



Staffan Forsell
Trafikplanering
08-508 266 85
staffan.forsell@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-06-17

Slutrapport Stockholm Mobilitet

Förslag till beslut

1. Trafik- och Renhållningsnämnden godkänner slutredovisning av projektet Stockholm Mobilitet.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Stockholm Mobilitet är ett samlingsnamn för fyra parallella delprojekt och en samordnande huvudprocess som genomförts av trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad under åren 2004-2007. Projekten finansierades med medel från stadens miljömiljard och statliga KLIMP-bidrag.

Huvudsyftet med projekten var att prova nya åtgärder som stödjer effektivisering av transportsystemet och därigenom bidrar till ökad framkomlighet, bättre utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och minskad miljöpåverkan. Detta tjänsteutlåtande och bifogad slutrapport utgör slutredovisning av projektet.



Bakgrund

Stockholm Mobilitet är ett samlingsnamn för fyra parallella delprojekt och en så kallad huvudprocess som genomförts av trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad. Trafikkontoret var projektägare till 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.

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 att inrätta 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.

Huvudsyftet med projekten var att prova nya åtgärder som stödjer effektivisering av transportsystemet och därigenom bidrar till ökad framkomlighet, bättre utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och minskad miljöpåverkan. Mobilitetsåtgärder tillhör således steg ett och två i Vägverkets så kallade fyrstegsprincip.¹

Det övergripande målet var att säkerställa utvecklingen av 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 resekedjan.
- Begränsad trängselökning.
- Minskad miljöbelastningen från Stockholmstrafiken i form av minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxider, partiklar, ozon, kolmonoxid och kolväten.

¹ 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.

Företagens resor och transporters syfte var att förmå företag i Stockholm att förändra de anställdas resvanor och sina transporter till ett mer energieffektiva och miljöanpassade res sätt/ 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.

Ekonomisk uppföljning av Stockholm Mobilitet

	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>

Projektet har genomförts i sin helhet med medel från Miljömiljarden och KLIMP och har inte belastat kontorets ordinarie drift- eller investeringsbudget

Projektet startade under senhösten 2004, genomfördes huvudsakligen 2005 – 2007 och utvärderades i slutet av 2007, projektet har sammanställts under våren 2008. Bifogad rapport utgör slutredovisning av projektet Stockholm Mobilitet.

Utvärdering och sammanfattning

I slutrapporten konstateras att det för att klara EUs och Sveriges tvågradersmål krävs att utsläppen av växthusgaser minskar med 85 % mellan år 2005 och år 2050 (Tvågradersmålet i sikte – Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050, Naturvårdsverket 2007). För att klara detta räcker inte teknikutveckling och effektivisering. Det krävs också en utveckling av planeringen av städer och regioner, med bl.a. en stadsplanering som ökar kollektiv- och cykeltrafikens konkurrenskraft och bidrar till korta avstånd till servicefunktioner. Även utbyte av en viss del arbets- och tjänsteresor mot högkvalitativ IT-kommunikation innefattas.

I rapporten bedöms att mobilitetsåtgärder är ett realistiskt komplement till övriga trimningsåtgärder av trafiksystemet. 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% av transportarbetet på tio år sikt .

Nedan redovisas slutsatser och rekommendationer från slutrapporten baserat på de lärdomar som gjorts inom projektet.

Integrera mobilitetsfrågorna i ordinarie verksamhet

Mobilitetsfrågorna och frågor om hållbar utveckling av transportsystemet bör integreras i den ordinarie strategiska trafikplaneringen och ses som ett naturligt komplement till andra trimningsåtgärder som bedöms nödvändiga för att nå långsiktiga mål. Genom att kombinera mobilitetsåtgärder med fysiska investeringar, ITS-lösningar, trafikstyrning och information ökar förutsättningarna för ett mer hållbart resande. Ett exempel är utvecklingen av den reseplanerare som planeras att implementeras inom trafiken.nu som kommer att hantera gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Utifrån givna fakta kan trafikanterna själva välja det mest rationella sättet att resa.

Staden har redan idag mål för hållbart resande i exempelvis Vision 2030, men behöver utveckla tydligare strategier som leder dit och samtidigt säkerställer trafiksystemets funktion under hela perioden fram till 2030. Hållbart resande måste också in i strategiska dokument såsom översiktsplanen. I detta arbete kommer kontoret att delta.

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.

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 Vägverket, 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 trafikriktning 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.

Öka kunskaperna om stadens godstransporter

Stadens arbete kring godstransporter skulle behöva 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.

Öka kunskaperna om resvanor och beteenden

Kunskap om beteenden och mönster är vitalt för att kunna driva utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Idag finns omfattande kunskaper om bilisters och kollektivtrafikresenärers beteenden. Den generella kunskapsnivån om cyklisters och fotgängares resvanor, behov och årstidsvariation etc är däremot avsevärt lägre.

Förändringar tar tid

Steget för de företag som deltagit i arbetet att gå från idé och analys till att genomföra åtgärder tar tid. Beslut om åtgärder måste mogna och förankras inom företagen för att kunna arbetas in i resepolities etc.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att flera av de åtgärder som genomförts inom ramen för projektet kan utgöra komplement till andra åtgärder som genomförs i syfte att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet. Mobilitetsåtgärder har en realistisk potential som komplement till trimningsåtgärder tillsammans med ekonomiska styrmedel och ITS. Under projektiden har omfattande kunskap om mobilitetsåtgärder samt hållbara resor och transporter byggts upp inom staden.

En av erfarenheterna som kontoret gjorde tidigt i projektet är att det inte är effektivt att bygga upp ett särskilt mobilitetskontor. De åtgärder som genomförs ska ligga inom ordinarie verksamhet så att de tidigt förankras och blir en naturlig del av övrig planering. Kontoret vill också framhålla vikten av att det arbete som utförs ska ligga inom ramen för kontorets kärnverksamhet. I syfte att utveckla metoder, driva på och nå genomslag ingick arbete som normalt ska utföras av andra aktörer. En viktig uppgift för kontoret är omvärldsbevakning av dessa frågor. Ett modernt trafikkontor bör ha god kännedom om mobilitetsåtgärder.

Kontoret noterar att det finns ett intresse från företag för dessa frågor, bland annat för att det finns en företagsekonomisk vinst att räkna hem. Kontoret anser att företagens vinster i miljörelaterad goodwill och minskade transportkostnader bör kunna bära kostnaderna för de företag som vill köpa konsultstöd till denna verksamhet på marknaden. Detta indikeras även av att de konsultföretag som deltagit i projektet och där getts tillfälle att utveckla kvalificerade metoder nu ytterligare vässar sina tjänster inom området och marknadsför dessa.

Kontoret anser att kunskaperna om gods- och varutransporter bör öka inom staden. Kontoret föreslår att en kartläggning påbörjas i syfte att användas inom översiktsplanarbetet. Detta bör ske i nära samarbete med Stadsbyggnadskontoret.



Projektet bemannades till stor del av konsulter och projektanställd personal. Detta har inneburit att kunskapen sprids och kan appliceras inom andra organisationer. Av de projektdeltagare som var projektanställda i projektet arbetar samtliga fortfarande inom sakområdet i Stockholmsregionen, antingen inom andra organisationer i offentlig sektor eller som konsulter. Stockholm Mobilitet har i flera avseenden tjänat som grogrund och utvecklingslaboratorium inom området.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen i tjänsteutlåtandet samt slutrapporten av projektet Stockholm Mobilitet.

Slut