

Kontaktperson
Annika Feychting
Telefon: 08-508 264 91

ANSÖKAN OM BIDRAG UR MILJÖMILJARDEN AVSEENDE MOBILITETSCENTRUM (TIDIGARE NAMN MOBILITETSKONTOR)

INLEDNING

Gatu- och fastighetskontoret vill härmed ansöka om bidrag ur Stockholms stads miljömiljard.

Ansökan avser att skapa ett Mobilitetscentrum. Mobilitetscentrum är ett samlingsnamn för en lång rad metoder och arbetsinsatser som kan genomföras för att skapa ett resurseffektivt och socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart nyttjande av samhällets transportinfrastruktur.

Ansökan är utformad på så sätt att Mobilitetscentrum är ett paraply under vilket till en början tre delprojekt inryms;

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

Dessa delprojekt syftar till att bidra till förverkligandet av Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser samt Stockholms miljöprogram, vilket också finns beskrivet under respektive delprojekt.

Detta innebär följaktligen att varje delprojekt kommer att beskrivas separat utifrån de nio ansökningskriterier som fastställts, dvs.;

1. Projektets mål, syfte och förväntade resultat.
2. Översiktlig projektplan.
3. Översiktlig projektorganisation.
4. Beskrivning av projektets kostnader, intäkter och finansiering.
5. Projektets påverkan på framtida kostnader och kostnadseffektivitet.
6. Projektet i relation till miljöprogrammet och växthusprogrammet.
7. Projektets pådrivande roll.
8. Uppföljning, dokumentation, erfarenhetsspridning.
9. Risk.

Grundtanken bakom utformningen av Mobilitetscentrum som ett paraply, med underliggande delprojekt, är att dessa samlat eller var för sig skall kunna genomföras. Ambitionen är dock att Mobilitetscentrum beviljas medel för att kunna genomföra alla tre delprojekt.

Mobilitetscentrum är i sig själv en funktion av de olika delprojekten och skall fungera som det kommunicerande kärlet mellan delprojekten. Under uppbyggnadsskedet kommer mobilitetscentrum att arbeta med att ta fram ett program för det fortsatta mobilitetsarbetet samt förbereda för ytterligare delprojekt som kan ingå i mobilitetscentrum. Gatu- och fastighetskontoret har för avsikt att återkomma med en kompletterande ansökan till den andra ansökningsomgången av miljömiljarden.

I övrigt ingår Mobilitetscentrums organisation och kostnader i varje delprojekts organisation. Syftet med detta är att kunna anpassa utformningen av Mobilitetscentrum efter antal delprojekt för att i sin tur undvika onödig administrativ överbyggnad.

BAKGRUND

Transporter av gods och människor är en grundförutsättning för att uppfylla viktiga ekonomiska och sociala värden för människor, näringsliv och för samhället i stort. Idag har den expansiva Stockholmsregionen kapacitetsproblem på innerstadsgator såväl som på in- och utfarter.

Bedömningar visar vidare på att Stockholms stad kommer att ha svårt att nå de nationella miljö kvalitetsmålen likväl som att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna, vilka har stark koppling till transportsektorn, inte överskrids. Dessa problem, såväl som de sociala, ekonomiska och övriga miljömässigt negativa effekter transporter medför, måste lösas om inte Stockholmsregionens tillväxt och internationella attraktionskraft, liksom medborgarnas hälsa och välbefinnande ska äventyras.

Transporter är en grundläggande del i vår vardag både på individ- och organisationsnivå. Effekten av transportbehoven genererar en stor spännvidd av negativa miljöeffekter som måste lösas på bred front. Det är därför viktigt att hitta miljömässigt tillfredsställande lösningar som uppfyller hög tillgänglighet, valfrihet och rörlighet för den enskilde likväl som för näringsliv och organisationer.

De senaste 30 åren har Stockholms län vuxit med drygt 340.000 invånare eller ca 25 %. Parallellt med folkökningen har antalet bilar i länet ökat med 65 %, vägtrafiken med 80 % och kollektivtrafiken med 35 %. Trafiken i Stockholmsregionen är intensiv och växande. Varje dag sker 640.000 bilpassager på infartslederna till och från innerstaden, samtidigt som över 800.000 resor genomförs av pendlare som utnyttjar tunnelbanan, pendeltåg och bussar. Stockholmarna har den längsta restiden i Sverige. Det tar en invånare i Stockholms län 30 % längre tid att ta sig till och från

arbetsplatsen än det gör för genomsnittsvensken – det betyder en extra arbetsvecka årligen till följd av trängsel.

Tendensen är att tillväxttakten ökat. I regionplan 2000, regional utvecklingsplan för Stockholms län 2000, beräknas en befolkningsökning i regionen mellan år 2000 och 2030 på mellan ca 300.000-600.000 personer. De yrkesverksamma beräknas öka nästan i samma takt som befolkningen i övrigt. Den kraftiga ökningen av befolkningen kommer att ställa stora krav på bebyggelsestruktur och på energieffektiva transportsystem.

Erfarenheter från andra städer i Sverige och Europa visar att en väl fungerande och kostnadseffektiv strategi är att samordna insatser som görs för att skapa en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur. De informations-, rådgivnings- och utvecklingsinsatser som kompletterar pågående arbete med utbyggnad och upprustning av befintlig transportinfrastruktur samlas ofta under begreppet Mobility Management.

För att samordna och initiera arbetet med Mobility Management avser Stockholms stad, i likhet med andra svenska och europeiska städer, att upprätta en typ av ”mobilitetskontor”. Stockholm har valt att benämna detta Mobilitetscentrum. Anledningen är att själva konceptet skiljer sig från det som i traditionell bemärkelse kallas ”mobilitetskontor”.

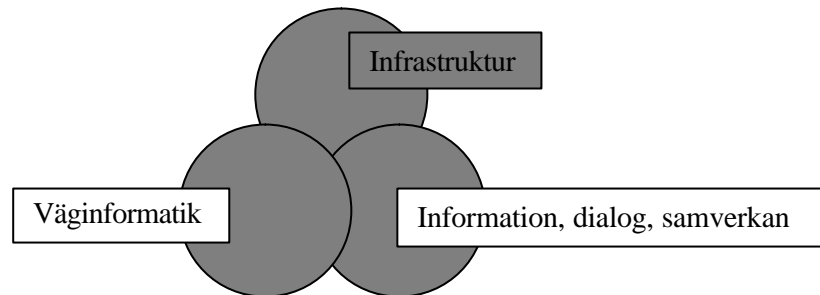
Mobilitetscentrum i Stockholm kommer att vara ett forum i det sektorsövergripande arbetet att utveckla transportsystemet genom rådgivning, information, samverkan och utveckling för att stödja framväxten av resurseffektiva transportsystem och kommunikationsmönster.

MOBILITY MANAGEMENT

Inom EU och Sverige utvecklas nu metoder och förhållningssätt inom området Mobility Management som ett komplement till infrastruktursatsningar. Genom information, dialog, samordning och samarbete kan transporter undvikas, effektiviseras och ske på bästa miljöanpassade sätt. Mobility Management kan alltså ses som en samlingsbeteckning för ett brett spektrum av aktiviteter som syftar till att påverka efterfrågan på transporter i riktning mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Mobility Management kompletterar investeringar i teknologi och byggande, med investeringar i beteendepåverkan, kunskap och samverkan mellan aktörer i transportsektorn.

Fig 1: Insatsområden inom transport och kommunikation samt hur de förhåller sig till varandra. Figuren illustrerar att många åtgärder naturligtvis överlappar till innehåll.



Arbetsättet ger också upphov till initiativ inom insatsområdet infrastruktur, ofta i form av anpassning eller komplettering av existerande infrastruktur, exempelvis distribution av biobränsle. Ett annat exempel är väginformatik, som bör ses som ett insatsområde i sig. Det kan sägas vara en kompletterande informationsteknologisk utbyggnad av infrastrukturen, för att påverka pågående färd/transport. Tankesättet utgår från att påverka efterfrågan så att den existerande infrastrukturen utnyttjas på bästa sätt ur ekonomisk och miljösynpunkt. Den samhällsekonomiska nyttan maximeras på så sätt.

Mobility Management beräknas ha stor potential att bidra till att utveckla transportsektorn till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet genom att angreppssättet tar ett planeringsperspektiv, där funktionen, d.v.s. behovet av transport/kommunikation är det centrala och inte de olika produkterna.

Mobility Management är väl utvecklat inom EU, med nätverk, officiella hemsidor och stöd från EU:s generaldirektorat för energi och transporter. I Sverige pågår nu ett arbete för att samordna, bygga nätverk och allmänt sett lyfta fram det som görs i Sverige för att förstärka och utöka satsningarna inom området. Vägverket centralt intar en pådrivande och koordinerande roll. De regionala vägverksmyndigheterna har kommit olika långt i denna fråga.

REGIONALT SAMMANHANG

För att sätta in gatu- och fastighetskontorets ansökan i ett regionalt perspektiv så ligger den helt i linje med det arbete som redan idag bedrivs inom området hållbart resande.

Vägverket har i uppdrag av riksdag och regering att verka för hållbart resande och transporter och driver två nationella projekt: TQ-projektet (Traffic Quality) för företagens resande och transporter och "Hållbart

resande" för hushållens resande. Vägverket Region Stockholm bedriver egna aktiviteter och samarbetar även med vissa kommuner.

Kommunerna Stockholm, Huddinge, Botkyrka, Nynäshamn och Haninge samverkar i ett gemensamt projekt "Samverkan för hållbart resande" som finansieras av - utöver berörda kommuner - Vägverket Region Stockholm och landstinget. Den kompetens som finns inom projektet används för att stödja aktiviteter som initierats av olika huvudmän.

SL arbetar för att marknadsanpassa och marknadsföra sina tjänster. En omfattande utbyggnad sker för närvarande bland annat av informationssystemen, men också av infartsparkeringar m.m.

Ett antal regionala aktörer är idag involverade i EU-projektet TRENDSETTER. Projektet syftar till att göra de tunga transporterna renare, bland annat med hjälp av förnybara bränslen och effektivare styrning av transporterna. Genom projektet får Stockholms förvaltningar och bolag chansen att utöka sina kontaktnät inom Europa och få nya värdefulla erfarenheter av samarbete med motsvarande aktörer i andra europeiska städer.

I det ovan beskrivna arbetet har ett tydligt behov av bättre samverkan och samordning lyfts fram. Genom att skapa ett Mobilitetscentrum bidrar Stockholm till att underlätta för en sådan samordning inom ramen för Stockholms stads verksamhet rörande mobilitetsarbetet.

MOBILITETSCENTRUM

Ansökan avser att skapa ett Mobilitetscentrum. Mobilitetscentrum är ett samlingsnamn för en lång rad metoder och arbetsinsatser som kan genomföras för att skapa ett resurseffektivt och socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart nyttjande av samhällets transportinfrastruktur.

Detta skall i sin tur på sikt bidra till att stödja den svenska transportsektorns pågående arbete med att optimera transport- och kommunikationssektorns effektivitet och minimera problemen.

Mobilitetscentrum ska svara för en långtgående samverkan mellan Stockholms stad och transportsektorn samt utveckla och implementera tankesätt och metoder inom *Mobility Management* för att bidra till att utveckla transportsektorn till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Mobilitetscentrums övergripande mål är att;

- ? Bidra till att minska miljöbelastningen från trafiken inom samt till och från Stockholm mätt i minskade koldioxidutsläpp, kväveoxider samt minskade utsläpp av, partiklar, ozon, kolmonoxid och kolväten.
- ? Förbättra res- och transportkvaliteten för medborgare och näringsliv genom minskad trängsel och förbättrad kvalitet inom ramen för hela reskedjan.

Delprojektens mål beskrivs under respektive projekt.

Mobilitetscentrums övergripande verksamhet:

- ? Utformning av gemensamma strategier.
- ? Utformning av en gemensam webbportal.
- ? Samordna och anpassa metoder och insatser för situationen och aktörer i Stockholm.
- ? Initiera och stödja samverkan och samarbetsprojekt mellan medverkande aktörer.
- ? Administrera projektekonomi.
- ? Sprida framgångsrika metoder och insatser för maximalt genomslag.
- ? Öka kunskapsnivån avseende resultat och metoder inom ramen för projektet.
- ? Initiera och genomföra mindre informationskampanjer för miljöanpassat resande som inte ryms inom delprojekten.
- ? Utveckling av nya delprojekt inom ramen för Mobilitetscentrum.

ORGANISATION OCH ARBETSSÄTT

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

Arbetet kommer att drivas i nära samverkan med näringsliv och medborgare utgående från miljö- och behovsanalyser. En viktig uppgift är att samverka med regionala aktörer och regionala initiativ. En del av utvärderingen kommer också att genomföras i samarbete med KTH.

En styrgrupp kommer att bildas med representanter från stadsdelsförvaltningar, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen m.fl. berörda förvaltningar.

Vidare kommer en samordningsgrupp att bildas med t.ex. representanter från andra berörda förvaltningar, Vägverket, Länsstyrelsen, Landstinget, SL, företag och organisationer som visar intresse att samverka för att skapa bästa förutsättningar för att Mobilitetscentrum ska bli ett samlande forum under och efter projektperioden.

Mobilitetscentrums funktion är att vara operativ för övergripande strategiskt arbete, att stödja samordningen mellan insatser som genomförs inom ramen för de olika delprojekten och genomföra informationsinsatser som inte direkt ryms inom de olika delprojekten.

UTVECKLING AV NYA DELPROJEKT

Som framgår av inledningen ämnar gatu- och fastighetskontoret att återkomma med en kompletterande ansökan till den andra

ansökningsomgången av miljömiljarden. Fram till den tidpunkten ligger det på Mobilitetscentrum att driva arbetet med att ta fram underlag för en sådan ansökan.

Redan idag finns idéskisser på tre nya delprojekt inom följande områden;

? *Samhällsplanering*

I Europa finns framstående exploateringsprojekt som skapat bostadsområden där tidigare, för miljön negativa, resvanor brutits genom att skapa de fysiska förutsättningarna som krävs för alternativ till fossildrivna transporter. I Stockholm har i Hammarby Sjöstad-projektet bl.a. byggts ett logistikcentrum för utbyggnaden av området och bilpool etablerats. Syftet med projektidén är att tillvarata erfarenheter från Europa och Stockholm för att skapa ännu bättre förutsättningar för förändrade resvanor i exploateringsprojekt i Stockholm.

? *Res smart*

Vissa informationsåtgärder är effektivt när man vill ändra människors resbeteende mot ett mer miljöanpassat resande.

Kampanjer riktade direkt till utvalda målgrupper har visat sig särskilt effektiva. Effekterna varierar mellan 10-30 % enligt vissa studier. Syftet med projektidén är tillvarata tidigare erfarenheter i Stockholm och på andra ställen för att stärka effekterna av övriga delprojekt genom olika informationskampanjer.

? *Säker och lekvänlig skolväg*

Den ökade biltrafiken utanför skolorna har medfört att fler föräldrar upplever skolvägen som osäker och därför också börjar skjutsa sina barn till skolan. Ofta är det föräldrarna själva som skapar trafikökningen. Detta skapar ett negativt mönster. Syftet med projektidén blir att bryta detta mönster.

BESKRIVNING AV MOBILITETSCENTRUMS KOSTNADER.

Aktivitet	År	År	År	Total kostnad
Mobilitetscentrum, samordning, ledning och utveckling, 2 personer	1 000 000	1 000 000	1 000 000	3 000 000
Mobilitetsprogram, webbportal, utveckling av projektområden - konsultkostnad	800 000	800 000	800 000	2 400 000
Totalt	1 800 000	1 800 000	1 800 000	5 400 000

Nedan följer en beskrivning av de delprojekt som för närvarande planeras ingå i Mobilitetscentrum.

PROJEKTNAMN: STOCKHOLM – CYKELSTADEN

Projektet Stockholm - cykelstaden är ett av systerprojekten under *Mobilitetscentrum*, men det skulle även kunna drivas som ett fristående projekt.

PROJEKTETS MÅL, SYFTE OCH FÖRVÄNTADE RESULTAT.

Cykeln är ett utmärkt transportmedel för korta resor och har stor potential att ersätta bilen för dessa resor. Om fler väljer cykeln framför bilen ger det både miljövinster och positiva hälsoeffekter. I Stockholm sker en ökning av antalet cyklister, framförallt bland dem som tar cykeln till jobbet.

Fortfarande är de dock alltför få och det har flera orsaker. Cykelvägnätet måste bli mycket bättre och sammanhängande, förutsättningarna att parkera cykeln säkert samt möjligheten att kombinera cykeln med kollektivtrafiken måste också förbättras. Dessutom måste informationen om alla satsningar som görs bli bättre så att de används fullt ut. Inom ramen för Mobilitetscentrum vill nu Stockholms stad ta ett helhetsgrepp över cykelfrågorna, i samverkan med intresseorganisationer, näringslivet och aktörer inom hälsoområdet i syfte att öka cykelns andel av trafikarbetet.

SYFTE

Projektets syfte är att samordna insatser från ideella och kommersiella aktörer för en bättre cykelmiljö i Stockholm och därigenom få fler som cyklar. De olika stadsdelsnämndernas insatser är viktiga. Projektet ska bidra till en bättre cykelinfrastruktur (cykelvägnät, parkering, minskade stölder, drift och underhåll, snöröjning o.s.v.) samt ökad säkerhet för cyklister liksom andra trafikanter genom att öka kunskapen om cyklisternas behov hos ansvariga aktörer. Projektet ska kombinera åtgärder som informerar med sådana som underlättar för cyklisterna och därmed förstärka effekten av de infrastrukturåtgärder som görs. Börjar fler cykla innebär det förbättrad hälsa bland stockholmarna, minskad miljöbelastning och bättre luftkvalitet. Det kan även vara ett stöd för att förverkliga Cykelplan 98/99 för innerstaden samt de cykelsatsningar som finns i de lokala trafik- och gatumiljöplanerna i ytterstaden genom att cykelsatsningarna efterfrågas i högre utsträckning. Målgrupper för projektet är för arbetsresor i första hand företag men även invånarna i de olika stadsdelarna och för fritidsresor är stadens hushåll målgrupp.

OPERATIVAMÅL

Projektet ska:

- ? bidra till en ökad och säkrare cykeltrafik i Stockholm.
- ? öka cykelåkandet i Stockholm med minst 5 % (från dagen 100 000 till 105 000 cyklister vid tullsnitten) under tre år. I Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser beräknas en 5 % förbättring av cykeltrafiken leda till en minskning av biltrafiken med 1,7 % vilket ger

- en minskning av koldioxidutsläppen med 13 000 ton, samt minskade utsläpp av kväveoxider, ozon mm.
- ? utveckla en bättre dialog mellan staden och cyklister (systematisera insamling av förslag på förbättringar av stadens cykelinfrastruktur)
- ? få en dialog mellan alla aktörer som kan göra viktiga insatser för att förbättra för cyklister (t ex SL, o.s.v.)
- ? bidra till att öka investeringar i cykelinfrastruktur

PRODUKTIONSMÅL

Projektet ska:

- ? skapa flera mötesplatser för cykelintressena i Stockholm (t.ex. trafiken.nu)
- ? ta fram nyckeltal för att mäta utvecklingen på cykelområdet och utvärdera cyklismen
- ? rekrytera minst 520 hälsotrampare att pröva på cykling
- ? skapa ett system för systematisk insamling synpunkter på cykelinfrastrukturen och genomföra 4 cykelvägsanalyser per år
- ? genomföra en årlig kampanj för cykling
- ? genomföra 4 seminarier med olika teman kring cykling
- ? ta fram en utflyktsguide för cykelturer över hela staden

ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

CYKELINFORMATION PÅ NÄTET OCH I ETERN

Inom projektet kommer ytterligare cykelinformation att läggas ut på trafiken.nu, en hemsida för trafikanter i Stockholms län. Inom ramen för EU-projektet Trendsetter ska cykelkartor läggas ut på Trafiken.nu där det ska vara möjligt att välja olika vägar till samma mål, snabbaste, vackraste m.m. Till detta kommer nu tillfogas information om var det finns säkra cykelställ, tillgång till luftpumpar och reparatörer. Det ska också finnas nyheter från staden som rör cykling och möjligheter att anmäla fel och brister på cykelvägar, vägvisning m.m, fördelarna med cykling, länkar till organisationer, cykelhandlare, kartor, utrustningssidor m.m. Fokus ska vara på Stockholm stad och arbetet här. Inom projektet ska också det också göras ett försök med störningsrapporter från cykelvägar som går ut via Radio Stockholm. I samarbete med NTF, Naturskyddsföreningen, Cykelfrämjandet, cykelklubbar och Radio Stockholm ska ett pilotprojekt genomföras där ett antal utvalda högtrafikerade cykelvägar under rusningstid (regionala cykelstråk t.ex.) bevakas av rapportörer där hinder och problem rapporteras till ett speciellt nummer och går ut i sändning som vägrapporterna gör. Genom att inleda i mindre skala kan hög kvalitet på rapporterna säkerställas och systemet skulle successivt kunna växa till fler cykelvägar och fler problemområden.

HÄLSOTRAMPARE

Projektet syftar till att i samverkan med myndigheter, organisationer och arbetsplatser genomföra Hälsotramparprojekt. Liknande projekt har

genomförts tidigare i andra kommuner och erfarenheter därifrån kommer att utnyttjas. Målet är att under projektidens tre år ska minst 520 personer spritt i de olika stadsdelarna bli Hälsotrampare. Det ger 520 personer som ställer bilen och väljer cykeln istället. I samarbete med olika arbetsplatser i stadsdelarna erbjuds bilister med upp till 8 km till jobbet hjälm, cykeldator och hälsotest före, under och efter projektet mot att de under barmarkssäsongen (mars-oktober) cyklar till jobbet. Tillänkta företag är exempelvis Fortum, Ericsson, TV4, SVT, Electrolux m.fl.

SYSTEMATISK INSAMLING AV SYNPUNKTER PÅ CYKELINFRASTRUKTUR

Kvaliteten på cykelinfrastrukturen är viktig för att säkerheten ska vara hög. För att göra det lättare för cyklister ska det utvecklas ett bra och fungerande system för att ta emot synpunkter och förslag om förbättringar av cykelvägnätet. Exempel på vad som kan göras är att dela ut felanmälningskort vid alla aktiviteter och hos cykelhandlare. Det ska också vara möjligt att göra anmälningar till trafiken.nu. En inventering var säkra cykelparkeringar finns i Stockholms stad kommer också att göras.

CYKELVÄGSANALYSER

För att få kunskap om cykelbanornas funktion är det viktigt att deras kvalitet följs upp regelbundet. Inspektioner av cykelbanesystemet kommer att göras i stadsdelarna runt om i Stockholms stad, framförallt de som inte har tillräcklig kvalitet. Cykelfrämjandet har utvecklat en metod för att utvärdera cykelvägar som kallas Cykelvägsanalys. Där tas ett helhetsgrepp om cykelmiljöns infrastruktur, information, trafiksäkerhet m.m. Cykelvägsanalyserna kommer att samordnas med ansvariga personer inom förvaltningar och enligt ett förbestämt protokoll. Flera cykelvägsanalyser har tidigare genomförts och erfarenheterna från dessa kommer att tillvaratas för fortsatta analyser och uppföljningar. Revisionen är tänkt att leda till ett mer framkomligt, tillgängligt och säkert cykelbanesystem.

CYKELRÄKENSKAPER

För att kunna följa och utvärdera utvecklingen på cykelområdet i Stockholm räcker det inte med att enbart räkna antalet cyklister. Det finns många andra parametrar som visar Stockholms status som cykelstad och som har ett högt informationsvärde för cyklister och cykelaktörer. Några exempel är antal olyckor, km cykelbana, stulna cyklar osv. Köpenhamns kommun har utvecklat "Cykelräkenskaper" med mål och nyckeltal för cykling. Gatu- och fastighetskontoret vill ta fram ett motsvarande förslag på cykelräkenskaper för Stockholm och avser att göra det i samarbete med Stockholm stads USK, Stockholms universitet, KTH eller Stockholms stads Miljöcentrum för företag.

SEMINARIER SAMT DIALOG MED AKTÖRER OM FÖRBÄTTRINGAR FÖR CYKLISTER

Inom ramen för projektet kommer seminarier att anordnas för och med alla typer av aktörer som kan hjälpa till att förbättra förutsättningarna för säkerhet och tillgänglighet. Exempel på aktörer som kommer att kontaktas är: City i samverkan, Polisen, SL, Försäkringsbolag, Naturskyddsföreningen, Idrottshögskolan, Handikappsorganisationer (hitta lösningar för att utnyttja trottoarutrymme), forskare osv. Seminarier som tar upp angelägna ämnen på cykelområdet kommer att genomföras, både inom forskning och med inriktning på goda erfarenheter. Seminarierna ska genomföras i samarbete med andra aktörer. Målgruppen för seminarierna är personer med rådighet över cykelutvecklingen t.ex. företagsledare, beslutsfattare, personer som arbetar med cykelinfrastrukturen (problemägare). Här följer några exempel på teman som kommer att tas upp:

1. Senaste forskning och erfarenheter om bra vinterväghållning av cykelvägar.
2. Effektiv planering för cyklister i trafikmiljön
3. Vilka goda exempel finns i t ex Köpenhamn, Oslo, Holland, Tyskland?
4. Vad kan göras för att öka cykelsäkerheten?
5. Hur få fler att välja cykeln som transportmedel, erfarenheter från andra städer i Stockholms storlek?
6. Hur får företagen fler anställda att cykla till jobbet så att personalen blir friskare och miljön bättre?

INFORMATIONSKAMPANJER

För att få även icke-cyklister att börja cykla behöver en marknadsföringskampanj genomföras som riktar sig till Stockholmare inom cykelavstånd från City. Annonser och tävlingar tillsammans med arbetsplatser ska kombineras med marknadsföring direkt till potentiella cyklister på strategiska platser. I Gävle har en välorganiserad marknadsföringskampanj tillsammans med ett utbyggt cykelnät på kort tid lett till att cyklingen ökat med över 25 procent.

CYKELGUIDER TILL NATUREN, KULTUREN OCH CAFÉERNA I STOCKHOLMS STAD

Många väljer bilen för sina utflykter på fritiden. För att underlätta för stockholmarna att ta cykeln till utflyktsmålen kommer informationsblad/en guide tas fram som visar cykelvägarna till uppskattade målpunkter i Stockholms stad. Utflyktsmålen ska vara såväl fin natur som kultur och caféer. Projektet ska samordnas med det pågående arbetet utinaturen.nu som är en hemsida med information om naturutflyktsmål. Guiden kommer att täcka in minst fem platser i varje stadsdel i Stockholms stad. Hälsoeffekterna av cykling kommer att belysas.

ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION.

Ägare för projektet är: Gatu- och fastighetskontoret.

Gatu- och fastighetskontoret kommer ansvara för samordningen av projektet och ta initiativ till de olika delar som ingår i cykelsatsningen. De delar av projektet som i första hand kommer att genomföras av gatu- och fastighetskontoret är att initiera arbetet med cykelräkenskaper för att det ska bli genomfört årligen, samordna cykelvägsanalyser, ha huvudansvaret för informationskampanjen, initierar och samordnar seminarier, samordna att underlaget till trafikenu tas fram och läggs in samt att inventeringar av cykelparkeringar, luft- och reparatörer mm genomförs.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna genomför i samverkan cykelvägsanalyser, rekryterar hälsotrampare, har dialog med cykelaktörerna inom stadsdelen, tar fram underlag till utflyktsguider, tar fram information som ska in på trafikenu o.s.v.

En referensgrupp ska bildas med deltagare från cykelnätverket, andra kommunala förvaltningar och statliga myndigheter. Denna samordnas med motsvarande grupp som Vägverket bildat. Gruppen ska fungera som en förankringskanal och forum för att pröva nya idéer.

Dessutom sker samverkan med delprojekt inom Mobilitetscentrum.

BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Kostnader i kronor:

Aktivitet	År 1	År 2	År 3	Total kostnad
Personal 1 tjänster	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Marknadsföring	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Hälsotrampare (520 à 2500 kr)	400 000	400 000	500 000	1 300 000
Seminarier (8 gemensamma)	150 000	150 000	150 000	450 000
Konsult (sammanställning av utflyktsguider, genomförande av cykelvägsanalyser, upplägg för cykelräkenskaper mm)	200 000	200 000	200 000	600 000
Uppföljning och utvärdering (enkät/djupintervju/fokusgrupper, metodbeskrivning, resultatspridning)	75 000	75 000	100 000	250 000
Totalt	1 825 000	1 825 000	1 950 000	5 600 000

Projektet kommer inte att leda till några direkta intäkter.

GFK kommer även att söka bidrag för projektet ur statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram (KLIMP).

PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

En ökad cykling till förmån för bilen får positiva effekter på både hälsa och miljö. Projektet förväntas leda till minskade CO₂-utsläpp, förbättrad lokal luftkvalitet, minskade utsläpp av NO_x, partiklar, osv. Andra viktiga effekter av ökad cykling är minskat buller, minskade barriäreffekter från resandet samt en allmänt ökad trivsel i gaturummet. En förbättrad folkhälsa innebär färre sjukdagar och därmed minskade kostnader för såväl arbetsgivare som staten och sjukvården. Dessa minskade kostnader är svåra att uppskatta. Om fler väljer cykel istället för bil i rusningstrafiken kan det sänka nivån på trafiktopparna i kritiska lägen. En viss nivå på cyklingen kan innebära skillnaden mellan att behöva investera i ökat vägutrymme eller ej.

PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

Projektet Stockholm - cykelstaden är ett av systerprojekten inom *Mobilitetscentrum*. Mobilitetscentrum är en vidareutveckling av det Mobilitetskontor för hållbar rörlighet som ingår i Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser.

MÅL OCH NYCKELTAL I MILJÖPROGRAMMET SOM BERÖRS

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

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

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

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

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

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

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

PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL.

Transporternas andel av koldioxidutsläppen ökar istället för att minska. Cykeln kan anses framför allt konkurrera med de korta bilresorna upp till 5 km och andelen korta bilresor är lika höga i Stockholm som i andra delar av landet. I Stockholm visar också undersökningar att cykeln i vissa fall kan konkurrera med bilen på sträckor upp till 10 km. Staden kommer genom cykelsatsningen visa att cykeln är ett viktigt transportmedel likvärdigt kollektivtrafiken och bilen. Cyklisternas roll och rättigheter (och skyldigheter) kommer att lyftas fram i planer och strategier. Genom cykelsatsningen kommer cykelns och cyklingens status att höjas ytterligare vilket lockar flera att cykla.

UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

Gatu- och fastighetskontoret kommer att göra kontinuerliga cykelräkningar vid tullsnitten. Målen för projektet utgår från dessa räkningar. Eftersom projektet ska täcka hela Stockholms stad ska cykelräkningar på andra strategiska punkter i ytterstaden genomföras regelbundet samtidigt som räkningarna vid tullsnitten.

DOKUMENTATION

Erfarenheterna från projektet *Stockholm - cykelstaden* ska dokumenteras i en handbok som produceras i samarbete med övriga projekt som ingår i Mobilitetscentrum.

RISK.

I projektet finns framförallt följande risker:

- ? Cyklingen fortsätter att öka men att cykelvägnätet inte håller den standard som behövs för att klara av antalet cyklister och det leder till minskad trafiksäkerhet.
- ? Det visar sig vara svårt att rekrytera hälsotrampare.
- ? Få hittar till informationen om utflyktsmål

PROJEKTNAMN: BILPOOL

Projektet Bilpool är ett av systerprojekten under *Mobilitetscentrum*, men det skulle även kunna drivas som ett fristående projekt.

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

BAKGRUND

Bilpooler är en växande företeelse i Sverige och i synnerhet i Stockholm. Det är nu viktigt att lyfta fram bilpoolerna som ett bra alternativ för hushåll, kommunala förvaltningar och företagens anställda. Kollektivtrafik, gång eller cykel fungerar som bas i vardagsresandet och bilpoolen som alternativ till egen bil. Ett väl utbyggt nät av bilpoolsbilar och en framtida samordning mellan bilpooler och kollektivtrafik ger möjligheter för fler hushåll att kombinera kollektivtrafik med bilpoolsbil, i stället för att öka resandet med egen bil.

En bilpoolsbil som ersätter en egen bil leder till minskade koldioxidutsläpp, ca 400 kg per medlem eller 7 ton per poolbil. Detta bygger på undersökningar som gjorts i Tyskland där det finns betydligt fler bilpooler än i Sverige. Dessutom ökar marknadsandelarna för kollektivtrafiken eftersom kollektivtrafik, cykel och gång används mer för dagliga aktiviteter. Det är därför av stor vikt att SL är med som en samverkanspartner i arbetet med bilpooler för att resultatet ska bli lyckat. En avgörande faktor för att poolerna ska växa är kraftfull marknadsföring. Med en större volym poolbilar tydliggörs nyttorna och poolerna kan lättare framstå som ett värdefullt komplement till den övriga infrastrukturen.

I dag bedriver Vägverket tillsammans med fem kommuner i Stockholms län projektet "Samverkan för hållbart resande". Inom ramen för projektet bedrivs delprojektet Bilpools lansering. Syftet med projektet är att stimulera etablering av bilpooler. Projektet samarbetar med både kommersiella och kooperativa bilpooler i regionen. Dessutom marknadsförs bilpooler mot hushåll, näringsliv och kommunala förvaltningar.

Stockholms stad har tillsammans med sju andra städer i Europa (Bremen, London, Palermo, Turin, Genua, Bryssel och Prag) utvecklat och demonstrerat samutnyttjande av personbilar inom ramen för projektet MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability), projektet i Stockholm bedrivs av miljöförvaltningen.

I Stockholm har ett enkelt bokningssystem för fordon utvecklats som gör att stadens förvaltningar och bolag kan samutnyttja sina bilar bättre. Vidare har samarbete sökas med bland annat taxi, SL och SJ för att införa ett resekort som gäller både som bilpoolskort/nyckel, taxikort och kollektivtrafikkort. Bilpoolsbilarna ska så långt det är möjligt vara miljöbilar (el, etanol eller biogas). Införandet av ett smart bokningssystem stimulerar en effektivare användning av fordonen, dvs öka samutnyttjandet, vilket i förlängningen kan leda till färre fordon och ett minskat parkeringsplatsbehov totalt sett.

Insatser som på sikt leder till minskade kostnader och lägre miljöbelastning. Projektet går nu mot sitt slut och kommer att avslutas den sista oktober 2004.

Inom det fortsatta arbetet med att lansera bilpooler kommer erfarenheterna från Moses och projektet "Samverkan för hållbart resande" tas tillvara.

SYFTE

Syftet med bilpoolprojektet är att genom utveckling av effektiva och attraktiva bilpoolslösningar minska bilåkandet till förmån för ökat resandet med kollektivtrafiken.

MÅL

För att få en miljönytta med bilpooler krävs att antalet användare ökar och att medvetenheten om bilpooler ökar. Detta leder på sikt till att det blir en större nytta som genererar fler användare, med anledning av detta har projektet delats in i indelningsmål för att få nyttan på sikt att bli så stor som möjlig. Indelningsmål för bilpoolsprojektet är att:

- ? Stödja och verka för tillväxten av bilpooler som företeelse i regionen genom att rekrytera nya bilpoolsanvändare från hushåll, företag och kommunala förvaltningar och bolag, framföra allt i de områden där det idag redan finns bilpoolsbilar.
- ? 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.
- ? Vidare utveckla de nuvarande bilpoolslösningar i syfte att få bättre tillgänglighet och effektivare utnyttjande av bilpoolsbilar.
- ? 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.
- ? Förbättra bilpoolernas funktion genom integrering av rabatter och smartcard-teknik, samordna flera bilpoolsoperatörer i större enheter som ger fler bilar att boka för brukaren,
- ? 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.
- ? 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.

- ? 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.

PRODUKTIONSMÅL

Målet är att när efter projektet ha fördubblat den framtida tillväxttakten för bilpooler.

Informationsinsatser:

- ✍ Annonser månadsvis via kanaler för samhällsinformation (stortavlor, anslagstavlor med mera)
- ✍ Affischering på föreningsanslagstavlor månadsvis
- ✍ Informationsmöten 1-3 gånger per år
- ✍ 10 000 uppsökta företag via brev, telefon och personliga möten
- ✍ 30 artiklar och inlägg i breda och smalare media

Bilar

- ✍ 15 nya bilar inom kooperativa bilpooler (25 till 40)
- ✍ 45 nya bilar inom kommersiella bilpooler (45 till 90)
- ✍ 40 nya bilar inom kommunen (dagens 40 till 80)
- ✍ 40 nya bilar inom landstinget

Användare:

- ✍ 200 nya användare inom kooperativa bilpooler
- ✍ 600 nya användare inom kommersiella bilpooler
- ✍ 850 nya användare inom kommunen
- ✍ 850 nya användare inom landstinget

Kommunala bilpoolsbilar:

- ✍ Minst 50 % organiserade så att nyttjande på dagtid och kvällstid optimeras.

Antal nya områden där bilpooler etablerats (inom stadsdelarna med en radie på 500 – 1000 meter)

- ✍ 30 områden.

Antal organisationer som mäklar bilpooler till sina kunder:

- ✍ 3 bostadsbolag ska aktivt lansera bilpooler som en tjänst till sina boende och lokalhyresgäster (i dag är det 1 bostadsbolag)
- ✍ 3 bostadsbolag som i viss utsträckning lanserar bilpooler

Medvetenhet hos företag och hushåll

- ✍ Ökning med 50 %

ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

STÖDJA TILLVÄXTEN AV BILPOOLER

För att få bilpooler som företeelse att växa mer behöver fler bilpoolsanvändare rekryteras från både företag, hushåll, kommunen och landsting. För att hitta nya marknader måste kundsegmentet kartläggas. Detta för att marknadsföringsinsatser inte ska göras på fel ställen. För att bilpoolsaktörerna ska klara av den ökande efterfrågan av bilpooler behövs stöd för att de ska kunna växa och blir effektiva, så att ett stort antal nya användare kan anslutas. Dessutom behöver bilpoolsbilarna användas effektivt och inte stå still någon del av dygnet/veckan. För att klara av detta behöver företag, förvaltningar och organisationer (bostadsbolag och kollektivtrafik) börja använda bilpoolsbilar som ett komplement till den egna fordonsflottan.

KOMMUNAL STRATEGI

Under projektperioden skall en strategi tas fram för staden rörande bilpooler som innefattar mål för bilpoolstillväxten i staden som helhet, stadens egen användning av bilpoolsbilar, stimulans genom försörjning av parkeringsplatser, eventuell rabattering av parkeringsplatser och bilpoolens roll i parkeringspolitiken, markanvändning och i samhällsplanering.

FÖRBÄTTRA BILPOOLENS FUNKTION

Projektet har som målsättning att förbättra bilpoolernas funktion. Detta ska göras genom ett ökat utbud av rabatter och effektiv smartcard-teknik. Flera bilpoolsoperatörer ska samordnas i större enheter som ger fler bilar att boka för brukaren. Målsättningen är skapa förutsättningar för att kunna boka bilpooler i andra städer. I projektet ingår också att aktivt arbeta för att eliminera de legala hinder som finns för samnyttjande av bilpoolsbilar.

SAMVERKAN MED SL

Under projektperioden ska Stockholms stad diskutera med SL för att se om de två parterna gemensamt kan arbeta kring kombinationen av bilpooler och kollektivtrafik. Ett första steg i samverkan skulle vara marknadsföring och i en förlängning kan samverkan leda till lösningar med smartcardteknik.

METODER FÖR MARKNADSFÖRING

En webbplats speciellt avsedd som stöd för marknadsföring av bilpool i Stockolmsregionen tas fram i samverkan med Vägverket under våren 2004. Denna webbplats, med namnet www.bilpool.nu, kommer att möjliggöra en effektiv kommunikation.

- ? I första hand ska kanaler för samhällsinformation användas och endast som komplement köpt annonsplats. Kanaler för samhällsinformation kan vara stadens webbplats, stadens utrymmen i pressen för samhällsinformation. Stadens och andra samhällsaktörers utrymme i det offentliga rummet såsom annonspelare, SLs reklamplats och informationstavlor samt vägverkets informationstavlor till olika trafikantgrupper med flera.

SAMVERKAN

Via *Mobilitetscentrum* kommer samverkan ske med andra inom *Mobilitetscentrum* pågående projekt. Tillsammans hålls seminarier där erfarenheter utbyts, och i samverkan produceras en metodhandbok utifrån de slutsatser som dras av projekten.

Projektet bygger på samverkan och samarbete med olika aktörer. Dessa är: Gat- och fastighetskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsdelsförvaltningar, SL, Stockholms läns landsting, Vägverket, Länsstyrelsen, bilpoolsoperatörer, mfl. Dessutom sker samverkan med systerprojekten *Företags resor och transporter* och *Stockholm cykelstaden*.

BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Projektkostnader i kronor:

Aktivitet	År 1	År 2	År 3	Totalt
Personal (2 personer)	1 000 000	1 000 000	1 000 000	3 000 000
Marknadsföring	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Material och webb	150 000	100 000	50 000	300 000
Stöd till bilpooler	75 000	75 000	75 000	225 000
Konsultstöd	100 000	115 000	100 000	315 000
Uppföljning/dokumentation	130 000	30 000	200 000	360 000
Oförutsedda kostnader	100 000	100 000	100 000	300 000
Totalt	2 055 000	1 920 000	2 025 000	6 000 000

Av de två personer som kommer att arbeta i projektet kommer 1,5 person till största delen arbeta mot hushåll och företag och 0,5 person till största delen arbeta mot kommunal bilpoolsverksamhet.

Projektet kommer inte att leda till några direkta intäkter.

Gat- och fastighetskontoret kommer även att söka bidrag för projektet ur statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram (KLIMP).

PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

Erfarenheter från försök i kommunen med att samnyttja fordon mellan hushåll och kommunal verksamhet visar att kommunen halverar sin årskostnad per fordon vilket innebär en besparing på 35 000kr per fordon per år. Utöver detta sparas pengar då bilpoolsbil generellt leder till minskat bilåkande till förmån för ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel.

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

PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

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

MÅL OCH NYCKELTAL I MILJÖPROGRAMMET SOM BERÖRS

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

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.

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

1.4.1 Antalet fordon som passerar över:

- Citysnittet
- innerstadssnittet
- regioncentrumsnittet.

Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara EU:s luftkvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar visar att vissa vägvsnitt i Stockholm inte klarar kraven. Projektet kan också leda till lägre belastning av NOx och partiklar.

Eftersom det tar tid att ändra beteende vid resvanor kommer arbetet med bilpooler inte ge de största miljöeffekterna under projekttiden. Många kommer att bli medvetna om bilpooler och nyttan med dessa och efter ytterligare en tid kommer dessa personer ändra sitt beteende och ansluta sig till bilpooler. Det är då miljöeffekterna kommer.

Då företag går med i bilpooler och de anställda åker kollektivt, cykel eller går till arbetet kommer det även att minska trafiken under rusningstid vilket i sin tur leder till att trängseln på vägarna blir mindre.

UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

Insatser och resultat följs upp genom bland annat enkäter, djupintervjuer och/eller fokusgrupper.

UPPFÖLJNING AV INSATSER

- ? Antal annonser, informationsmöten, material som producerats
- ? Antal företag som kontaktats

UPPFÖLJNING AV RESULTAT

- ? Antal intresserade brukare
- ? Antal anslutna hushåll
- ? Antal anslutna företag och antal anslutna anställda
- ? Andel anslutna som anger projektet som källa till bilpoolsnyttjande
- ? Antal utplacerade bilpoolsbilar
- ? Genomslag i medier
- ? Antal goda exempel på samnyttjande av bilar mellan hushåll och företag/organisation.
- ? Framgångsfaktorer och problemanalys för samverkan mellan bilpool och kollektivtrafik/taxi/fjärrtåg/hyrbil
- ? Goda exempel på kommunal strategi för stimulans av bildelning.

DOKUMENTATION

Erfarenheterna från projektet *bilpool* ska dokumenteras i en handbok som produceras i samarbete med övriga projekt som ingår i Mobilitetssentrum.

RISK.

Riskerna i projektet:

- ? Intresset för att delta i bilpooler visar sig vara lägre än väntat.
- ? Svårigheter att nå målgruppen med information
- ? Nyckelpersoner i projektet får annat jobb vilket kan leda till förseningar
- ? Samverkan kring smart card-lösningar drar ut på tiden så projektet hinner avslutas

När det gäller personresor har det regionala samverkansprojektet *Samverkan för hållbart resande* prövat olika metoder för utveckla och marknadsföra hållbara resalternativ. Framför allt är det ensamåkandet i bil projektet arbetat för att reducera. Ett arbetssätt som visat sig effektivt är att samverka med grupper av företag i företagsområden och att där ta ett helhetsgrepp kring hållbart resande. Inom *Samverkan för hållbart resande* har detta gjorts i Solna Business park. Här samarbetar projektet utöver företag och fastighetsägare bland annat med SL, cykelfrämjandet, HälsoCykeln (cykelaktör) City Car Club (bilpoolsaktör) och Datessa (samåkningstjänst).

De ”verktyg” som kan komma ifråga vid samarbetet med företagen kring deras anställdas resor kan vara: cykling, bilpooler, kollektiva färdmedel, miljöbilar, sparsam körning (Eco driving), samåkning mm. Ett bra sätt för ett företag att börja arbeta med hållbara resor är upprätta en ”respolicy”.

- ? Resepolicy: Företagen erbjuds hjälp att kartlägga de anställdas arbetsresmönster och att skriva en resepolicy för miljöanpassning av personalens möten/resor.
- ? Kollektivresor: Insatser som kan genomföras för att uppmuntra kollektivresor är att ge företagen tillgång till realtid och personliga tidtabeller, månadskort i receptionen och/eller att företagen subventionerar eller köper in sig på anställdas månadskort. Andra exempel på utvecklingsmöjligheter är kombinerade taxi och SL-kort genom Smart Card lösningar.
- ? Cykling: Cykeln erbjuder ett utmärkt resätt som spar pengar, miljö och ger goda hälsoeffekter. Aktiviteterna som erbjuds kan innehålla allt ifrån kampanjer med hälsotrampare (se Stockholm – cykelstaden), Cykla-till-jobbet-kampanj, till fysiska förutsättningar för cykling som cykelparkeringar, cykelkartor, e-cykelpumpar, duschmöjligheter och knyta kontakter med cykelreparatörer.

Detta projekt (*Företags resor och transporter*) kommer att sammanföra de erfarenheter som gjorts och de metoder som tagits fram av Vägverket gällande kvalitetssäkring av transporter och av *Samverkan för hållbart resande* gällande marknadsföring av och information kring hållbara resor.

Projektet riktar sig till två typer av företag/företagsområden. Den ena typen är stora tjänsteföretag/förvaltningar alternativt företagsområden som genererar mycket persontransporter, främst arbetsresor. Detta för att på ett effektivt sätt komma åt de personresor som genereras av näringslivet. Effektivast är att ta ett samlat grepp om ett helt företagsområde, men även arbete med större enskilda arbetsgivare i olika delar av staden kan bli aktuellt. Målet är att 3 500 personer ska bli direkt berörda av projektet.

Genom att arbeta med stora tjänsteföretag/förvaltningar nås många individer av informationskampanjerna om hållbara personresor genom en redan befintlig organisation, vilket är effektivt ur projektets synvinkel. Samtidigt tjänar företagen på att satsa på personalens resor till och från jobbet. Ett hållbarare resande har positiva effekter inte bara för miljön utan även för personalens och tillika företagets ekonomi och hälsa. Exempelvis reduceras företagets behov av parkeringsplatser och antalet sjukdagar kan minska genom att individen ökar sin motionstid.

Den andra typen är företag som genererar mycket transporter (i första hand i Stockholm). Arbetet med dessa företag kommer att kretsa kring Vägverkets metod Kvalitetssäkring av transporter. Företagen av denna typ behöver inte vara stora. Byggverksamhet är exempelvis en bransch som genererar mycket trafikarbete, där företagen i sig inte nödvändigtvis är särskilt stora. Byggverksamhet står i Stockholms län för 22 procent (drygt 900 000 fordonskilometer per dygn) av näringslivets trafikarbete, vilket är ungefär lika mycket som Åkerier och speditörer och dubbelt så mycket som Partihandeln.⁴

Arbetet med de olika typerna av företag kommer att löpa parallellt, men med samarbete bland annat när det gäller informationsinsatser och marknadsföring, men även kommer samordning av möten och seminarier ske där det är lämpligt.

Ett nära samarbete och utbyte kommer att ske med Miljöcentrum för företag som arbetar med små och medelstora företag. För att undvika att staden blir otydlig gentemot näringslivet är det av stor vikt att man har tydlig inriktning och undviker samma målgrupper. Detta gör projektet genom att arbeta med stora företag och arbetsplatser.

För tydlighetens skull redovisas mål, syften, projektplan och uppföljning för de olika delarna av projektet separat.

MÅL

Det övergripande målet för projektet är att reducera de negativa miljöeffekterna av resor till och från arbetet, företagens godstransporter samt resor inom tjänsten. Ett viktigt mål är också att få in kvalitetssäkring av transporter samt insatser för att verka för hållbara resor till och från arbetsplatsen i företags ordinarie verksamhet. Genom att stimulera hållbart resande och hållbara transporter uppnås många prioriterade mål som ökad tillgänglighet, god luftkvalitet, god hälsa samt minskade koldioxid och kväveutsläpp.

⁴ Koldioxidskatt, transporter och regional ekonomi (2002), s. S.59, Lennart Fridén, Inregia AB

Produktionsspecifika mål för Företagens transporter:

Kvalitetssäkring av företagets transporter är långsiktigt arbete. Målet är att genomföra så många delar i kvalitetssäkringsprocessen som möjligt under projektet. Produktionsspecifika mål för denna del av projektet är:

- ? Antal företag som informerats om kvalitetssäkring av transporter: 200
- ? Antal företag som beslutat att kvalitetssäkra sina transporter: 30
- ? Antal deltagande företag som tagit fram och förankrat en policy enligt Vägverkets modell: alla 30
- ? Antal deltagande företag som kommit igång med genomförande av åtgärder i handlingsplanen: alla 30
- ? Antal deltagande företag som kommit igång med uppföljning/skapande av uppföljningsrutiner: alla 30

Totalt ska alltså 200 företag ha blivit informerade om kvalitetssäkring av transporter. Av dessa ska 30 vid projektets slut ska ha genomfört alla steg i kvalitetssäkringsprocessen.

Produktionsspecifika mål för arbetet med Företagens resor:

- ? Antal anställda som direkt berörs av projektet (genom 30 större företag alt. företagsområden): minst 3 500 personer
- ? Antal anställda som ändrat sina resvanor: 15 % av minst 3 500
- ? Reducera ensamåkandet i bil bland de anställda (minst 3 500): 15 %

SYFTE**Företagens transporter:**

- ? Minska utsläppen av fossil koldioxid, 5 procent hos de 30 engagerade företagen
- ? Minska utsläpp av hälsoskadliga ämnen (kväveoxider, partiklar), 5 procent hos de 30 engagerade företagen
- ? Öka trafiksäkerheten genom att hålla hastigheten och använda bilbälte
- ? Företagen ska införa rutiner för alkohol och droger kopplat till transporter (alkolås m.m.)
- ? Öka kunskapen om säkra fordon

Företagens resor:

- ? Att långsiktig påverka människors resvanor mot ett hållbarare resande.
- ? Verka för och informera om alternativ till ensamåkande i bil.
- ? Att verka som en katalysator för andra projekt inom *Mobilitetscentrum*, genom att information om dem sprids och att kontakter med dem förmedlas.

ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN.

Projekt- och tidplaner redovisas för de två delarna Företagens transporter respektive Företagens resor separat. I den mån det passar samordnas de

olika aktiviteterna, exempelvis informationsmaterial, seminarier och informationsmöten.

FÖRETAGENS TRANSPORTER

Efter att 200 företag identifierats som potentiella deltagare i projektet, informerats om kvalitetssäkring av transporter och inbjudits att delta i projektet kommer arbetet med projektet att läggas upp på följande sätt:

Avsiktsförklaring

Inledningsvis ska intresserade företagen (minst 30) skriva på en avsiktsförklaring om att deras deltagande syftar till att implementera ett system för kvalitetssäkring av sina transporter.

Kunskapsförmedling

Företagen bildar en arbetsgrupp tillsammans med projektledaren, här kan företag från flera stadsdelar ingå. Arbetsgruppen kommer att mötas regelbundet under projektet. Syftet med mötena är att öka företagens kunskap om miljö- och trafiksäkerhetsarbete i praktiken samt att diskutera metoder för genomförande, problem och lösningar. Vid varje tillfälle presenteras goda exempel på det aktuella temat samt underlag som hjälper företagen inför det fortsatta arbetet. Ämnen som kommer att tas upp är krav på föraren (sparsam körning, säkerhet, droger, tid), krav på fordonet (utrustning inkl däck och oljor, underhåll, miljöklass) samt krav på färden (sparsam/effektiv körning, hastighet, bälte, last, körkort, fyllnadsgrad, ruttplanering). Företagen kommer vid varje möte att få någon form av uppdrag som de ska redovisa vid nästkommande möte.

Projektmötena ska bland annat behandla följande teman:

- ? Varför kvalitetssäkring av transporter? Bakgrund Miljö och trafiksäkerhet, färsk siffror och fakta.
- ? Goda exempel från företag i och utanför Sverige (kunskapsutbyte se ovan under Goda exempel).
- ? Policy (tar fram förslag på miljö och trafiksäkerhetspolicy (resepolicy) baserat på andra företags erfarenheter (med flera nivåer, bruttolista))
- ? Implementering av kvalitetssäkring av transporter, hur kan det göras i praktiken?
- ? Demonstration av sparsam körning
- ? Demonstration av olika tekniska hjälpmedel som alkolås, färddatorer, bältespåminnare, GPS mm
- ? Demonstationer av fordon som kan gå på förnybara bränslen

Stöd för implementering av rutiner och genomförande av åtgärder

Projektmötena ger underlag till det praktiska arbete som företagen ska göra för att kvalitetssäkra sina transporter. Målsättningen med projektet är att de deltagande företagen verkligen ska implementera fungerande rutiner för kvalitetssäkring av sina egna eller köpta transporter. Företagen kommer vid

projektmötena få underlag för att anta en egen miljö och trafiksäkerhetspolicy som ska styra arbetet med transportfrågor, såväl utförande av som inköp av transporttjänster. En bruttolista på saker som kan ingå i en sådan policy tas fram och exempelföretag kommer att presentera hur de gjorde. Varje företag ska sedan formulera och anta sin egen policy, anpassad efter den egna verksamheten.

Ett projektmöte kommer att fokusera på de styrdokument och rutiner som behövs för att nå målen i miljö- och trafiksäkerhetspolicyn samt på hur dessa kan införas i företagets verksamhet. Goda exempel visar vägen och förslag på användbara styrdokument kommer att presenteras för företagen. Ansvariga måste utses. En nyckelfråga för att lyckas införa nya rutiner är att projektet är väl förankrat hos dem som utför uppgifterna.

Konsultstöd till företagen

Den övervägande delen av arbetet i projektet kommer att göras i företagen. För att underlätta företagets arbete kommer alla företagen som deltar erbjudas stöd i form av konsulttimmar (besök på företagen). Ett motiv för det är också att flera av de deltagande företagen kan vara i en konkurrenssituation vilket ökar behovet av att kunna ha enskilda diskussioner med projektledaren.

Exempelvis kommer företagen att kunna få följande typer av hjälp:

- ? Att formulera policyn för inköp och kvalitetssäkring av transporter
- ? Presentation av bakgrund och behov av arbete med kvalitetssäkring för ledningsgruppen eller liknande i syfte att ytterligare förankra projektet inom företaget.
- ? Hjälpa respektive företag att hitta bra former för implementeringsarbetet, vilka styrdokument som kan passa respektive verksamhet.

Arbetet ute i företagen kommer också att visa hur implementeringsprocessen fungerar, vilka problem de möter när kvalitetssäkringen ska införas och vilka olika lösningar som kan användas. Dessa erfarenheter bildar underlag för de rekommendationer som ska bli ett av resultaten av projektet.

Uppföljningsverktyg

En viktig del av arbetet är också att hitta bra metoder för uppföljning av egna krav och handlingsplaner. Verktyg för att följa upp hur de nya rutinerna följs inom företaget kommer diskuteras och tekniska lösningar för att följa effekter på miljö och trafiksäkerhet ska presenteras. Nya tunga fordon är idag ofta utrustade med färdatorer och en uppgift blir att visa hur dessa kan användas i för att följa upp miljö- och trafiksäkerhetsarbetet. Ett underlag för hur informationen från de färdatorer som idag finns i lastbilar kan användas för att följa upp miljö- och trafiksäkerhetsmål tas fram. Detta

ska hjälpa företagen att beräkna miljö- och trafiksäkerhetsnyttan av deras insatser.

Konferenser

Vid minst ett tillfälle per år kommer en gemensam konferens för alla företagen som är med i projektet genomföras. Där kommer goda exempel att lyftas fram, intressanta talare från företag utanför Stockholm som kan inspirera mm.

Översiktlig tidplan

År 1

- ? Identifiering av 200 potentiella företag
- ? Informationskonferens (första projektkonferensen)
- ? 30 företag fattar beslut om upprättande av policies och handlingsprogram
- ? Formulering policies och handlingsprogram
- ? Förankring av policies och handlingsprogram

År 2

- ? Konferens 2
- ? Fortsatt förankring av policies och handlingsprogram
- ? Implementering av åtgärder
- ? Konsultstöd till företagen

År 3

- ? Konferens 3
- ? Fortsatt implementering av åtgärder
- ? Konsultstöd till företagen
- ? Uppföljning

FÖRETAGENS RESOR

Arbetet med företagen och personalens resor är ett mycket stort arbetsfält varvid det är av vikt att genomföra strategiskt genomtänkta aktiviteter. Ett arbets sätt som visat sig effektivt är att samverka med grupper av företag i företagsområden och att där ta ett helhetsgrepp kring frågor som rör hållbart resande (inom projektet *Samverkan för hållbart resande* har detta gjorts i Solna Business park).

- ? I ett inledande stadium i projektet identifieras lämpliga företag/företagsområden, områden med många och stora tjänsteföretag, som genererar många personresor till och från jobbet. Ett exempel på företagsområde som kan komma ifråga i detta projekt är Kista.
- ? Arbete med företagen inleds med att skapa arbetsgrupper av intresserade företag för att analysera områdets förutsättningar, intressen och behov.
- ? Beroende på dessa förutsättningar, intressen och behov och tillika företagens egna ambitionsnivåer tas olika skraddarsydd lösningar fram

utifrån de ”verktyg” som identifierats i det tidigare projektet *Samverkan för hållbart resande* (se inledningen).

I den mån projekt pågår kring dessa olika verktyg under *Mobilitetscentrum* kommer samarbete med dessa att vara en naturlig del av projektet.

Enkäter

En resvaneundersökning formuleras vilken skickas till samtliga företag. Studien ska användas i syfte att få kunskap om resvanorna och mäta resvaneförändringarna i området.

Kartläggning

- ? Hur reser besökare och anställda idag?
- ? Vilka är behoven?
- ? Finns resepolicy?

Möten och kommunikation med företag och fastighetsägare i området.

Arbetsgruppsmöten

Projektet samlar företagare och fastighetsägare som är intresserade av att delta i arbetet för att nå de mål som projektet har satt upp. Mötena ger;

- ? Projektet kunskap om de lokala behoven
- ? Gemensam problembild företagen emellan
- ? Erfarenhet och informationsutbyte

- ? cykelkarta
- ? ett stort nätverk finns genom projekt Samverkan för Hållbart Resande
 Detta upparbetade nätverk underlättar genomförandet.

Översiktlig tidplan

År 1

- ? Formulera projektarbetet
- ? Identifiera lämpliga företag
- ? Ta fram ett presentationsmaterial
- ? Sammanställa information om företag/företagsområden.
- ? Kartlägga kommunikationerna - identifiera bristande länkar.
- ? Söka upp och utbyta erfarenheter med andra städer.
- ? Bilda arbetsgrupp med företag och fastighetsägare.
- ? Genomföra enkätstudier och resvaneundersökningar hos företagen
- ? Med stöd från SL införa realtidslösningar som underlättar för företagens hållbara resor. Även individuella tidtabeller för de anställda.
- ? I samverkan med företagen förbereda kampanjer för år 2
- ? Genomföra tematiska seminarier där de olika alternativen till bil presenteras.
- ? Sammanställa dokumentation

År 2

- ? Genomföra kampanjer i samverkan med företagen
- ? Utifrån behov stödja etablering av tjänster i området ex. bilpool
- ? Lansera tjänster
- ? Lyfta fram goda exempel
- ? Fortsätta arbetet med SL, Smart Card kombinationslösningar för företagens anställda.
- ? Verka för att ytterligare företag kommer in i arbetsgruppen
- ? Utifrån företagens behov formulera seminarieserie/tematiska workshops för tredje året.
- ? Sammanställa dokumentation

År 3

- ? Seminarieserie/tematisk workshopserie
- ? I samverkan med företagen genomföra informationskampanjer
- ? Ge fortsatt stöd till etablering av tjänster som underlättar resförändring (ej investeringar)
- ? Genomföra uppföljande enkät på företagen
- ? Sprida erfarenheterna av arbetet med företag.
- ? Sammanställa all dokumentation till metodhandboken

ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION.

Ägare för projektet är: Gatu- och fastighetskontoret.

Projektet planeras att drivas som ett av projekten inom *Mobilitetscentrum*. All av projektet bekostad personal kommer att vara verksam på gatu- och fastighetskontoret och ha ett nära samarbete med de olika stadsdelsförvaltningar som engageras i projektet, beroende på vilka företag/företagsområden som identifieras som intressanta för projektet.

SAMVERKAN

Via *Mobilitetscentrum* kommer samverkan ske med andra inom *Mobilitetscentrum* pågående projekt. Tillsammans hålls seminarier där erfarenheter utbyts, och i samverkan produceras en metodhandbok utifrån de slutsatser som dras av projekten.

Företagens transporter

Denna del av projektet kommer att genomföras i samarbete med Vägverket Region Stockholm som har lång erfarenhet av kvalitetssäkringsarbete. Det är inte minst viktigt att undvika att företag blir kontaktade flera gånger av olika aktörer. NTF, åkeriförbundet, branschorganisationer och andra aktörer med intresse på området kommer också att kontaktas.

Företagens resor

Denna del av projektet bygger på ett intimt samarbete med olika aktörer som verkar för hållbart resande. Möjliga samverkansparter är:

Verktyg	Möjliga samverkansparter
Cykling	Naturskyddsföreningen Stockholms län NTF Vägverket Cykelfrämjandet HälsoCykeln
Bilpooler	City Car Club Stockholm bilpool
Kollektiva färdmedel	SL
Miljöbilar	Miljöförvaltningens projekt "Miljöbilar i Stockholm"
Sparsam körning (Eco driving)	Lokala körskolor där tekniken lärs ut
Samåkning	Datessa (internetbaserat samåkningsverktyg)

BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÄKTER OCH FINANSIERING.

Projektkostnader i kronor:

	År 1	År 2	År 3	Summa
Företagens transporter				
Personal (1 heltidstjänst)	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Konsultstöd till företag		100 000	100 000	200 000
Uppföljningsenkät och djupintervjuer			110 000	110 000
Företagens resor				
Personal (1 heltidstjänst)	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Uppföljningsenkät och djupintervjuer	100 000		100 000	200 000
Gemensamt				
Konferenser och möten	90 000	90 000	90 000	270 000
Informationsmaterial och marknadsföringsinsatser	400 000	400 000	100 000	900 000
Uppföljning (metodbeskrivningar till handbok, seminarier)	30 000	30 000	60 000	120 000
Konsultinsatser (marknadsanalyser etc)	300 000	300 000		600 000
Summa	2 145 000	2 116 000	1 696 000	5 400 000

Projektet kommer inte att leda till några direkta intäkter.

GFK kommer även att söka bidrag för projektet ur statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram (KLIMP).

PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET.

Minskade utsläpp från 30 företag med betydande mängder transporter inom staden kan ge stora effekter på miljöbelastningen och luftkvaliteten i Stockholm. Om företagen kan effektivisera sina transporter så både transportbehovet och kostnaderna minskar är mycket vunnet för både staden och företagen. Det kan medföra minskad trängsel och minskat slitage på vägsystemet.

Företagens personal istället för att ensam åka i bil till jobbet väljer alternativ som cykel eller kollektivtrafik (omfattar ofta även gång-/cykelresor till stationen) innebär vinster både för företaget och för personalen, vad gäller ekonomi och inte minst hälsa.

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

PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET.

RELATION TILL VÄXTHUSGASPROGRAMMET

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

MÅL OCH NYCKELTAL I MILJÖPROGRAMMET SOM BERÖRS

Mål 1 Miljöeffektiva transporter

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

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

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

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

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

- ? Nyckeltal 1.4.1 Antalet fordon som passerar över
 - citysnittet
 - innerstadssnittet
 - regioncentrumsnittet.
- ? Nyckeltal 1.4.2 Vägtrafikens kväveoxidutsläpp i staden per år.

PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL.

Transportsektorn står för en betydande andel av Sveriges koldioxidutsläpp. Till skillnad från andra sektorer minskar inte utsläppen från vägtrafiken. Vägverket har därför bland annat initierat arbetet med kvalitetssäkring av företagens transporter för att ge företagen bra verktyg för att kunna minska sina utsläpp. Projektet i Stockholm kommer visa vägen för andra företag att också avsätta tid för att kvalitetssäkra transporter.

Länsstyrelsens åtgärdsprogram för att klara EU:s luftkvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar visar att vägavsnitt i Stockholm inte klarar kraven. Projektet kan också leda till lägre belastning av dessa ämnen.

Genom att aktivt informera om attraktiva alternativ till ensamåkandet i bil, bidrar projektet till att minska biltrafiken och dess negativa miljöeffekter.

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

Detta projekt är angeläget av många anledningar inte minst av det trängselavgiftsförsök som ska komma igång i Stockholm år 2005. Detta kommer att föranleda både företag och privatpersoner att se över sina transporter.

UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING.

UPPFÖLJNING

Företagens transporter

Nyckeltal för uppföljningen av denna del kommer att tas fram i ett inledningsskede i projektet t ex :

- ? Vilka åtgärder företagen har genomfört
- ? Vilka effekter åtgärderna hittills haft på hela företagets bränsleförbrukning
- ? Andel förnybart bränsle.

Företagens resor

För att kunna följa upp hur de anställdas resvanor förändras under projektet inleds det med en enkät om deras resvanor. Enkäten upprepas vid projektets slut.

- ? Antalet utåtriktade aktiviteter/evenemang
- ? Antalet anställda på företagen som involverats i processen
- ? Antalet uppförda resplaner på företagen
- ? Antalet deltagare på anordnade kurser
- ? Antalet personer som ändrar/bryter sina vanor för att övergå till ett mer hållbart resbeteende
- ? Genomslag i medier
- ? Antalet ton minskade koldioxidutsläpp
- ? Ekonomiska vinster för företagen och de anställda
- ? Kvalitativa intervjuer genomförs med bildad arbetsgrupp samt de anställda på företagen.

DOKUMENTATION OCH ERFARENHETSSPRIDNING

Erfarenheterna från projektet *Företags resor och transporter* ska dokumenteras i den handbok som produceras i samarbete med övriga projekt som ingår i *Mobilitetscentrum*.

RISK.

- ? För få företag är intresserade av att delta
- ? De hinner inte genomföra alla delar av kvalitetssäkringen innan projekttiden är slut
- ? Projektledare slutar med den mycket kunskap om företagens arbete vilket kan leda till att projektet blir försenat.