpooler och kollektivtrafik. Det innebär i första hand en samverkan gällande marknadsföring och i en förlängning kan samverkan leda till lösningar med smartcardteknik eller liknande.	Ja
8	Genom att öka medvetenheten om vad bilpooler innebär kommer effekten av arbetet inte synas på en gång. Målet är att det ska finnas 50 % fler användare efter 2 år än vid projektets slut.	Kan ej utvärderas förrän 2009. Prognosen dock god

Projektet har utgått från att rekrytera bilpoolsanvändare (1) från personalintensiva företag och kommunala förvaltningar och bolag på platser där kommersiella bilpools har bilar etablerade eller där det finns goda förutsättningar för bilpoolsetablering.

Hushållsmarknaden har fått indirekt stöd. Anledningen till detta är att det idag finns en övervikt av hushåll som är anslutna till bilpools. För att poolbilarna ska användas så effektivt som möjligt krävs balans mellan dag- och kvällsanvändare (det vill säga företags- respektive hushållsanvändare). Poolbilar som företag handlar upp i extern regi kan dock användas både i tjänsten och privat, vilket ger spinn-off effekter på hushållsmarknaden. En mer effektiv användning av poolbilarna kan i sin tur leda till sänkta priser vilket kan locka till sig fler användare.

Strategin för att stimulera tillväxten av bilpools (2) har huvudsakligen varit hjälp med kartläggningar av nuläget samt konsekvensbeskrivningar vid övergång till bilpool. Upphandlingen av bilpoolstjänsten för Tekniska nämndhusets kan konstrueras så att andra förvaltningar inom Stockholms Stad kan ropa av på samma avtal. Därmed underlättas övergången till bilpool för dessa övriga förvaltningar när Tekniska nämndhuset väl har ett avtal. För att nå vinsten krävs en förändrad resopolicy. Respektive förvaltning bör formulera och anta en resopolicy som styr mot ett miljömässigt, trafiksäkert och effektivt resande. En sådan process har inte inletts inom projektet. Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har redan gemensamt tagit fram ett underlag till policy kallat *Råd för miljö och trafiksäkra resor*.

Nuvarande bilpoolslösningar utvecklas (3) i takt med att ovanstående stora aktörer ställer krav i sina upphandlingar. Tillgängligheten till poolbilar ökar i takt med att fler medlemmar ansluter sig och bilpoolerna växer dels i antalet bilar och dels i antalet uppställningsplatser.

Projektet har fokuserat efterfrågan på kommersiella bilpoolstjänster snarare än kooperativa (4). Anledningen till detta beror på att projektet utgått från att rekrytera bilpoolsanvändare från företag och kommunala förvaltningar och bolag för att få en balans mellan dag- och kvällsanvändare (se kommentar till mål 1 ovan), och att bilpools i extern regi är mest effektiv för den gruppen. Befintliga kommersiella bilpoolsaktörer bedöms klara en kraftig tillväxt av bilpoolsanvändare.

Projektet har samverkat med SL i deras satsning på Företagspaket (5 och 7) där företag kan kombinera resor med kollektivtrafik, taxi och bilpool. Företagspaketet marknadsfördes tillsammans på Stockholms Bilalong samt i annonser i tidningar. Samarbete har även inletts med cykelbranschen. Syftet med samarbetet var att erbjuda företag paketerbjudande för övergång till mer hållbara resor. Om ett företag övergår från att göra sina tjänsteresor med egen bil i tjänst till poolbilar, leder detta inte bara till

förändringar av resandet i tjänsten utan påverkar även pendlingen mellan bostaden och arbetet (man måste inte längre ta bilen till arbetet om den inte behövs i tjänsten). Ett paketerbjudande som tagits fram för företag som väljer att överföra delar av sina tjänsteresor till bilpool i extern regi kan, om företaget väljer att själv sponsra en del, se ut på följande sett: rabatt på SL-kort, rabatt på privat medlemskap i bilpool, förmånscykel, cykelbonus, rabatt hos cykelhandlare, cykelbuss och information om vandrande skolbuss. Företagets sponsring kan anpassas så att kostnaden ryms inom det insparade beloppet vid övergång till bilpool i extern regi.

Kommersiella bilpoolsleverantörer erbjuder företag bokningssystem där användarna dels kan logga in för tjänsteresor för företagets räkning, och dels för privat användning mot marknadsmässig betalning. Reglerna kring förmånsbeskattning (6) av marknadsmässig betalning för tillgång till och användning av bilpoolsbil via arbetsgivaren är dock otydliga. Projektet har tagit fram en skrivelse med förslag på hur frågan kan lösas. Skrivelsen ska lämnas till skatteverket för svar. Förslaget går i stora drag ut på att om brukaren använder poolbilen (som tillhandahålls av arbetsgivaren) i ett tjänsteärende, och parkerar den hemma, ska detta inte förmånsbeskattas om resan till och från hemmet utförs under arbetstid.

Lagen som ligger till grund för bland annat vilka parkeringsförmåner som kan ges till poolbilar är också de otydliga. Projektet har tagit fram underlag till Trafikkontorets svar på den statliga parkeringsutredningen som syftade att klargöra reglerna. Den statliga utredningen kom inte fram till något tydligt svar, och det finns ännu inga parkeringsförmåner för poolbilar inom Stockholms stad.

Målet om att det ska finnas 50 procent fler användare efter två år än vid projektets slut (8) går inte att mäta. Den utveckling som skett under projektiden talar dock för att målet kan nås. Mellan 2005 och 2006 ökade antalet bilpoolsanvändare med upp till 50 % och expansionen förväntas fortsätta. Om ökningen fortsätter i samma takt fram till år 2009 skulle antalet bilpoolanvändare då vara cirka 9 000. Detta motsvarar en koldioxidreduktion om 3 450 ton CO<sub>2</sub>/år. Det är dock svårt att få konkreta uppgifter om bilpoolernas expansion vilket innebär att prognoserna innehåller stora osäkerheter.

*Tabell 8 Uppföljning av produktionsmål för Bilpool*

Nr	Mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
Informationsinsatser		
9	Annonser månadsvis via kanaler för samhällsinformation (stortavlor, anslagstavlor med mera)	Ja
10	Affischering på föreningsanslagstavlor månadsvis	Ja
11	Informationsmöten 1-3 gånger per år	Ja

12	10 000 uppsökta företag via brev, telefon och personliga möten	Delvis
13	30 Artiklar och inslag i breda och smalare media	Nej
Bilar		
14	15 nya bilar inom kooperativa bilpooler (25 till 40)	Nej
15	45 nya bilar inom kommersiella bilpooler (45 till 90)	Ja
16	40 nya bilar inom kommunen (dagens 40 till 80)	Delvis
17	40 nya bilar inom landstinget	Delvis
Användare		
18	200 nya användare inom kooperativa bilpooler	Nej
19	600 nya användare inom kommersiella bilpooler	Ja
20	850 nya användare inom kommunen	Delvis
21	850 nya användare inom landstinget	Delvis
Kommunala bilpoolsbilar		
22	Minst 50 % organiserade så att nyttjande på dagtid och kvällstid optimeras.	Ja
Antal nya områden där bilpooler etablerats (inom stadsdelarna med en radie på 500 – 1000 meter)		
23	3 bostadsbolag ska aktivt lansera bilpooler som en tjänst till sina boende och lokalhyresgäster (i dag är det 1 bostadsbolag)	Delvis
24	3 bostadsbolag som i viss utsträckning lanserar bilpooler	Delvis
Medvetenhet hos företag och hushåll		
25	Ökning med 50 %	Delvis

(9-13) Projektets fokus på företagsanvändare framför hushållsanvändare förändrade informationsinsatserna. Informationskampanjer genomfördes av projektet själv samt i samarbete med SL. Annonser fanns i Dagens Industri, Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter vid två tillfällen. Annonsering fanns även på 1 200 parkeringsautomater och skyltar i innerstaden. Annonserna satt upp en vecka under två-tre tillfällen.

Telefonkontakt togs med slumpvis utvalda företag inom målgruppen, och brev skickades ut till 1500 företag. Löpande kontakt har hållits med intresserade företag. Ett seminarium hölls på Stockholms Bilalong.

Antalet nya bilpoolsanvändare som projektet bidragit till (19-21) redovisas i Tabell 5 ovan. Antalet poolbilar som projektet lett till har dock inte beräknats. Anledningen till detta är att utredningarna som projektet gjort utgår från att respektive företag har ett visst behov av resor att handla upp, och inte ett visst antal bilar. Antalet poolbilar hänger dock nära samman med antalet användare (15-17). Projektet har inte arbetat för en övergång till kooperativa bilpooler (14 och 18). Samtliga poolbilar förutsätts alltså handlas upp från kommersiella bilpooler vilket optimerar nyttjandet på dagtid och kvällstid (22). Se kommentar till mål 4.

Projektet har inte samarbetat med något bostadsbolag utöver Sisab (23-24) som planerade att handla upp en så kallad sluten bilpool. Efter råd av Stockholm Mobilitet

valde de att istället upphandla en bilpool i extern regi med ett lägre pris och större samhällsnytta än för en sluten pool. Bilpoolen är idag sluten för SISAB men option finns på öppen lösning.

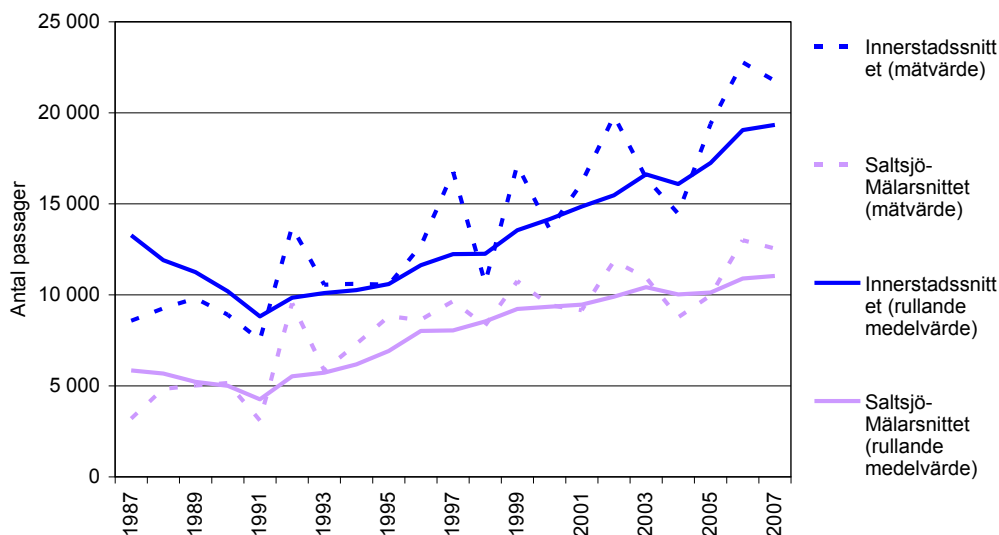
Medvetenheten av bilpool hos företag och hushåll har inte mätts (25). Med hänsyn till den utveckling på bilpoolsmarkanden man kan se, väntas dock medvetenheten ha ökat och hänga nära samman med antalet nya användare. Se kommentar till mål 8.

## Cykel

Cyklisterna räknas årligen manuellt vid ett antal mätpunkter i staden. Räkningen sker under 6 timmar i slutet av maj eller början av juni. Att jämföra mätresultaten från ett år med ett annat är vanskligt eftersom en stor del av variationen kan bero på faktorer som exempelvis vädret den aktuella mät dagen, varför Trafikkontoret arbetar med rullande medelvärden.

I figuren nedan redovisas såväl det uppmätta antalet passager av cyklar och mopeder (utgör ca 2 procent) på mät dagen, som ett rullande fem-års-medelvärde. Exempelvis anges för år 2007 således ett medelvärde för mät värdena för åren 2003 till 2007. Det rullande medelvärdet kan tolkas som en trendlinje. I figuren kan vi utläsa att antalet cyklister i Stockholm uppvisat en uppåtgående trend sedan början av 1990-talet. Uppgifterna redovisas för Innerstadssnittet<sup>9</sup> och Saltsjö-Mälarsnittet<sup>10</sup>.

Figur 15 Antal passager med cykel eller moped över Innerstadssnittet respektive Saltsjö-Mälarsnittet under 6 timmar i juni



Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad

Ett av projektets huvudmål var att öka cyklingen med 5 procent, över en period om tre år. Tullsnitten kan tolkas som detsamma som "Innerstadssnittet".

Vi kan konstatera att sett till passagera över Saltsjö-Mälarsnittet och Innerstadssnittet är denna målsättning uppnådd. I tabellen nedan redovisas dels en jämförelse av antalet

<sup>9</sup> Södra innerstadssnittet: Danviksbron, Skansbron, Skanstullsbron, Liljeholmsbron, Mariebergsbron, Årstabron, Norra innerstadssnittet: Gamla Lidingöbron, Roslagsvägen, Uppsalavägen, Solnabron, Tomtebodavägen, Karlbergstunneln, Ekelundsbron, Tranebergsbron

<sup>10</sup> Saltsjö-Mälarsnittet: Essingeleden, Västerbron, Slussen västra, Slussen östra

passager mät dagen 2007 och 2004, och dels de rullande medelvärdena 2003-2007 och 1999-2003.

Antalet passager över innerstadssnittet var 50 procent fler år 2007 än år 2004, men då ska vi ha i åtanke att mätvärdet år 2004 var ovanligt lågt. Jämför vi istället de rullande medelvärdena var skillnaden 20 procent.

*Tabell 9 Jämförelse av antalet passager 2007 och 2004*

	2007 jfr 2004	Medel 2003-2007 jfr medel 1999-2003
Innerstadssnittet	+50%	+20%
Saltsjö Mälarsnittet	+43%	+10%

Att öka cyklingen med 5 procent under projektperioden har varit projektets huvudmål. I projektbeskrivningen beskrivs också hur detta skulle gå till. I tabellen nedan sammanfattas de operativa mål och produktionsmål som angavs i ansökan till KLIMP, tillsammans med en bedömning huruvida projektet uppfyllt målen.

*Tabell 10 KLIMP-mål Cykel*

Nr	KLIMP-mål	Uppfylld
	<b>Operativa mål:</b>	
1	bidra till en säkrare cykeltrafik i Stockholm.	Ja
2	öka cykelåkandet i Stockholm med minst 5 % under tre år	Ja
3	få en dialog mellan staden och cyklister (systematisera insamling av förslag på förbättringar av stadens cykelinfrastruktur)	Ja
4	få en dialog mellan alla aktörer som kan göra viktiga insatser för att förbättra för cyklister (t ex SL, osv)	Ja
5	bidra till att öka investeringar i cykelinfrastruktur	Ja
	<b>Produktionsmål:</b>	
6	skapa mötesplatser för cykelintressena i Stockholm (via trafiken.nu och ett nätverk)	Delvis
7	ta fram nyckeltal för att mäta utvecklingen på cykelområdet och utvärdera cyklismen	Ja
8	rekrytera minst 520 hälsotrampare pröva på cykling	Ja
9	skapa ett system för systematisk insamling synpunkter på cykelinfrastrukturen	Delvis
10	genomföra 4 cykelvägsanalyser per år	Nej
11	genomföra en årlig kampanj för cykling	Ja
12	genomföra 4 seminarier med olika teman kring cykling	Delvis
13	ta fram en utflyktsguide för cykelturer över hela staden	Ja

#### Kommentarer till tabellen ovan

Den ursprungliga planen har egentligen inte ändrats i någon större grad. I projektets uppstartsfas fanns emellertid behov av att fastslå konkreta åtgärder/aktiviteter.



Det som ändrades jämfört med projektansökan var att cykelvägsanalyser (10) togs bort till förmån för ett mer raffinerat system för mätning av cykelvägars komfort - en så kallade jämnhetsmätning. Jämnhetsmätningen bör bidra till ett beläggningsprogram för cykelbanorna i staden initieras. (1)

Andra aktiviteter som tillkommit efter den ursprungliga projektbeskrivningen är: interaktiv cykelkarta, Kalender 2007, Samhällsekonomisk analys samt demonstrationer av cykelparkering.

Demoparkeringarnas syfte var att visa godtagbar standard på cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter. Demoparkeringar och cykelpumpar är konkreta bidrag till cykelinfrastrukturen.(5)

En systematiserad insamling av förbättringsförslag från allmänheten har införts genom att 15 000 felanmälningskort har tagits fram och delats ut till cyklister i staden, bland annat vid Stockholms cykeldag. Förslag till förbättringar ingick också i USK:s enkätundersökning.(3 & 9)

Nyckeltal för cyklingen i Stockholm redovisades i rapporten "Cykelstockholm i siffor". (7) Ett underlag för denna rapport var USK:s enkätundersökning.

Projektet har inte startat upp några nya formella cykelnätverk, men har deltagit aktivt i bland annat nätverket FYSAM. Projektet har också fungerat som expertstöd för trafiken.nu. (6) Projektet har också på andra sätt haft ett omfattande samarbete med andra cykelaktörer. (4) Svenska cykelsällskapet (SCS) och Cykelfrämjandet (CF) var exempelvis med på Stockholms cykeldag som anordnades år 2006 och 2007 med mer än 2 000 besökare varje år.(11).

Cykelfrämjandet var också varit med i framtagandet av "Smultronställen i Stockholm" (13) och i utvecklingen av cykelreseplaneraren. Svensk cykling har som enda kommersiella kraft varit med och planerat Stockholms cykeldag.

Totalt ca 800 Hälsotrampare har värvats under projektperioden i samarbete med Företagens resor. (8)

Seminarier "Ökad säker cykling" genomfördes våren 2006 och besöktes av 50-60 pers. (12)

#### Effekter i relation till cyklisternas önskemål

I rapporten "Att cykla i Stockholm - Så tycker stockholmarna" (USK 2006) som tagits fram inom ramen för projektet kan man läsa hur nöjda stockholmarna var med olika aspekter av cykling i Stockholm våren 2006. Mest nöjda var de med *Trängsel i*

cykelvägnätet och minst nöjda var de med *Möjligheten att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken* (se figuren nedan). Möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken är inget som projektet cykel arbetat för, däremot har projektet arbetat för goda och säkra cykelparkeringar i kollektivtrafiklägen.

Undersökningen visar att cyklisterna endast var nöjda med 6 av 18 aspekter (här tolkat som index större än 5,5 på skalan 1-10).

Det är endast ett fåtal av aspekterna som har direkt koppling till projektet Cykel. ”Underhåll av cykelvägnätet” är en aspekt som cyklisterna var ganska nöjda med (index 5,8). I och med den jämnhetsmätning som genomförts inom projektet finns det en god potential att underhållet kan fungera ännu effektivare i framtiden.

”Tillgången till och utformningen av cykelparkeringar” är två aspekter som fått relativt låga betyg (4,64 respektive 4,94). Här har cykelprojektet bidragit positivt genom cykelparkeringarna i Älvsjö, Årstaberget och Farsta.

Projektet Cykel har också bidragit till att öka informationen om cykelvägnätet, bland annat genom de olika cykelkartorna och vidareutvecklingen av Cykelnavigatorn. ”Informationen om cykelvägnätet” fick betyget 4,54 av Stockholmsarna år 2006.

Tabell 11 *Stockholmarnas nöjdhet med olika aspekter av cykling (källa: ”Att cykla i Stockholm – så tycker stockholmarna” (USK, 2006)*

Bäring på projektet Cykel	Aspekt på cykling	Nöjdhetsindex (1=mycket missnöjd, 10=mycket nöjd)
	Trängsel på cykelvägnätet	6.25
	Säkerhet när du cyklar på cykelbanor	6.20
X	Underhåll av cykelvägnätet	5.80
	Cykelvägnätets genhet	5.78
	Samspelet med cyklister	5.68
	Cykelvägnätets utbyggnad	5.59
	Underhåll av gator och vägar	5.34
	Samspelet med gående	5.06
X	Utformningen av cykelparkeringar	4.94
	Säkerhet när du cyklar på avgränsade cykelfält på gator och vägar	4.91
	Bortsopning av sand på cykelvägnätet under våren	4.64
X	Tillgång till cykelparkeringar	4.64
	Samspelet med bilister	4.55
X	Informationen om cykelvägnätet	4.54

	Samspelet med tung trafik	4.43
	Säkerhet när du cyklar på gator och vägar utan cykelfält	3.86
	Snöröjning av cykelvägnätet vintertid	3.56
	Möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafiken	3.08

### Samhällsplanering

Förutom det långsiktiga målet att bidra till att Stockholm blir en hållbar storstad har projektet haft ett processmål. Projektet har till skillnad från övriga projekt inom Stockholm Mobilitet inte haft finansiering från KLIMP.

*Tabell 12 Mål Samhällsplanering*

Nr	Mål	Är målet uppnått? (ja/nej/delvis)
1	Bidra till att Stockholm blir en hållbar storstad	ja
2	Projektet ska visa vilka krav ett hållbart resande ställer på stadsbyggandet, framför allt på stadsdelnivån inom Stockholm. Kunskap, förståelse och acceptans kring frågor om hållbara resätt ökar inspirationen och motivationen till samverka kring dessa frågor.	ja

#### Kommentarer till tabellen ovan

Projektet har höjt kunskaperna hos och engagerat och kopplat samman tjänstemän från olika förvaltningar i staden, med centrala roller i planeringen av Stockholm. Hur framgångsrikt integrationen av hållbart resande-perspektivet i planeringen blir beror på hur väl de nya kunskaperna och det höjda engagemanget förvaltas.

## Potentiella effekter

Stockholms stads miljöprogram (2003) omfattade totalt sex målområden varav det första ”Miljöeffektiva transporter” var mest relevant för projekten inom Stockholm Mobilitet (se Bilaga 4). Under hösten 2007 har ett nytt miljöprogram antagits, men det var 2003 års program som var aktuellt under Stockholm mobilitets genomförandeperiod, därför görs jämförelsen med dessa mål.

I tabellen nedan redovisas en bedömning av projektens långsiktiga potential, samt hur stor effekt projekten haft under projektperioden, med avseende på de mest relevanta av delmålen. Observera att projekten inte haft som mål att nå sin fulla potential under den begränsade projektperioden. I tabellen redovisas även potentialen ur några andra relevanta aspekter, såsom trafiksäkerhet, trängsel och folkhälsa. Bedömningarna kommenteras mer utförligt under tabellen. Tabellen avser ge en överblick över vilka effekter de olika delprojekten påverkar och om påverkan är stor eller liten. Eftersom kvantitativa beräkningar saknas och måtten för de olika effekterna varierar måste tabellen tolkas som bedömningar av storleksordningar och inget annat.

Tabell 13 Bedömning av potentiella effekter bland annat med koppling till Stockholms stads miljöprogram (2003)

Effekt	Bilpool		Cykel		Företagens resor		Företagens transporter		Samhällsplanering		Koppling till delmål ("D") i stadens miljöprogram
	Projektresultat	Potential	Projektresultat	Potential	Projektresultat	Potential	Projektresultat	Potential	Projektresultat	Potential	
Öka andelen invånare som reser med kollektivtrafik	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Diagonal	Diagonal	Orange	Grön	D1.1
Öka andelen invånare som cyklar	Orange	Grön	Grön	Grön	Orange	Grön	Diagonal	Diagonal	Orange	Grön	D1.1
Öka andelen förnybara drivmedel	Grön	Grön	Diagonal	Diagonal	Orange	Grön	Orange	Grön	Diagonal	Diagonal	D1.2
Minska trafikbullret	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Grön	Orange	Orange	D1.3
Minska utsläppen av NOX från trafiken	Grön	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	D1.4
Motverka ökning av vägtrafiksystemets ytanspråk per invånare	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	D1.5

	Bilpool	Cykel	Företagens resor	Företagens transporter	Samhällsplanering	Koppling till delmål ("D") i stadens miljöprogram
Öka trafiksäkerheten	■	■	■	■	■	■
Minskad trängsel	■	■	■	■	■	■
Förbättra folkhälsan	■	■	■	■	■	■
Förbättra stadsmiljön	■	■	■	■	■	■

Nyckel	
Stor positiv påverkan	■
Positiv påverkan	■
Koppling men ingen mätbar påverkan	■
Ej applicerbart	■

#### Kommentarer till tabellen ovan

Samhällsplanering bedöms ha störst potential att påverka andelen invånare som reser med kollektivtrafik. Samtliga åtgärder utom Företagens transporter har koppling till detta mål, men inget av dem bedöms haft någon mätbar effekt under projektperioden. Bilpool och Företagens resor bedöms kunna påverka genom att bilresor ersätts med kollektivtrafik. Cykel bedöms kunna påverka exempelvis via bättre cykelparkeringsmöjligheter vid stationslägen. För personer som cyklat till jobbet, istället för att ta bilen, blir också kollektivtrafik eller bilpool ett naturligt val vid resor i tjänsten.

Samhällsplanering och Cykel bedöms ha störst potential att påverka andelen invånare som cyklar. Övriga projekt, förutom Företagens transporter har en positiv inverkan på cyklingen.

Bilpool och Företagens resor bedöms ha störst potential att öka andelen förnybara drivmedel, genom att miljöfordon används. Bilpool har också haft mätbar effekt under projektperioden. Potentialen är än så länge mindre för Företagens transporter, då utbudet av miljöfordon bland lastbilar är mycket begränsat. Cykel och Samhällsplanering bedöms inte ha någon koppling till denna målsättning.

Samtliga projekt bedöms ha koppling till målsättningen att minska trafikbullret. För att effekterna skall vara mätbara krävs emellertid relativt stora förändringar i trafikflödena, vilket inte uppnåtts av projekten, de bedöms inte heller ha mätbar potential på sikt.

Undantaget är Företagens transporter som påverkar lastbilstransporterna, och därmed bullertoppar. Lokalt kan det också ha stor effekt på trafikflödena.

Minskade utsläpp av NO<sub>x</sub> är direkt kopplat till trafikarbete med bil särskilt tunga fordon, samt användning av alternativa drivmedel. Företagens transporter och Samhällsplanering är de projekt som bedöms ha störst potential ur denna aspekt. Samtliga projekt bedöms ha koppling till målsättningen, men endast Bilpool bedöms ha haft några mätbara effekter under projektperioden.

Samtliga projekt bedöms ha koppling till målet att motverka en ökning av vägtrafiksystemets ytanspråk per invånare. Samhällsplanering bedöms ha störst potential att ha reducera ytanspråken.

Samtliga projekt bedöms ha koppling till målet att öka trafiksäkerheten. Samhällsplanering bedöms ha störst potential på sikt. Potentialen hos Bilpool och Företagens resor ligger i övergången till nyare och därmed trafiksäkrare fordon. För företagens resor och Företagens transporter bidrar även det lugnare och mer planerade körsättet ("Eco driving") till en ökad trafiksäkerhet. Även Cykel har relativt stor potential att påverka trafiksäkerheten på sikt. Med nya och ett större nyttjande av befintliga cykelbanor separeras cyklisterna från övrig trafik. Projektet Cykel har även bidragit positivt genom de jämnhetsmätningar som i förlängningen väntas leda till ett beläggningsprogram för cykelvägarna initieras.

Samtliga projekt bedöms kunna minska trängseln på vägnätet i Stockholm. Under projektperioden bedöms effekten som liten men potentialen på sikt är större.

Cykel och Samhällsplanering (för ökad cykling och gång) bedöms ha störst potential att påverka folkhälsan positivt. Cykel har också haft mätbara effekter under projektperioden. Företagens resor bedöms ha viss potential, genom ett ökat nyttjande av gång och cykel, däremot inte Bilpool som ändå har en viss koppling, eller Företagens transporter som inte bedöms ha någon koppling till denna aspekt.

Samhällsplanering har störst potential att påverka stadsmiljön positivt. Övriga projekt bedöms ha koppling till detta mål idag och en positiv påverkan på sikt.

## ANALYS

I detta avsnitt analyseras projektens genomförande och effekter. Hinder och drivkrafter som påverkat projekten redovisas.

Vissa av målen i projekten har varit svåra att nå. Detta beror delvis på hinder under projekttiden men även på att det tar tid att förändra attityder, liksom processen att gå från analys till handling. I stora delar av arbetet med företag saknas helt rådighet över processen. Målen har inte alltid varit formulerade tillräckligt konkret för att möjliggöra en tydlig måluppföljning.

De medverkande företagen/organisationerna har dock gett ett bra gensvar och ser vinster med att se över sitt resande, även om det ibland varit svårt att veta hur de ska hantera frågan och vad det innebär för deras verksamhet och effektivitet om de förändrar sitt resande. Mycket av det genomförda arbetet med Företagens resor och transporter samt Bilpooler har inte lett till reella förändringar inom projekttiden. Det genomförda arbetet förväntas dock kunna ge positiva effekter på längre sikt.

De företag som planerar åtgärder nu efter samarbete med Stockholm Mobilitet kan emellertid behöva visst fortsatt stöd för att fullfölja implementeringen. Framtaget material, metoder, strategier samt erfarenheter gör att det idag finns en ökad potential för ett effektivare fortsatt arbete med frågorna.

Nedan redovisas hinder och drivkrafter som är gemensamma för alla projekten samt projektspecifika analyser.

Tabell 14 Översikt hinder och drivkrafter

Projekt	2004			2005												2006												2007													
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Huvudprocessen	M	K																																							
Företagens resor	M	K																																							
Företagens transporter	M	K																																							
Bilpool	M	K																																							
Cykel	M	K																																							
Samhällsplanering									M																																

Hinder & drivkrafter	2004			2005												2006												2007															
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Klimatdebatt																																											
Trängselskatt																																											
SL:s enhetsaxa																																											
Förmånsbeskattning parkering																																											
Politiskt maktskifte																																											

## Hinder

Nedan redovisas hinder som påverkat projektet.

### **Brist på förankring**

Projektet var inte tillräckligt förankrat bland tjänstemän i Stockholms stad, och i viss mån inte heller på politiskt håll, innan bidragsansökningarna lämnades in. Detta beror delvis på att processen kring ansökningsförfarandet gick snabbt och tid till en bred förankring saknades.

### **Otydliga målformuleringar**

Tidsbristen i ansökningssskedet gjorde att målformuleringarna inte diskuterades och förankrades i tid. Projektmålen borde i vissa fall ha varit tydligare och kvantifierbara.

### **Ändring av politisk majoritet, intern omorganisation**

Valet 2006 medförde ändrad politisk majoritet och en period av osäkerhet kring Stockholm Mobilitets framtid. Intern omorganisation (inom såväl Trafikkontoret som Stockholm Mobilitet) har också lett till vissa förseningar.

Projektet har periodvis varit underbemannat och huvudprocessen har bytt projektledare tre gånger, vilket försvårat effektiviteten i arbetet.

Delar av projektets operativa verksamhet avslutades några månader tidigare än vad som planerades initialt då tids- och aktivitetsplaner för projekten togs fram. Projektet Samhällsplanering och delar av Bilpool pågick till ordinarie slutdatum 31 december 2007.

### **Inte integrerat i verksamheten**

Stockholm Mobilitet har inte varit en integrerad del i Trafikkontorets ordinarie verksamhet, vilket lett till att det inte fått så stort genomslag och tyngd som det annars skulle kunna ha fått. Merparten av projektledarna var projektanställda vilket försämrat kontinuiteten och kunskapsöverföringen samt försvårade det strategiska arbetet kring de aktuella frågorna.

### **Stadens roll och ansvar oklart**

Stadens roll och ansvar för användningen av infrastrukturen är idag oklar. Vem ansvarar för en hållbar *utformning* och *användning* av transportsystemet? Hur kopplas utformning av staden samt transportsystemet mot långsiktiga klimatmål? Stadens ansvar och roll för effektivisering av egna och övriga aktörers resor och transporter i Stockholm bör tydliggöras.



## **Tar tid att gå från analys till implementering**

Tidsaspekten har varit ett hinder för projekten som arbetet med företag (Företagens resor, Företagens transporter och Bilpool) när det gäller att nå uppsatta mål inom uppsatt tid. Att gå från analys till verklig implementering av policyåtgärder har för vissa företag, men inte alla, visat sig ta längre tid än Stockholm Mobilitets projekttid.

## **Drivkrafter**

Flera omvärldsfaktorer har gett projektet medvind.

### **Klimatdriv i media**

Hösten 2006 började klimatfrågan att uppmärksammas på allvar i media. Klimatfokuseringen ökade medvetenheten och intresset för projektets frågor hos såväl allmänheten som företag och offentliga organisationer.

### **Trängselskatt**

Försöket med trängselskatt genomfördes i Stockholm under perioden januari – juli 2006. Trängselskatt infördes sedan permanent från och med augusti 2007. Trängselskatten gjorde att det blev mer attraktivt att finna ett alternativ till bilen.

### **Bättre förutsättningar för cykling**

Förutsättningarna för cykling har blivit bättre då cykelvägnätet i staden förbättrats dels genom utbyggnad och dels genom förbättrat underhåll. Antalet cykelpumpar och väderskyddade cykelparkeringar har ökat, och låsningsmöjligheterna förbättrats.

### **Nytt taxesystem för kollektivtrafiken**

Under projekttiden (maj 2006) införde SL ett nytt taxesystem som ersatte det tidigare zon-systemet. Systemet byggde på en så kallad enhetstaxa. En resa kostade därmed detsamma oavsett längd (20 kr). Taxesystemet ledde till ett ökat resande med kollektivtrafik.<sup>11</sup> Hur det påverkade resandet med andra färdmedel är däremot inte utrett. Enhetstaxan ersattes med ett nytt zon-system i april 2007.

### **Ökad kontroll av förmånsbeskattning av fri parkering**

Skatteverkets utökade kontroll av förmånsbeskattning av fri parkering vid arbetsplatser är ett annat exempel på omvärldsfaktor som har gynnat projektets frågor.

---

<sup>11</sup> SLs Årsrapport 2006

## Samverkan med andra aktörer

Samverkan med andra aktörer i regionen har ökat värdet av insatserna inom Stockholm Mobilitet. Samarbetet inom den regionala plattformen för hållbara resor och transporter har varit mycket positivt för Stockholm Mobilitet. Här har Trafikkontoret via projektet samverkat med Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Kommunförbundet i Stockholms län och i viss mån med Regionplane- och Trafikkontoret. Ett annat exempel är cykelprojektets samverkan med Vägverket Region Stockholm och ordinarie cykelverksamhet inom Trafikkontoret. Projektet Företagens resors koppling till den akademiska forskningen vid KTH har gjort företagen mer motiverade. Även kopplingen mellan projekten såsom Företagens resors samarbete med Bilpool och Cykel, har varit en drivkraft.

## Projektspecifika analyser

Projektet har haft olika målgrupper. Bilpool, Företagens resor och Företagens transporter har framförallt arbetat med att påverka företag och deras personal. Cykel har riktat sig mot allmänheten. Samhällsplanering valde att rikta sig till stadens tjänstemän, för att höja medvetenheten och kunskaperna kring hållbart resande och stadsplanering.

De projekt som arbetat processinriktat med företag (Bilpool, Företagens resor och Företagens transporter) har stött på likartade hinder, vilket lett till den gemensamma insikten det tar tid att gå från analys till implementering, och därmed också att nå mätbara resultat i exempelvis termer av koldioxidutsläpp.

Projektet har, förutom Samhällsplanering, enbart bemannats med projektanställd personal. Konsulter har använts både som experter och resursförstärkning. Genom att de inte bemannats med personal från den ordinarie verksamheten riskerar delar av den erfarenhet och kunskap som byggts upp att försvinna från staden i och med projektets slut.

## Analys av projektet Företagens resor

Resplaner för företag, med en inriktning på att minska användningen av bil och flyg för arbetsresor, var den åtgärd som visade sig mest (kostnads)effektiv av de mjuka<sup>12</sup> åtgärder för persontransporter som studerades i en nyligen framtagen rapport<sup>13</sup>. Enligt rapporten har resplaner för företag en potential att minska persontrafikarbetet i Stockholms innerstad med 1,6 % (motsvarande siffra för länet är även den 1,6 %). Mjuka åtgärder

<sup>12</sup> Med mjuka åtgärder menas information, attitydpåverkan och organisatoriska åtgärder.

<sup>13</sup> *Effekter av Mobility Management åtgärder - en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur.* Karin Brundell Freij, WSP Analys&Strategi.

bedöms totalt ha en potential att minska trafikarbetet i innerstaden med 5 % på 10 års sikt. Kostnaden med resplaner uppskattas till 2 öre per inbesparad fordonskilometer. För att nå dit ska hälften av alla företag omfattas av resplaner inom en tio-årsperiod. Enligt internationella erfarenheter kan man förvänta sig att de anställda på företag med resplaner minskar sin användning av bil till arbetet med 10%.

Genom projektet Företagens resor har Stockholms stad utvecklat helt nya arbetssätt för att effektivisera trafikplaneringen där man utgått från näringslivets behov och tillsammans med näringslivet och trafikhuvudmän utvecklat trafiken inom staden. Detta har visat sig vara mycket populärt bland de företag som deltagit (Swedbank, TeliaSonera och Länsförsäkringar). Arbetet har bedrivits i samverkan med KTH och deltagande företagens tjänsteresor har analyserats med verktyg som utvecklats som en del av en doktorsavhandling. Detta har i sin tur skapat tyngd åt projektet och stärkt de säljande argumenten mot företagen att jobba med mobilitetsstyrning.

Företagen har påbörjat ett förändringsarbete inom projektet men kommer sannolikt att behöva ytterligare (konsult)stöd vid genomförandet av åtgärderna samt vid uppföljning och utvärdering av resultat och effekter.

Projektet visar att det är möjligt att minska CO<sub>2</sub>-utsläpp på upp till 40 procent parallellt med en företagsekonomisk besparingspotential om 10-20 miljoner kr/år genom rimliga policypaket för företag i storleksordningen 3000-4000 anställda. De stora potentiella företagsekonomiska besparingarna gör att det i framtida samarbeten är viktigt att hitta win-win möjligheter, genom att företagen exempelvis själva ansvarar för finansiering av sitt klimatarbete. Att överlåta företagets betalningsvilja till marknaden är nödvändigt på lång sikt då kostnadseffektivt klimatarbete måste kunna ske utan ”konstgjord andning”. Sannolikt krävs dock olika former av stödjande aktiviteter tillsammans med ekonomiska incitament för att få igång företagets egna arbete.

#### Lärdomar och rekommendationer från projektet Företagens resor

- Planera realistiskt – det tar tid att gå från analys till implementering
- Konkret koppling mellan klimat och ekonomi – exponera goda exempel i media – en drivkraft för företagen
- Eftersträva att företagen på lång sikt tar ansvar eget för finansiering.

## Analys av projektet Företagens transporter

Uppskattningar har gjorts på potentiella koldioxidreduktioner om ett antal godsprojekt implementerades i Stockholms stad.<sup>14</sup> Uppskattningarna visar att potentialen för minskade emissioner av koldioxid är som störst vid en samordning av varudistributionen i Stockholms stad (6 300 ton CO<sub>2</sub>/år). Kommunerna har en viktig roll att spela för att skapa förutsättningar för en välfungerande effektiv varudistribution.

Den näst största besparingen enligt samma undersökning fås vid införande av Heavy EcoDriving (2 100 ton CO<sub>2</sub>/år). Den faktiska potentialen för Heavy EcoDriving är oerhört beroende av chaufförernas kompetens och villighet att tillämpa konceptet, vilket är starkt förknippat med motivationshöjande åtgärder och uppföljning. ELP-zoner<sup>15</sup> och kvälls/nattdistribution ger i sammanhanget betydligt mindre besparingar (760 respektive 500 ton CO<sub>2</sub>/år). Siffrorna bör endast betraktas som indikatorer på en besparingspotential eftersom den påverkas av många fler faktorer än vad som ingår i de överslagskalkyler som resultaten baseras på, exempelvis olika aktörers intresse, vilja, engagemang, kompetens, ekonomiskt handlingsutrymme, antal deltagare, geografiska och infrastrukturella förutsättningar.

Projektet Företagens transporter fokuserade framförallt på uppföljning av bränsleförbrukning samt införande av miljö- och trafiksäkerhetsmål, policyförändringar och handlingsplaner. Projektet har informerat om Heavy EcoDriving och tagit fram en emissionsrapport där förändringar i bränsleförbrukning och emissioner enkelt kan följas. Ett flertal stöddokument och förlagor för både det interna och externa arbetet har tagits fram vilka är till stor nytta för framtida projekt. Strategidokumentet togs dock fram relativt sent i projektet. Hade de tagits fram tidigare i processen hade arbetet med företagen troligen kunnat vara mer strukturerat och målinriktat. Projektet hade även kunnat samverka mer med projektet Företagens resor. Även om Företagens transporter inte var planerat att samverka med något forskningsprojekt (som Företagens resor var planerat att göra), kunde projektet ha dragit nytta av lärdomar som löpande drogs vid exempelvis användningen av den arbetsmodell som arbetades fram inom Företagens resor.

I den närmaste framtiden finns ett fortsatt behov att stötta transportföretag mot mer effektiva transporter. Om även transportföretag kan minska sina CO<sub>2</sub>-utsläpp parallellt med företagsekonomiska besparingar (som Företagens resor visade), borde även inom detta område finnas potential för större egenfinansiering. Därmed finns det ännu mer att

---

<sup>14</sup> PM: Uppskattad potential för besparing av koldioxid för utvalda godsprojekt. Sebastian Bäckström och Martina Bohlin, WSP Analys och Strategi.

<sup>15</sup> En ELP-zon är en allmän plats som reserverats enbart för lastning och lossning av gods som ska till mottagare belägna i ett avgränsat tätbebyggt område, exempelvis en stadskärna. ELP:n är cirka 30 meter vid och kan hantera 3-5 distributionsfordon åt gången.

vinna vid samverkan mellan projekt liknande Företagens Transporter och Företagens resor även i framtiden.

#### Lärdomar och rekommendationer från projektet Företagens Transporter

- Använd framtagna förlagor i framtida projekt

Ett flertal stöddokument och förlagor för både det interna och externa arbetet har tagits fram, exempel förlaga till miljömål, miljöpolicy, handlingsplaner, åtgärdsförslag samt emissionsrapport. Sprid dessa till andra företag/organisationer och använd i framtida projekt.

- Öka kunskaperna om stadens godstransporter

Stadens arbete kring godstransporter skulle kunna intensifieras på strategisk nivå. Stadens kunskaper om de egna godsflödena liksom övriga godsflöden inom kommunen är idag bristfälliga. Ökad kunskap om flöden skulle möjliggöra att rätt åtgärder genomförs för att minska de negativa effekterna av godstransporterna.

## Analys av projektet Bilpool

Enligt en nyligen framtagen rapport<sup>16</sup> har bilpooler en potential att minska trafikarbetet med bil i innerstan med 0,4 % (motsvarande siffra för länet är 0,03 %). Kostnaden uppskattas till 40 öre per inbesparad fordonskilometer. För att nå dit ska 400 företag och 300 privata användare årligen ansluta sig till bilpool under en tio-årsperiod. Erfarenheter från Schweiz visar att tillväxten blir mångdubbelt större än detta när kollektivtrafiken marknadsför sina tjänster i kombinationen med bilpool. Ett gott exempel från Stockholm är Hammarby sjöstad, där 8 % av hushållen utnyttjar bilpoolstjänster.

Satsningar på bilpool med fokus på att få fler företag att ansluta sig till bilpooler, var en åtgärd som enligt samma rapport bedömdes så gott som uteslutande ha effekt i innerstaden. Utöver de CO<sub>2</sub>-reduktioner som det minskade trafikarbetet ger, minskar bilpooler ofta CO<sub>2</sub>-utsläpp eftersom de oftast drivs med förnybara drivmedel. I beräkningarna har man räknat med att man med att varje fordonskilometer som ”sparas in” vid övergång till bilpool, motsvaras av ytterligare nästan 3 fordonskilometer som förts över från fossila bränslen till biobränslen. För att åstadkomma lika stora minskningar av CO<sub>2</sub>-utsläppen med hjälp av andra åtgärder skulle det alltså behövas en fyra gånger så stor minskning av biltrafikarbetet (dvs ca 1,5%).

Genom projektet Bilpool har ett antal offentliga organisationer och privata företag fått stöd i hur de kan effektivisera sina tjänsteresor. Metoder har tagits fram för kartläggning av nuläge och konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi vilka kan användas vid framtida kartläggningar. Alla har dock ännu inte tagit beslut om de kommer att övergå till bilpool.

De två största grupperna som fått hjälp med kartläggning av resor är förvaltningarna på Tekniska nämndhuset samt Stadsdelsförvaltningarna inom Stockholms stad. Den interna bilpoolen på Tekniska nämndhuset som idag administreras av Fastighetskontoret väntas övergå till bilpool i extern regi. Inventeringar av berörda förvaltningarnas behov blev klara i slutet av februari 2008 och Fastighetskontoret föreslog därefter Fastighetsnämnden att besluta om övergång till bilpool i extern regi, vilket också skedde i mars samma år. Förvaltningarnas övriga resor med bil, exempelvis med förvaltningsbilar, kan vara aktuella att övergå till bilpool i ett senare skede. Då kan det även finnas möjlighet för andra förvaltningar inom Stockholms stad att ropa av bilpoolstjänst på samma avtal så att flera upphandlingar inte behöver göras. Om detta blir verklighet ökar tillgången på poolbilar för hushållen kraftigt.

---

<sup>16</sup> *Effekter av Mobility Management åtgärder - en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. Karin Brundell Freij, WSP Analys&Strategi*

## Lärdomar och rekommendationer från projektet Bilpool

- Stora bilpooler med många användare behövs

Stora bilpooler med många användare behövs i innerstaden för att öka effektiviteten på bilpoolsmarknaden, som i sin tur snabbar på ett marknadsgenombrott. Genom att stadens förvaltningar och bolag nyttjar bilpooler som alternativ till leasingbilar och egen bil i tjänsten kan staden minska sina kostnader för bilresor inom verksamheterna, nå klimatmålen, frigöra parkeringsplatser och bidra till en ökad marknad för externt drivna bilpooler.

- Företagen i innerstaden en viktig målgrupp

Erfarenheterna från projektet är att det är effektivast att öka bilpoolsandelen hos företag i innerstaden, där hushåll och företag finns inom en begränsad geografi. Detta kan leda till bättre tillgänglighet till fordonen samt på sikt lägre kostnader för både hushåll och företag.

- Kostnadsbesparing inte allt

Kostnadsbesparingar inte alltid är ett tillräckligt argument för företag att välja bort bilen som färdmedel. Den eventuella uppoffring det innebär för personalen att inte åka bil, innebär också en typ av kostnad för företaget. För att styrka liknande projekt i framtiden bör verksamhetsanalyser utvecklas så förändringar kan analyseras och motiveras ur olika perspektiv. Exempelvis kan vissa resor bli mindre effektiva om de inte längre kan göras i samband med resa till/från hemmet. Vissa företag har en bilpolicy som fungerar som en löneförmån för de anställda och vill inte förlora i attraktivitet som arbetsgivare.

- Tar tid att gå från analys till implementering

Som extern aktör måste man rätta sig efter företagens egen takt, processer och resurser, eventuella organisatoriska förändringar eller förändringar i ägarförhållanden, samtidigt som man inte har full information om hur dessa ser ut. Hur ska man arbeta med företag under implementeringen när man inte kan leda arbetet? Mycket återstår att lära om hur man effektivt skapar förändringar hos företag.

## **Analys av projektet Cykel**

Cykllandet i Stockholm har ökat sedan början av 1990-talet, och trenden har fortsatt under projektperioden. Hur mycket som är projektet Cykels förtjänst är omöjligt att säga. Projektmålet om 5 procent ökad cykling i staden har dock uppnåtts med god marginal. Projektet har också uppfyllt i princip samtliga åtaganden i både den ursprungliga projektbeskrivningen och i den projektplan som sattes upp i början av projektperioden.

De enkäter som genomförts inom projektet kan endast i viss mån utnyttjas för att utvärdera resultaten av detsamma. Kommande projekt borde arbeta med en mer medveten utvärderingsmetodik, avseende både kvantitativa och kvalitativa analyser.

Projektet Cykel skiljer sig något i upplägg från övriga projekt, i synnerhet de tre projekt som riktat sig mot företag. Redan i början av projektet stod dess upplägg tämligen klart, olika aktiviteter planerades in och genomfördes sedan. I den meningen har projektet inte inneburit en process eller bearbetning av en målgrupp, på samma sätt som i övriga projekt inom Stockholm Mobilitet.

Projektet Cykel valde att rikta in sig på en redan övertygad grupp cyklister, i syftet att behålla dem som cyklister samt att få dem att cykla mer. Åtgärder för denna grupp kommer även nya cyklister till nytta. I viss mån satsades även på nyrekryteringar, såsom vid rekryteringen av Hälsotrampare.

I den mån projektet frångått planerade aktiviteter har det varit till förmån för effektivare metoder, såsom den digitala jämnhetsmätning av cykelbanorna som genomfördes istället för de manuella cykelvägsanalyser som fanns i planerna för projektet.

Att finna goda samarbeten internt på Trafikkontoret har varit fruktbart för projektet som även haft omfattande samarbeten med flera externa aktörer såsom Vägverket, NTF med flera. Däremot har projektet inte samarbetat med övriga projekt inom Stockholm Mobilitet i tillräcklig omfattning. Ett naturligt samarbete har funnits med Företagens resor (avseende Hälsotrampare) däremot har projektet inte samarbetat med Stadsbyggnadskontoret och projektet Samhällsplanering vilket troligtvis hade varit effektivt exempelvis i den fas då man sökte efter lämpliga lokaliseringar för demonstration av cykelparkeringar.

## **Lärdomar och rekommendationer från projektet Cykel**

Här följer några lärdomar från projektet Cykel.

- ”Tänk bil, gör cykel!”.

Planeringen för cyklister bör ta efter planeringen för biltrafik. Cyklisterna behöver liksom bilisterna god vägkvalitet, trafiksäkerhet, orienterbarhet, framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter. Idag är det så gott som omöjligt att som cyklist orientera sig och



cykla efter skyltar, på det sätt som tas för givet när man kör bil. För att kunna orientera sig som cyklist måste man ha en god lokalkännedom redan från början eller förstås en bra cykelkarta.

- Samarbeta

Hitta engagerade och kunniga informella och formella samarbetspartners, både internt och extern. Hitta också former för samarbete med ansvariga för de ”hårda” värdena, såsom infrastrukturen

- Informera

Arbeta systematiskt med information till medborgarna kring de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen, såsom nya cykelbanor eller publika cykelpumpar.

### **Analys av projektet Samhällsplanering**

Att få in ett mobilitets- och hållbart resande-perspektiv redan i planskedet har stor potential att påverka människors rörelsemönster i en mer hållbar riktning på lång sikt.

Att integrera denna typ av frågor i den fysiska planeringen i staden kräver nya kunskaper, nya arbetsätt och kanske framför allt ett större samarbete över förvaltningsgränser. Projektet Samhällsplanering har framför allt fokuserat på att höja medvetenheten och kunskaperna internt inom staden, genom att knyta till sig planerare från flera olika fackförvaltningar och stadsdelar.

Några mätbara projektresultat i termer av exempelvis koldioxidutsläpp har inte setts under projektperioden, vilket heller inte var väntat. Målet var att bidra till att Stockholm blir en hållbar storstad, vilket omfattar miljöpåverkan men också trygghet och tillgänglighet. Huruvida detta mål uppfylls är avhängigt de processer som tar vid när projektet avslutas. Projektet har lagt en grund genom att belysa kopplingen mellan stadsutveckling och hållbart resande, höja kunskapsnivå, identifierat kunskapsluckor, skapat kontakter och engagemang, som bådär för ett ökat samarbete och integration av hållbart resande-perspektiv i den ordinarie verksamheten.

Att använda markanvändning som verktyg för att uppnå en bättre trafiksituation är effektivt, men ett mycket långsiktigt arbete, eftersom bebyggelsen förnyas långsamt. I rapporten ”Effekter av Mobility Management-åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur” studeras under rubriken Effektiv markanvändning effekten av en konsekvent och strikt markanvändningsstrategi. Ambitionen med den studerade strategin är att nya etableringar av bostäder och lokaler konsekvent lokaliseras i centrala, förtätande lägen med blandade funktioner och god kollektivtrafiktillgänglighet. På 10 år sikt bedöms detta strikta förhållningssätt kunna leda till en minskning av trafikarbetet med bil med 1 procent i Stockholms län respektive 0,3 procent i Stockholms innerstad.

Potentialen i en konsekvent integrering av mobilitetsperspektivet i samhällsplaneringen är stor, men för att den ska realiseras krävs att det engagemang som väckts och de kunskaper som inhämtats av de som varit direkt berörda av projektet också sprids till deras kollegor. Dessa personer har en mycket viktig roll för det fortsatta arbetet med att integrera ett hållbart resande perspektiv i planeringen av Stockholm.

Erfarenheterna från projektet är att det krävs ett ökat samarbete mellan förvaltningarna framöver. Projektet haft en viktig roll att föra samman representanter från olika delar av planeringen.

En kritik som kan riktas mot projektet är att det borde ha kunnat utnyttja tiden effektivare. Det har löpt under en period av två år, men huvuddelen av arbetet har genomförts under det senare av de två.

#### Lärdomar och rekommendationer från projektet Samhällsplanering

Här följer några lärdomar och rekommendationer från projektet Samhällsplanering:

- Höj kunskapsnivån

En generell kunskapshöjning kring kopplingen mellan stadsbyggande och hållbart resande välkomnas av planerarna, som efterlyser fler workshops, seminarier och dylikt på temat.

- Prioritera om

Fallstudien Urban Remix visar på möjligheterna att tänka nytt inom bebyggelse- och trafikplaneringen. En färdmedelsneutral trafikplanering skulle leda till ökad andel hållbart resande. En hierarkisk trafikmedelsprioritering där bilen flyttas ned i hierarkin är ytterligare ett steg mot hållbart resande.

- Ta fram strategiska trafikplaner på kommunal och regional nivå

För att underlätta samverkansarbetet mellan olika planeringsaktörer inom staden men även regionen och nationellt efterlyser planerarna strategiska trafikplaner på kommunal och regional nivå.

- Integrera tryggheten i ett tidigt programskede

En övergripande trygghetsanalys tidig i programskedet är inte svår att genomföra. Området bör sedan återanalyseras vartefter som mer detaljerade planer diskuteras. Att integrera en trygghetsanalys i ett tidigt programskede innebär att trygghets- och mobilitetsperspektivet får en plattform i det fortsatta arbetet.

## SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

I Naturvårdsverkets rapport ”Tvågradersmålet i sikte – Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050” redovisas fem scenarier för Sveriges energi- och transportsystem fram till 2050. Scenarierna är uppbyggda för att klara EUs och Sveriges tvågradersmål, vilket kräver att utsläppen av växthusgaser minskar med 85 % mellan år 2005 och år 2050. I samtliga scenarier krävs ökad tillförsel av koldioxidneutral primäreenergi, en kraftfull teknikeffektivisering och att dagens snabba ökning av vägtransporter, flygresor och resurskrävande varukonsumtion bryts. Det behövs en utveckling av planeringen, bl.a. genom en stadsplanering som ökar cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar till korta avstånd till servicefunktioner. Även utbyte av en viss del arbets- och tjänsteresor (upp till ca 20 %) mot högkvalitativ IT-kommunikation innefattas.

Enligt en studie av Karin Brundell-Frejij<sup>17</sup> kan mjuka åtgärder minska trafikarbetet i Stockholms innerstad med ca 5 % på 10 års sikt. Denna typ av åtgärder är alltså ett realistiskt komplement till andra trimningsåtgärder. Störst effekt samt mest kostnadseffektivt var *Resplaner för företag*, vilket bedöms kunna reducera trafikarbetet med 1,6 % i innerstaden, till en kostnad på 2 öre per besparad fordonskilometer. Näst störst potential har *Samåkning* med en reduktionspotential på 0,8 % följt av *Riktad marknadsföring* på 0,6 % och *Bilpooler* på 0,4 %.

I en annan studie<sup>18</sup> analyseras vilka åtgärder som är effektivast för att reducera utsläppen av CO<sub>2</sub> från godstransporter i Stockholm. Störst effekt (ca 6300 ton/år) bedöms *Samlastning* ha följt av *Heavy Ecodriving*. Även *ELP-zoner* samt *Kvälls/nattdistribution* bedöms relevanta för Stockholm, men ger betydligt mindre effekt (ca 760 respektive 500 ton/år)

En väl vald kombination av hårda och mjuka åtgärder omfattande både gods- och persontransporter, tillsammans med ett något utvecklat arbetssätt i staden, möjliggör ett effektivare arbete med Stockholm mobilitets frågor framöver.

Nedan redovisas rekommendationer utifrån de lärdomar som gjorts under projektet. Rekommendationerna fokuserar främst för fortsatt arbete i Stockholm men kan även vara av intresse för andra aktörer i regionen samt för andra städer som vill arbeta med mobilitetsåtgärder i den ordinarie verksamheten eller i projektform.

---

<sup>17</sup> *Effekter av Mobility Management åtgärder - en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. Karin Brundell Freij, WSP Analys&Strategi.*

<sup>18</sup> *Effektstudie av godstransporter i Sverige och Europa, WSP Analys & Strategi 2007.*

### **Effektivisering stödjer flera olika mål**

Genom att arbeta med mjuka åtgärder, dvs underlätta för trafikanterna att själva välja nya färsätt och resa mer effektivt stöds flera av stadens långsiktiga mål. Dessutom lindras brister i stadens funktion och hot mot framtida utveckling.

- Framkomligheten förbättras
- Befintlig och ny infrastruktur används mer effektivt
- Utsläpp minskar
- Energianvändning till transporter minskar

### **Tydliggör ansvaret för utformning och användning av transportsystemet**

Ansvaret för en hållbar *utformning* och *användning* av transportsystemet delas av flera aktörer i staden och regionen. Rollfördelningen och vikten av utvecklat samarbete i dessa frågor är vital. Kopplingen mot långsiktiga klimat- och utvecklingsmål behöver förtydligas. Stadens roll för effektivisering av egna och andra aktörers resor och transporter i Stockholm är idag oklar.

### **Kombinera åtgärder för ökad effektivitet**

Genom att kombinera mjuka mobilitetsåtgärder med fysiska investeringar, ITS-lösningar, trafikstyrning samt information ökar förutsättningarna för ett mer hållbart resande.

### **Arbeta strategiskt**

Staden har redan idag mål för hållbart resande i exempelvis Vision 2030, men behöver utveckla strategier som leder dit. Hållbart resande måste också in i strategiska dokument såsom Översiktsplanen. Stockholmsregionen behöver också en gemensam strategisk trafikplaneringsinriktning. Strategin bör innehålla mål för resande med exempelvis kollektivtrafik, cykel och gång för att nå bl.a. klimatmål och långsiktiga utvecklingsmål samt åtgärder såsom Mobility management, ITS samt infrastruktursatsningar för att nå målen.

För att säkra genomförbarheten bör strategierna förankras brett bland politiker och tjänstemän inom flera förvaltningar (Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret m fl) samt i regionen.

Sträva efter att staden arbetar i enlighet med Vägverkets så kallade fyrstegsprincip. Enligt fyrstegsprincipen ska förslagen till lämpliga lösningar på identifierade problem diskuteras och prövas på ett mera förutsättningslöst sätt än tidigare:

- Steg 1 Pröva och överväg åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

- Steg 2 Pröva åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.
- Steg 3 Prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.
- Steg 4 Prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader.

Samt med åtgärder inom de insatsområden som Vägverket redovisar i sin klimatstrategi;

- Effektivisering inom transportsektorn
- Storskalig introduktion av biobränslen inom transportsektorn
- Påverka efterfrågan på transporter och nå ökad samverkan mellan transportslagen.

### **Samarbeta regionalt**

Resor och godstransporter är en regional fråga och det är viktigt att stadens och regionens aktörer samverkar. Ett fortsatt samarbete inom den regionala plattformen för hållbart resande är centralt. Ett gott samarbete med SL och övriga kommuner i länet är av stor vikt för att säkra en kostnadseffektiv och attraktiv kollektivtrafik i länet.

Flera aktörer har också uttryckt behovet av en strategisk trafikplanering även för regionen. Idag hanteras större trafikobjekt av betydelse för regionen i RUFSS, men här saknas exempelvis i stort sett en prioritering mellan de olika objekten, och färd sätt som gång och cykel har ingen given plats.

### **Integrera mobilitetsfrågorna i ordinarie verksamhet**

Mobilitetsfrågorna och frågor om hållbar utveckling av transportsystemet hanteras långsiktigt mest effektivt inom den ordinarie strategiska trafikplaneringen och skall ses som ett naturligt komplement till andra åtgärder för att nå vision 2030:s långsiktiga utvecklingsmål.

### **Tydliga realistiska mål och systematisk uppföljning**

Det är i många fall svårt att kvantifiera resultat från informationsprojekt som besparande ton koldioxid. Det är också svårt att bryta ut en specifik åtgärd och kvantifiera dess effekt. Formulera målen så att de är realistiska och uppföljningsbara. Säkerställ en systematisk uppföljning. Ta tillvara erfarenheter från utvärderingsmetoder från andra informationsprojekt (exempelvis SUMO<sup>19</sup>).

---

<sup>19</sup> System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket (2004)

### **Öka kunskaperna om stadens godstransporter**

Stadens arbete kring godstransporter behöver intensifieras på strategisk nivå samt samordnas med regionala och nationella aktörer. Stadens kunskaper om de egna godsflödena liksom övriga godsflöden inom kommunen och regionen är idag bristfälliga, vilket försvårar prioritering av åtgärder för att minska de negativa effekterna av godstransporterna.

## **SPECIFIKA UPPGIFTER KLIMP SAMT MILJÖMILJARD**

Trafikkontoret har erhållit ekonomiskt stöd för Stockholm Mobilitet från både KLIMP och Stockholms stads Miljömiljard. Nedan redovisas specifika uppgifter som finansörerna efterfrågar, som inte framkommit i tidigare delar av rapporten. Kraven har framkommit genom de rapportmallar som tagits fram för KLIMP respektive Miljömiljarden samt i NFS 2003:13, paragraf 18. I NFS 2003:13 paragraf 19 finns krav på att revisorsintyg sak bifogas slutrapporten. Intyget hittas i bilaga 5.

### **Vilken samverkan har ägt rum med näringsliv, organisationer, universitet, högskolor och andra aktörer?**

Samverkan med andra aktörer redovisas i kapitlen Företagens resor, Företagens transporter, Bilpool, Cykel och Samhällsplanering

### **Hur har allmänheten engagerats och i vilken utsträckning har både män och kvinnor varit delaktiga?**

Allmänheten har främst engagerats inom projektet cykel, bland annat genom invigningar av infrastruktur, framtagande av en utflyktsguide etc. Internt har projektet haft både manliga och kvinnliga projektledare, delprojektledare samt projektmedarbetare. Både manliga och kvinnliga tjänstemännen har varit delaktiga i samverkan med projekten. Kontaktpersonerna på de företag som projektet samarbetat med har huvudsakligen varit män.

### **Hur har information och kunskap spridits?**

Se avsnittet ”Information och kunskapsspridning” under respektive åtgärdsbeskrivning.

### **Redovisa de miljöeffekter som påvisats under åtgärdens livslängd, inkl nya eller förändrade**

Miljöeffekter för projekten redovisas i kapitlet Effekter och måluppfyllelse. Samtliga projekt utom Bilpool är dock informationsprojekt.

### **Redovisa ekonomin för åtgärden, specificera kostnaden i bilaga**

Separat redovisning är gjord till KLIMP-kansliet i Stockholm.

### **Åtgärdsbeskrivning – sammanfattning**

En beskrivning av projektens syfte, mål och aktiviteter som har genomförts beskrivs i kapitlen Företagens resor, Företagens transporter, Bilpool, Cykel och Samhällsplanering

### **Ytterligare bidrag som beviljats för åtgärden**

Projektet har finansierats av KLIMP och Stockholms Stads Miljömiljard.

### **Hur har resultaten utvärderats?**

Utvärderingen har huvudsakligen genomförts genom intervjuer och workshops. Respektive delprojektledare intervjuades utifrån en intervjuguide med frågor i syfte att samla in projektspecifikt underlag. Två workshops anordnades därefter där alla delprojektledarna samlades. Under dessa workshops diskuterades projektövergripande frågor såsom gemensamma hinder, drivkrafter och lärdomar. Intervjuerna och workshops kompletterades med information från rapporter som tagits fram inom ramen för Stockholm Mobilitet, främst för att dra slutsatser om projektens potential.

### **Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas?**

Exakt hur Trafikkontoret avser fortsätta med arbetet med Företagens resor och transporter är inte klart. Delvis fortsätter arbetet inom ramen för Klimatpakten, ett samarbete mellan staden och företag verksamma i Stockholmsregionen. Syftet med initiativet är att staden och näringslivet kraftsamlar för att minska klimatpåverkan. Varje deltagare agerar utifrån sina egna villkor, men det gemensamma målet är en tydlig inriktning att minska sin klimatpåverkan. De företag som ansluter sig till Klimatpakten åtar sig, liksom staden, att sätta upp mål om att minska sina växthusgasutsläpp med 10 procent under perioden 2007 – 2010.

Staden kommer att fortsätta satsningen för att öka cyklingen i staden, genom bl.a. cykelkartan och andra verktyg, investeringar i nya och befintliga cykelstråk, planera för cykel i planer och program etc.

Erfarenheterna från projektet Samhällsplanering överlämnas och integreras inom översiktsplaneprocessen. Under stadsbyggnadskontorets ledning, kommer en rad förvaltningar, bolag och regionala aktörer med flera att involveras i arbetet. Frågorna kommer att fördjupas och spridas vidare, samt inte minst integreras med den övergripande frågan om främst ytterstadens framtida utveckling. Här står bl.a. frågor om rörlighet, täthet och tyngdpunkter i fokus. För mer konkreta förslag, se kapitel Samhällsplanering.



**Redogör för vilka miljökrav som ställts i de upphandlingar som genomförts för åtgärden**

Enbart upphandling av konsulttjänster har genomförts. Vid utvärderingen av anbuderna fick företag som var miljöcertifierade och hade en miljöpolicy högre poäng.

**Övriga miljöeffekter**

Se tabell 13

**Vilka mätbara miljöeffekter beräknas långsiktigt uppstå som följd av åtgärden?**

Potentiella effekter redovisas i kapitlet Effekter och måluppfyllelse. Se tabell 13.

**Vilka eventuella övriga resultat och effekter har uppnåtts under programperioden respektive beräknas långsiktigt uppstå till följd av åtgärden?**

Se tabell 13.

## **BILAGA 1 ORGANISATION**

Nedan redovisas namn på de personer som arbetat i projektet Stockholm Mobilitet.

### **Projektledning Stockholm Mobilitet**

Övergripande projektledare för Stockholm Mobilitet har varit Karin Lundgren, Titti de Verdier, Staffan Forsell och Nicholas Hort. Personerna arbetade inte samtidigt utan under olika perioder av projektet.

Anette Ekström samt Evelyn Lindell har arbetat med information/kommunikation i projektet. Eva Tibblin har arbetat med projektadministration samt ekonomi.

### **Företagens resor och transporter**

Företagens resor

*Projektledare:* Markus Robèrt

*Projektgrupp:* Nicholas Hort, Maria Tuvevesson samt Victoria Palmqvist.

Personerna arbetade inte samtidigt, utan under olika perioder av projektet.

Företagens transporter

*Projektledare:* Ebba Jordelius

*Projektgrupp:* Victoria Palmqvist

### **Bilpool**

*Projektledare:* Titti de Verdier, Nicholas Hort

*Projektgrupp:* Nicholas Hort, Sven Alexandersson.

Personerna arbetade inte samtidigt, utan under olika perioder av projektet.

### **Cykel**

*Projektledare:* Per-Åke Tjärnberg

*Projektgrupp:* Krister Isaksson

### **Samhällsplanering**

*Projektledare:* Emelie Eriksson, Eva Widergren

*Projektgrupp:* Anton Wästberg, Siiri Jacobsson, Markus Poletti

Personerna arbetade inte samtidigt, utan under olika perioder av projektet.

## Styrgrupp

Styrgruppen för projektet har bestått av följande:

- Trafikkontoret Trafikplaneringsavdelningen: Anette Scheibe.
- Miljöförvaltningen, Plan och miljö: Gustaf Landahl.
- SLK, Infrastrukturavdelningen, Miljömiljarden: Mikael Hietala.
- SLK, Infrastrukturavdelningen, KLIMP: Carina Tensmyr Hildinger.
- Stadsbyggnadskontoret, Strategiska avdelningen: Torsten Malmberg.
- Markkontoret, Miljö och teknik: Eva Olsson (ersättare Pavel Husevka)
- SDF, Enskede-Årsta: Leif Fransson.
- SDF, Kungsholmen: Yngve Lindström.

## BILAGA 2 EKONOMI

Tabell 15 Ekonomisk uppföljning alla delprojekt

	Utfall	Budget	Bidrag KLIMP	Bidrag Miljömiljard
Huvudprocessen	3 583 161	5 400 000		5 400 000
Företagens resor och transporter	6 024 363	5 400 000	1 350 000	4 050 000
Bilpool	5 269 584	6 000 000	1 800 000	4 200 000
Cykel	5 905 434	5 600 000	1 400 000	4 200 000
Samhällsplanering	2 026 970	2 700 000		2 700 000
<i>Totalt</i>	<i>22 809 512</i>	<i>25 100 000</i>	<i>4 550 000</i>	<i>20 550 000</i>

Tabell 16 Ekonomisk uppföljning Huvudprocessen

	Kostnad (hela projektperioden)
Personal	595 851
Konsult	2 726 050
Marknadsföring	169 619
Entreprenad	0
Övrigt	91 641
<i>Totalt</i>	<i>3 583 161</i>

Tabell 17 Ekonomisk uppföljning Företagens resor och transporter

	Kostnad (hela projektperioden)
Personal	2 474 097
Konsult	3 290 240
Marknadsföring	79 052
Entreprenad	0
Övrigt	180 974
<i>Totalt</i>	<i>6 024 363</i>

*Tabell 18 Ekonomisk uppföljning Bilpool*

	Kostnad (hela projektperioden)
Personal	1 537 063
Konsult	3 102 127
Marknadsföring	519 366
Entreprenad	564
Övrigt	110 463
<i>Totalt</i>	<i>5 269 584</i>

*Tabell 19 Ekonomisk uppföljning Cykel*

	Kostnad (hela projektperioden)
Personal	1 557 344
Konsult	312 152
Marknadsföring	3 412 526
Entreprenad	345 242
Övrigt	278 170
<i>Totalt</i>	<i>5 905 434</i>

*Tabell 20 Ekonomisk uppföljning Samhällsplanering*

	Kostnad (hela projektperioden)
Personal	1 379 116
Konsult	634 291
Marknadsföring	0
Entreprenad	0
Övrigt	13 563
<i>Totalt</i>	<i>2 026 970</i>

## BILAGA 3 INFORMATIONSMATERIAL, RAPPORTER ETC

Nedan följer en sammanställning av informationsmaterial, rapporter, stöd- och strategidokument m.m. som tagits fram i de olika delprojekten.

### Cykel

- Cykelkarta, pappersformat  
kan beställas kostnadsfritt från Stockholms stad ([www.stockholm.se/cykling](http://www.stockholm.se/cykling))
- Cykelkarta, digitalt  
[www.map.stockholm.se/kartago/kartago\\_fr\\_sth.html](http://www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_sth.html)
- Smultronställen i Stockholm  
kan beställas kostnadsfritt från Stockholms stad, rutternas finns också som pdf-dokument att ladda ned från [www.stockholm.se/cykling](http://www.stockholm.se/cykling)
- Cykelkalender 2007
- Cykelstockholm i siffror  
[www.stockholm.se/tk/cykling](http://www.stockholm.se/tk/cykling)
- Cykling i Stockholm  
Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006,  
[www.stockholm.se/tk/cykling](http://www.stockholm.se/tk/cykling)
- Stockholms cykeldag 2006  
[www.ntf.se/Stockholm](http://www.ntf.se/Stockholm)
- Stockholms cykeldag 2007  
[www.stockholm.se/tk/cykling](http://www.stockholm.se/tk/cykling),  
[www.ntf.se/Stockholm](http://www.ntf.se/Stockholm)
- Att cykla i Stockholm - Så tycker stockholmarna  
[www.stockholm.se/tk/cykling](http://www.stockholm.se/tk/cykling)

### Företagens Resor

- Robèrt, M. 2007a. Mobility Management and Climate Change Policies.  
Doktorsavhandling KTH.

### Företagens Transporter - strategier och stöddokument

- *Avgränsning av målgrupper*  
Målgrupper preciserades med hänsyn till bland annat var företagen är placerade, var transporterna huvudsakligen utförs, omsättning och antalet fordon.
- *Förhållningssätt till företagen*

Gemensamma utgångspunkter för att säkerställa att alla företag får samma information om projektet och ges samma förutsättningar att kunna delta i projektet.

- *Checklistor kontaktuppgifter och nuläge*  
Checklista för att samla information om kontaktuppgifter och nuläge, dvs uppgifter om respektive företag samt dess transporter och miljö- och trafiksäkerhetsarbete.
- *Avsiktsförklaring*  
Avsiktsförklaring med syfte att tydliggöra att ett samarbete har påbörjats mellan företaget och Stockholm Mobilitet.
- *Checklista för kontakter*  
Checklista som stöd i arbetet med alla kontakter som görs med företagen.

Även förslag till miljömål, policydokument, handlingsplaner, åtgärdsförslag mm togs fram för att användas som utgångspunkt i förändringsarbetet med företaget;

- *Miljömål – egna transporter*  
Förlaga till miljömål för åkerier och företag med egna transporter.
- *Handlingsplan- egna transporter*  
Förlaga till handlingsplan för åkerier och företag med egna transporter i syfte att beskriva vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå uppsatta miljömål.
- *Miljöpolicy – egna transporter*  
Förlaga till miljöpolicy för Åkerier och Företag med egna transporter
- *Miljöpolicy – upphandlade transporter*  
Förlaga till miljöpolicy för organisationer som upphandlar transporter
- *Åtgärdsförslag - egna transporter*  
Generella åtgärdsförslag för Företag som genomför egna transporter
- *Åtgärdsförslag – köpare av transporter*  
Generella åtgärdsförslag för köpare av transporter
- *Åtgärdsförslag -åkerier*  
Generella åtgärdsförslag för åkerier
- *Att tänka på vid upphandling av transporter (miljö och trafiksäkerhet)*
- *Riktlinjer för förmånsbilar och privatbilar i tjänst*
- *Krav på taxiresor*  
Förslag på krav som kan ställas vid beställning av taxiresor av företag, hotell eller transportgenererande företag som har ett avtal eller en uppgörelse med ett eller flera taxiföretag avseende resor för anställda eller gäster/kunder. Förslagen som bygger på säkra och miljöanpassade resor kan anpassas utifrån företagets eller hotellens behov och önskemål.
- *Emissionsrapport*

Exceldokument som räknar ut och sammanställer emissioner utifrån bränsleförbrukning.

Rapporter som togs fram:

- Tvåkortssystem för bränsleuppföljning (uppföljning av bränsleförbrukning per fordon samt per förare)
- Miljöprogressiva företag
- Effekter av Mobility Management åtgärder - en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP Analys & Strategi, 2007.
- Effekstudie av godstransporter i Sverige och Europa, WSP Analys & Strategi, 2007.
- Förstudie restaurang Prinsen

Bilpool

Rapporter som togs fram:

- Bilresor i tjänst på HSB. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Bilresor i tjänst på WSP. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Bilresor i tjänst på Tyréns. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Bilresor i tjänst på Länsstyrelsen. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Bilresor i tjänst på TallOil. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Bilresor i tjänst på Stadsdelsförvaltningarna. Möjliga vinster inom ekonomi och miljö
- Extern bilpoolslösning i tekniska Nämndhuset. Kartläggning av nuvarande kostnader och utsläpp för bilresor i tjänsten. Konsekvenser vid övergång till bilpool i extern regi.
- Bilpool i extern regi. Beräkning av ekonomi-, miljö-, och säkerhetseffekter.
- Folder "Vad är en modern bilpool?"

Annonser:

- Annons " De flesta företag har inte en aning om hur mycket de kan tjäna på en modern bilpool"
- Annons "Testa om du kan halvera bilkostnaderna för ditt företag"
- Annons "Halvera företagets bilkostnader".
- Annons "Halvera företagets bilkostnader". Stor
- Annons "Halvera företagets bilkostnader. Kombinera SL, taxi, bilpool."
- Annons "SL satsar på företagskort"
- Kortet hjälper företag att nå sina miljömål
- Annons "Grattis alla företagare i Stockholm! Nu kan ni byta bil när ni behöver."

Övrigt:

- Enkät Resvaneundersökning



## **BILAGA 4 MILJÖMÅL OCH NYCKELTAL**

Nedan redovisas de miljömål och nyckeltal ur Stockholms stads miljöprogram (2003) som har koppling till Stockholm Mobilitet

### **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 dag i veckan)*

*1.1.2 Antal cyklister som passerar innerstadssnittet (TK/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 i staden*

### **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 1:3 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 kväveutsläpp 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 arbetsmaskiners miljöprestanda**

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

**1:8 Staden ska ställa miljökrav i upphandling av transporter**

*1.8.1 Andel upphandlingar av transporttjänster där miljökrav ställts / totala antalet upphandlingar*



## TRAFIKKONTORET

Box 8311, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 272 00

[www.stockholm.se/tk](http://www.stockholm.se/tk)