

EcoMobility SHIFT

Indikatorbeskrivningar

Kontakt

ICLEI - Local Governments for Sustainability e.V.

Kaiser-Friedrich-Str.7

53113 Bonn

TYSKLAND

Santhosh Kodukula, EcoMobility Program Manager

Monika Zimmermann, Deputy Secretary General

<http://www.ecomobility-shift.org>

ecomobility-shift@iclei.org

Friskrivning

Författarna till detta dokument tar det fulla ansvaret för innehållet. Det är inte självklart att de åsikter som förmedlas i dokumentet reflekterar Europeiska Unionens åsikter och varken EACI eller Europeiska Unionen kan ta ansvar för tillämpningar av innehållet i detta dokument.

Projekt	EcoMobility Scheme to Incentivise Energy-Efficient Transport (EcoMobility SHIFT)
Projekt nr.	IEE/09/924/S12.558318
Titel	Indicator Descriptions (appendix to the Manual for Auditors and Advisors)
Version	April 2013
Av	ICLEI - Local Governments for Sustainability e.V.: Santhosh Kodukula, svensk översättning: Trivector Traffic AB
Medverkande	<i>Edinburgh Napier University</i> : Michael Carreno; <i>Mobiel 21</i> : Ilse Vleugels; <i>Traject</i> : Katrien Backx; <i>Trivector</i> : Anna Clark, Karin Neergaard, och Katarina Evanth <i>Burgas</i> : Elena Ivanova; <i>Miskolc</i> : Katalin Hudak; <i>Mobycon</i> : Mark Kirkels
Layout	ICLEI - Local Governments for Sustainability
Omslagsbild	Planning Workshop, Changwon, Rep. of Korea. (c) Santhosh Kodukula, 2012



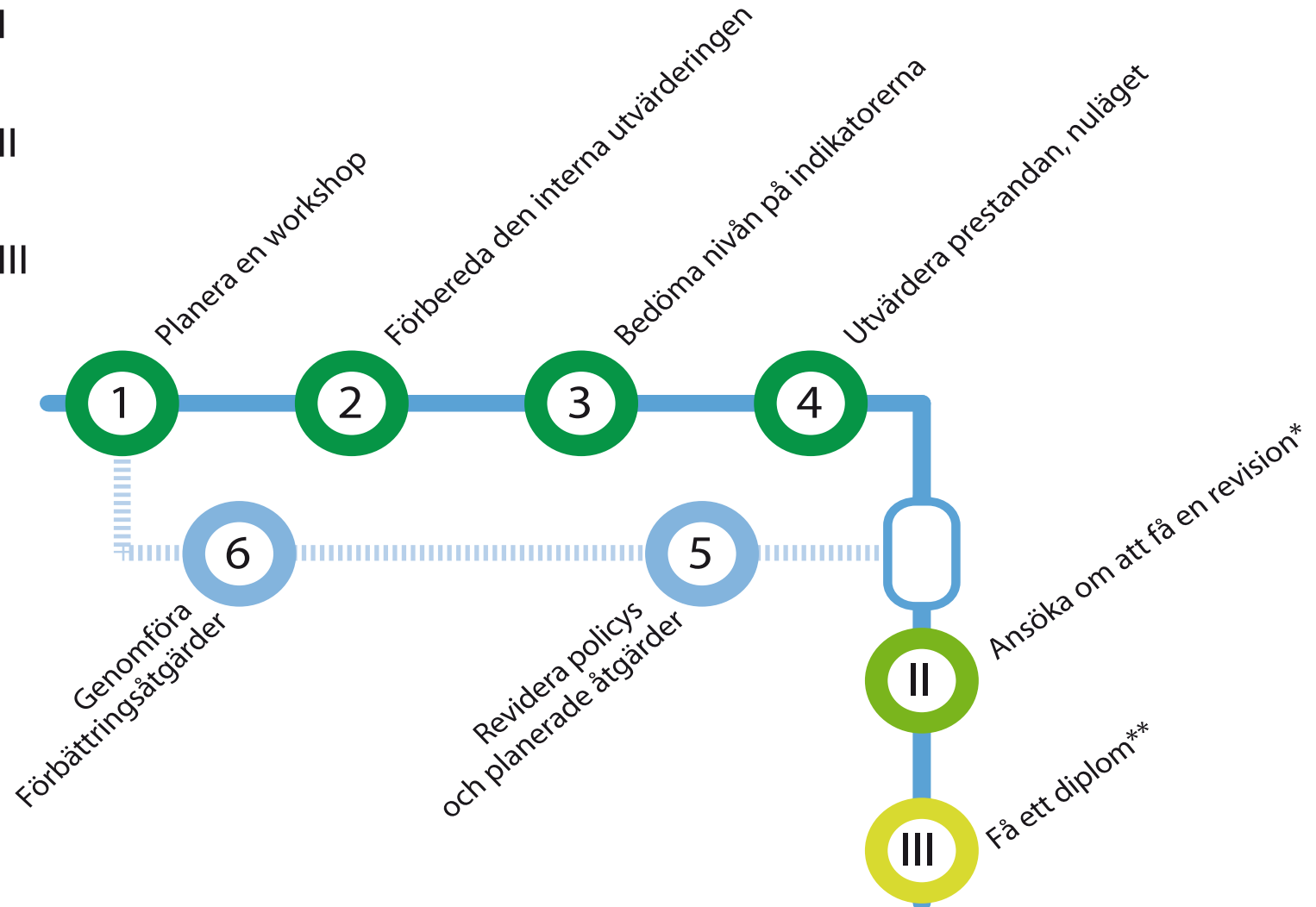
EcoMobility SHIFT

Indikatorbeskrivningar

Innehåll

EcoMobility SHIFT-systemet	6
Vad är EcoMobility SHIFT-indikatorer?	7
När och hur ska du använda indikatorbeskrivningarna?	7
E1: Förståelse för användarbehov	9
E2: Allmänhetens deltagande i beslutsprocessen	10
E3: Vision, strategi och ledarskap	12
E4: Personal och resurser	14
E5: Budget för EcoMobility	16
E6: Mätning, utvärdering och uppföljning	17
TSS1: Planering av nya områden	20
TSS2: Bilfria zoner och områden med låg hastighet	22
TSS3: Information och informationssystem	23
TSS4: Mobility Management-tjänster	24
TSS5: Parkeringsåtgärder	26
TSS6: Gångtrafik	28
TSS7: Cykeltrafik	30
TSS8: Kollektivtrafikens täckning och snabbhet	32
TSS9: Kollektivtrafikens användbarhet	34
TSS10: Miljöfordon	36
RI1: Färdmedelsfördelning	40
RI2: Trafiksäkerhet	41
RI3: Växthusgaser	42
RI4: Lokal luftkvalitet	43
Översikt över indikatorerna	44

EcoMobility SHIFT-systemet



*En stad som efter avslutad intern utvärdering inte är nöjd med resultatet, går vidare till steg 5 och 6 och gör om utvärderingen innan de går vidare till II.

** En stad som fått ett diplom, behåller det i tre år.

Vad är EcoMobility SHIFT-indikatorer?

Basen i EcoMobility SHIFT är ett set med 20 indikatorer. Med indikatorerna som grund kan städer utvärdera EcoMobility-nivån, dvs hur hållbart stadens transportsystem är och få inspiration till hur de kan förbättra arbetet. De 20 indikatorerna som visas i figuren är indelade i tre kategorier: Processen, Transportsystemet & tjänster samt Resultat & effekter.

På följande sidor beskrivs de 20 indikatorerna i mer detalj, med följande innehåll:

- Definition
- Syfte: varför denna indikator är relevant
- Begrepp: förklaring av begrepp i definitionen
- Förslag på bevis: de bevis som staden ska kunna visa upp för att få en viss poäng/nå en viss nivå
- Bedöma nivån: indikatorns vikt i förhållande till totalen, ”10 möjliga poäng” betyder t ex att om staden når nivå 5 (den högsta nivån) kan den få 10 poäng
- Skäl till att minska högsta möjliga poäng
- Länkar till mer information och best practice

På sista sidan finns en sammanfattning av alla 20 indikatorer och deras respektive vikt, poäng av den totala poängen.

När och hur du ska använda indikatorbeskrivningarna?

Indikatorbeskrivningarna innehåller information om hur respektive indikator ska mätas på rätt sätt. Den är obligatorisk läsning för alla som är aktivt involverade i EcoMobilitySHIFT-utvärderingen. Denna indikatorbeskrivning kommer att bli flitigt använd av arbetsgruppen som gör den interna utvärderingen, särskilt under steg 2 och 3 (se manualen). Tänk på att det är viktigt att de som ingår i arbetsgruppen tar med detta dokument till mötena. För SHIFT-revisorer är detta ett nyckeldokument för att verifiera stadens nivå och ge råd om förbättringsåtgärder.

Begrepp

I beskrivningarna används ordet ”stad”. Med det menas tätort eller kommun. Begreppen ”EcoMobility” och ”ecomobile” avser hållbart resande.

PROCESSEN

- E1: Förståelse för användarbehov
- E2: Allmänhetens deltagande i beslutsprocessen
- E3: Vision, Strategi och ledarskap
- E4: Personal och resurser
- E5: Budget för EcoMobility
- E6: Mätning, utvärdering och uppföljning

TRANSPORTSYSTEMET & TJÄNSTER

- TSS1: Planering av nya områden
- TSS2: Bilfria zoner/områden med låg hastighet
- TSS3: Information och informationssystem
- TSS4: Mobility Management-tjänster
- TSS5: Parkeringsåtgärder
- TSS6: Gångtrafik
- TSS7: Cykeltrafik
- TSS8: Kollektivtrafikens täckning och snabbhet
- TSS9: Kollektivtrafikens användbarhet
- TSS10: Miljöfordon

RESULTAT & EFFEKTER

- RI1: Färdmedelsfördelning
- RI2: Trafiksäkerhet
- RI3: Växthusgaser
- RI4: Lokal luftkvalitet

PROCESSEN

E1: Förståelse för användarbehov

E2: Allmänhetens deltagande i beslutsprocessen

E3: Vision, Strategi och ledarskap

E4: Personal och resurser

E5: Budget för EcoMobility

E6: Mätning, utvärdering och uppföljning

E1: Förståelse för användarbehov

Beskrivning

Indikatorn avser i vilken grad staden undersöker de nuvarande och framtida behoven av alla dess användare, d v s både invånare och besökare, samt samlar in relevanta uppgifter gällande stadens arbete med EcoMobility. E1 innefattar även i vilken grad staden har kunskap om behoven för gående, cyklister, kollektivtrafik och de som för närvarande inte reser på ett hållbart sätt, d v s bilförare som kör ensamma.

Syfte

För att göra staden mer hållbar, behöver stadsledningen veta hur dess befolkning reser i nuläget (se även Indikator RI 3. Färdmedelsfördelning), och vad deras transportbehov är såväl idag som på kortare och lite längre sikt. Denna indikator behandlar detta behov.

Begrepp

Användarbehov avser vad användarna av transportsystemet kräver av det, till exempel:

- Vart de behöver resa och hur ofta?
- Vilka tjänster och aktiviteter behöver de ha tillgång till?
- Vilken kvalitet förväntar de sig på sin resa och vad ingår i deras uppfattning om kvalitet?
- Hur kan dessa behov komma att förändras i framtiden?

Systematiskt innebär att information om användarbehoven är samlade på ett målmedvetet, regelbundet och metodiskt sätt.

Förslag på bevis

- **Datainsamlingsmetoder:** Hur? Standard? (t ex enkäter, fokusgrupper), Innovativa (t ex grupper av invånare, dialoggrupper, besök hos olika användargrupper på t ex skolor, aktivitetscentra, köpcentra), Systematiska? Hur länge? Samlas information om nuvarande och framtida behov?
- **Insamling av användarnas klagomål och förslag:** Systematiskt? Hur görs det? (t ex via online-verktyg, telefonsluss m m); Hur används feedback för att förbättra tjänster?

Bedöma nivå

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Begränsad; ad-hoc	Använder extern data för användarbehov	Då och då görs enkäter	Förståelse för invånarnas nuvarande behov	God bild av invånarnas nuvarande och framtida behov
Data insamling	Ad-hoc	Från nationell data (inte lokal)	-Inte systematisk -Endast enkät som metod	-Systematisk -Standardmetoder -Endast nuvarande behov	-Systematisk -Innovativa metoder -Nuvarande och framtida behov
Längd	Aldrig	Aldrig	1 år eller mindre	1 - 4.9 år	5 år eller mer
Insamling av klagomål och förslag	Aldrig	Aldrig	Ingen insamling av klagomål och förslag	Samlar in klagomål och förslag, men det är oklart hur dessa används	Systematisk - Görs för ALLA mobilitetstjänster - Bevisat att det används för att förbättra tjänsterna

Justering av nivå

Om (delar av) kollektivtrafiken drivs av andra organisationer än de i staden kan det vara svårt att samla in data om användarbehov. Om så är fallet, ange detta i utvärderingsrapporten.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen.

För denna indikator finns det inga skäl för att sänka den högsta möjliga poängen.

Uppföljning

Undersökning av ett representativt urval av resandet inom staden (t. ex <http://www.measuringusability.com/survey-sample-size.php>); resenärer som inkluderar de människor som bor i staden, men också de som bor på andra orter och reser till den. Ställ frågor som står under "Begrepp, användarbehov".

Överväg även vilka hållbara färdmedel som kan vara tillgängliga i framtiden för dessa användare.

Kopplingar till andra indikatorer

Denna indikator är besläktad med indikator E 2, (Allmänhetens deltagande i beslutsprocesser), även om de två är annorlunda i det att E 1. handlar om att identifiera användarnas behov medan E2 avser mer hur användarnas behov beaktas i beslutsprocessen (t.ex. är planerade projekt / åtgärder som införts gjorda på grundval av användarnas krav, deltagande och samtycke).

Mer information

http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf, avsnitt 3.1 s. 51

E2: Allmänhetens deltagande i beslutsprocesser

Beskrivning

Som en fortsättning på E 1, handlar denna indikator om sättet på vilket staden involverar invånare och intressenter i beslutsfattandet samt om något särskilt fokus ges till svaga grupper (funktionshindrade, fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer). Den innefattar även huruvida stadens planer för hållbara transporter är lättillgängliga och kommuniceras till invånarna och i vilken utsträckning det finns system för att mäta kundnöjdhet, och även återkoppling till dem som är med i samråd / annat deltagande för att visa hur deras bidrag har använts. Hur ofta kommunikation / samråd genomförs bör också övervägas.

Syfte

Andra kvalitetsledningssystem inom trafik såsom MaxQ och BYPAD betonar vikten av allmänhetens deltagande i utformningen och ett framgångsrikt genomförande av åtgärder inom transportområdet. Detta understryks också i vägledningen om SUMP:ar (www.mobilityplans.eu / index.php ? ID1=8&id=8). Utvärdering av SUMP:ar i England fann också att de städer som hade utvecklat mer sofistikerade metoder för deltagande och samråd hade färre problem med genomförandet av potentiellt "svåra" åtgärder i sina planer.

Begrepp

Samråd – när staden via en mer formell process engagerar invånarna direkt i beslutsfattandet genom att diskutera policys eller åtgärder inom EcoMobility för att få deras åsikter och råd om dem. Synpunkterna från samråden sammanställs i en samrådsredogörelse där man också redovisar vad som gjorts med anledning av synpunkterna.

Deltagande – i detta fall avses hur staden involverar olika typer av invånare direkt i beslutsfattandet av policys eller åtgärder inom EcoMobility.

Förslag på bevis

- Policydokument och styrdokument som vägleder stadens tjänstemän, om, hur och när man ska ha aktiviteter
- Protokoll, foton, dagordningar och inspelade resultat av aktiviteterna
- Listor över deltagarna vid aktiviteterna
- Faktiska samråd / material från aktiviteterna (t.ex. frågeformulär)

Bedöma nivå

10

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Inget deltagande från allmänheten	Information, ej deltagande	Mycket begränsade möjligheter för allmänheten att bidra	Brett samråd/ deltagande gällande planer; feedback används	Brett samråd/ deltagande gällande alla trafikfrågor; feedback används
Invånarnas deltagande i planering	Ingen	Endast information	Kan ge feedback på information	Kan hjälpa till att utveckla planer samt ge feedback	Som 4; även för projekt
Användning av feedback från invånare	Ingen	Ingen	Ingen	Tydligt att input används för att revidera planer	Som 4; även för projekt
Vem är delaktig	Ingen	Allmänheten	Som 2	Som 2; försök görs att nå ut till människor	Mycket stor bredd av människor – äldre, yngre, etniska minoriteter, företag m fl
Metoder för deltagande	Ingen	Grundläggande information ges på papper, e-post	Som 2	Fler informationskanaler än 3	Nya metoder utvecklas för att nå svåråtkomliga grupper
När sker deltagande?	Aldrig	Aldrig	När planerna görs	När planerna utvecklas och görs	Kontinuerligt, under hela projektets gång från utveckling till genomförande

Utöver skillnaderna för nivåerna som anges i tabellen ovan är följande relevant:

- En nivå 5-stad har en tydlig inställning om deltagande samt samråd. Detta innebär att grupper av invånare tidigt i utvecklingen involveras i policys och åtgärder, snarare än att staden enbart presenterar sina planer till dem för feedback. Staden kan förklara hur resultaten av deltagande och samråd har använts för att revidera policys och åtgärder. Staden har många samråd, men genomför dem på ett effektivt sätt för att minimera "undersökningströtthet" bland de som rådfrågas. Staden är benägen att använda innovativa tillvägagångssätt, t ex planering av workshops, paneler och fokusgrupper för att engagera människor. Staden experimenterar med nya metoder (t ex samråd i skolor) för att få reaktioner från grupper som normalt sett är svåra att nå, som tonåringar.

- En nivå 4 stad experimenterar kanske med olika sorters speciellt deltagande men är mer bekväm med samråd. Dessa är dock djupgående samråd med ett brett spektrum av invånare och andra intressenter. Det är tydligt att planer och åtgärder revideras som ett resultat av samråd. Det finns en verklig ansträngning att säkra respons från samråd med invånare från flera olika bakgrunder.
- En nivå 3 stad gör ett försök att samla folks synpunkter genom t ex mycket enkla “ ja / nej “ -typ frågor i korta enkäter. Endast lite ansträngning läggs på att säkra ett brett och representativt urval och det är inte tydligt om resultaten från samråd används på något sätt.
- En nivå 2-stad tillkännager sina planer offentligt innan de börjar tillämpas.
- En nivå 1-stad genomför många av sina planer utan någon typ av information.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

För denna indikator finns det inga skäl för att sänka den högsta möjliga poängen eftersom staden till stor del kan välja hur den vill engagera invånarna i planeringen av policys och åtgärder inom transportområdet.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Antal och utformning av samråd och evenemang inom transportområdet per år.
- Antal och utformning av samråd och medverkan/deltagande som används för att få invånarnas synpunkter på frågor kring transporter.
- Antal revideringar som görs i policys och åtgärder till följd av invånarnas synpunkter.

Länkar till ytterligare information och best practice

Se exempelvis http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf pp 62-68.

E3: Vision, strategi och ledarskap

Beskrivning

Handlar om ifall staden har en strategi för hållbart resande/EcoMobility, t ex en Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) samt statusen och innehållet i strategin. Avser även hur väl strategin är förankrad på politisk nivå och tjänstemannanivå samt hur politikerna och tjänstemännen ser till att hålla strategin levande och hur de säkerställer att den genomförs.

Syfte

För att en stad ska vara "ecomobile", måste den ha en vision och strategi för ändamålet som stöds av chefstjänstemän och kommunpolitiker.

Begrepp

En strategi inom EcoMobility finns nedskrivet och dokumentet är en sammanfattning av en process för genomförandet av strategin. Dokumentet bör innehålla skälen till varför staden vill bli mer "ecomobile", målen för EcoMobility och nyckeltal för att mäta om staden har nått dessa mål. Strategin bör vidare innefatta åtgärder som ska implementeras för att nå målen.

Gott ledarskap på den strategiska nivån innebär att politiker och chefstjänstemän kontinuerligt uttrycker sitt stöd för målen i strategin.

Personal. På genomförandenivån bör detta strategiska stöd innebära att politiker och chefstjänstemän hjälper personalen att lösa problemen som uppkommer vid genomförandet av projekt och åtgärder som ingår i strategin.

Förslag på bevis

- En kopia på SUMP:en eller åtgärdsplaner som visar på policys/strategier inom EcoMobility
- Bevis för att chefstjänstemän och politiker ger politiskt stöd åt policyn
- Budgetdokument
- Skriftligt bevis av hur policys inom EcoMobility har gått från utveckling till genomförande.
- Personalens utvärderingar som visar sambandet mellan personalens arbetsinsatser och EcoMobility

Bedöma nivån

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. Definitionen av EcoMobility kan också ge viss vägledning. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Ingen tydlig policy för EcoMobility/hållbart resande	Begränsad policy, begränsat politiskt stöd för EcoMobility	Policy för EcoMobility finns, som delvis har politiskt stöd	Policy för EcoMobility finns sedan en tid tillbaka och har politiskt stöd	Policyn för EcoMobility är hörnstenen i stadens transportpolicy och har starkt politiskt stöd
Vision om hållbara transporter (med ungefär samma innehåll som definitionen av EcoMobility)	Visionen inkluderar inte EcoMobility/Visionen främjar infrastruktur för bilar	Visionen nämner bara att alla transportslag ska främjas	Visionen syftar till att främja optimalt transportsätt och infrastruktur för alla transportsätt	Visionen syftar till att främja optimalt transportsätt och till att minska resandet	Som 4, men prioriterar aktiv transport och åtgärder som minskar beroende av fossila bränslen och av den privata bilen
Politiskt stöd för dokumentet	Inget	Mycket litet, om det ens finns ett dokument	Stöds av de högsta tjänstemännen och av politikerna	Tydligt att dokumentet har hög status, planer anpassas med hänsyn till dokumentet	Som 4, men också för projekt
Vem deltar i framtagandet (i samråd)	Ingen	Öppet för allmänheten	Öppet för allmänheten	Som 3, vissa insatser görs för att nå ut till folk	Ett brett urval av befolkningen, gamla, unga, etniska minoriteter, företag etc
Metoder kring deltagande/samråd	Inga	Allmän information ges på papper, e-post	Allmän information ges på papper, e-post	Brett spektrum av olika medier används förutom papper och e-post	Innovativa metoder för att nå svåra målgrupper
Frekvens på deltagande/samråd	Ingen	Ingen	När planer är framtagna	När planer utvecklas och under framtagandet	Ständig, genom alla stadier kring projektens utveckling och genomförande

De fem nivåerna och skillnaderna mellan dem är tydligt definierade i tabellen ovan. Om staden har en strategi inom EcoMobility, t ex en SUMP och det är tydligt att staden genomför viktiga åtgärder inom transportområdet som inte finns angivna i den eller går emot det som står skrivet i denna strategi, bör den beräknade nivån minskas med en till två nivåer. T ex, om strategin innefattar policys och åtgärder för att minska parkeringen, men staden har andra planer för och/eller håller på att anlägga nya parkeringshus/-garage i stadens centrum, är detta skäl för att gå ner en eller två nivåer.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

För denna indikator finns det inga skäl för att sänka den högsta möjliga poängen.

Länkar till mer information och best practice

Den Europeiska kommissionen har utarbetat riktlinjer om SUMP:ar, Guidelines on SUMPs (2011) som finns på www.mobilityplans.eu.

E4: Personal och resurser

Definition

Hur stor personal och hur mycket resurser som finns tillgängliga för att genomföra SUMP:en eller liknande; hur arbetsuppgifter och ansvar är uppbyggt för de som arbetar med transporter; hur samarbetet ser ut mellan olika kommunala förvaltningar/-avdelningar/-enheter och vilka det är (ex stadsbyggnad, trafikplanering, kommunteknik, marknadsföring och kommunikation).

Syfte

Om det inte finns tillräckliga resurser för att arbeta med EcoMobility kan strategier och åtgärder inte genomföras. Här avses främst personella resurser och hur personal arbetar tillsammans. Budget täcks in av nästa indikator.

Förslag på bevis

Mötesanteckningar från möten mellan förvaltningar/avdelningar; skriftliga policys/dokument om dessa aktiviteter. Bevis för hur dessa möten har resulterat i att staden blivit mer "ecomobile". Namn och befattningar för personal, förvaltningar, antal anställda på olika förvaltningar/avdelningar m m som arbetar med EcoMobility. Beskrivningar av både interna och externa utbildningar och kurser som personal har genomgått.

Bedöma nivån

15 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Inga specifika resurser finns för EcoMobility	Kortsiktiga och begränsade resurser	Stabila och långsiktiga resurser för EcoMobility	Som 3, med samarbete mellan förvaltningar/avdelningar m fl	Som 4; ökande resurser; personal uppmuntras att gå kurser och vara innovativa
Tillgänglig personal	Ingen uttalad personal	Kortsiktig, ej kontinuerlig	Långsiktig, kontinuerlig	Som 3; personal samarbetar över förvaltningar/avdelningar m fl	Som 4 men personal uppmuntras även att gå kurser och vara innovativa
Samarbete mellan förvaltningar/avdelningar	Ingen	Ingen	Ingen	Uppmuntras	En accepterad del av hur man arbetar
Utbildning/kurser	Ingen	Ingen	Ingen	Ad-hoc	Som 5 ovan

Utöver skillnaderna för nivåerna som anges i tabellen ovan är följande relevant: En nivå-5 stad har systematiska och vedertagna arbetssätt för hur man arbetar mellan förvaltningar/avdelningar. Dessa kan innefatta att anställda arbetar på en annan förvaltning/avdelning en del av sin arbetstid eller under ett specifikt projekt, att speciella projektlag skapas där de inblandade har olika expertis samt regelbundna möten där samtliga relevanta förvaltningar och avdelningar som arbetar med transporter och intilliggande områden är representerade så att alla är uppdaterade och ev problem kan lösas enklare.

Att faktiskt träffa kollegor på olika nivåer och olika förvaltningar/avdelningar uppmuntras. Enheten/avdelningen som arbetar med hållbara transporter har sannolikt störst budget inom transportområdet för att säkerställa att den används för att stödja EcoMobility. Ju lägre nivå, desto färre av dessa kriterier kommer att uppfyllas.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadsförvaltning och finanser	Där ansvaret för en eller fler funktioner som listas för indikatorn (t ex fysisk planering) helt eller delvis ligger hos en organisation som inte tillhör staden/kommunen. T ex i Slovenien ligger ansvaret av delar av den fysiska planeringen på nationell nivå. Gemensamt arbete kommer att bli mycket svårare än om de är en del av samma organisation	Minska den högsta möjliga poängen med 5 % för varje funktion som staden inte ansvarar för

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Antal anställda som finns tillgängliga att arbeta med EcoMobility över förvaltningsgränserna, anges i antal heltidsanställda
- Hur ofta personal från olika förvaltningar/avdelningar träffas för att diskutera gemensamt genomförande av strategin för EcoMobility
- Hur ofta personalen går utbildningar/kurser för att förbättra sina kunskaper

Länkar till mer information och best practice

Se t ex http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf p84.

E5: Budget för EcoMobility

Definition

Andel av stadens/kommunens totala budget som används för att underlätta gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik, eller som används på biltrafik för att minska den (t ex hastighetsdämpande). Genomsnittet för de tre senaste åren.

Syfte

Om det inte finns tillräckligt med monetära resurser för att arbeta med EcoMobility kan strategier/åtgärder inte genomföras. Att se vad pengarna används till är en utmärkt indikator för hur policys/strategier prioriteras i verkligheten.

Begrepp

Definitionen är tydlig. Att mäta denna siffra kan vara komplicerat eftersom utgifterna för de hållbara transportsätten inte alltid kan urskiljas i budgetar och över förvaltnings/avdelningsgränser. När en väg t ex byggs om med förbättrade gång- och cykelmöjligheter kan åtgärden räknas till gatukontorets samlade budget eller till underhåll. Trots detta – och på grund av vikten av finansiering – kan det vara värt att försöka hitta eller beräkna dessa siffror. För att få fram den aktuella siffran är det viktigt att noggrant undersöka var och en av utgiftsposterna (d vs underhåll, belysning, skyltning, kommunikationsåtgärder, kostnad för cykeluthyrning i stadens regi, marknadsföring m m) och att fastställa hur stor andel av de totala utgifterna som är direkt kopplat till hållbara transportsätt.

Förslag på bevis

Budget och utgifter. Analys av stadens/kommunens totala budget som använts de senaste tre åren för att visa uppdelningen mellan hållbara transportsätt och motorfordon. Text, i förhållande till den sammanlagda budgeten för vägunderhåll behöver du fastställa vilken andel av budgeten som används för vägunderhåll för motorfordon, gångvägar och trottoarer för fotgängare samt cykelvägar och -banor. Utgifterna för fotgängare och cyklister måste summeras för att få fram andelen kopplat till hållbara transportsätt. På liknande sätt får du ta fram den del av budgeten för gatubelysning som används endast av motorfordon och vilka delar som används av fotgängare och cyklister. Detta måste således göras för alla budgetar som är kopplade till transportområdet.

Sedan beräknas den totala andelen som används till hållbara transportsätt. Detta kommer även att innefatta marknadsföring och kommunikation rörande dessa transportsätt. Det underlättar att dela upp stadens totala budget per avdelning, att ta med alla avdelningar som faktiskt lägger pengar på transportområdet och att särskilja mellan stadens/kommunens egna pengar och pengar som kommer från andra källor, t ex EU eller nationell/statlig nivå.

Bedöma nivån

25 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan.

Nivå	1	2	3	4	5
Andel av transportbudgeten de senaste tre åren som är direkt kopplat till hållbara transportsätt	<10%	10%-24%	25%-49%	50%-75%	>75%

De fem nivåerna definieras kvantitativt.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadsförvaltning och finanser	Där kollektivtrafik inte är stadens/kommunens ansvar, kan det förväntas att staden kommer att lägga en mindre andel av sin sammanlagda transportbudget på EcoMobility.	Minska den högsta möjliga poängen med 25 %.
	Om staden får pengar till transportområdet från t ex staten, men har krav på sig att använda dessa pengar på specifika transportsätt, ska detta tas i beaktning.	Minska den högsta möjliga poängen med 25 % om staden har krav på sig att lägga pengar på vägarna.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar göra det så fort som möjligt.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf p84.

E6: Mätning, utvärdering & uppföljning

Definition

I vilken grad mätning, utvärdering och uppföljning är en integrerad del av stadens processer för att kontrollera vad staden har gjort samt att förbättra det.

Syfte

Strategin för EcoMobility (och/eller SUMP eller motsvarande) ska sätta mål för att mäta måluppfyllelsen. Det är viktigt att göra kontinuerliga mätningar för att kontrollera att målen nås. Mer generellt visar mätning och utvärdering om strategin och åtgärderna som den innefattar går enligt planerna och används som tänkt. En utvärdering hjälper till att förklara varför delar av strategin och åtgärderna har eller inte har fungerat.

Begrepp

Mätning – att mäta, kvantitativt eller kvalitativt, vad som har skett. D v s hur användandet av t ex en cykelväg ökar när den förses med belysning.

Utvärdering – varför det har skett. Använde människor cykelvägen mer för att den blev belyst eller för att bensinpriserna samtidigt ökade?

Uppföljning – att revidera strategi och handlings/åtgärdsplan till följd av resultaten av mätning och utvärdering.

Förslag på bevis

- Listan med indikatorer
- Data från mätning och utvärdering
- Interna arbetsdokument som visar hur mätning och utvärdering har använts för att förbättra aktiviteterna som görs

Bedöma nivån

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Mätning, utvärdering och uppföljning ad hoc, om det görs alls	Begränsad mätning, utvärdering och uppföljning för ett fåtal testindikatorer	Fastställda indikatorer används för att bestämma hur mätning, utvärdering och uppföljning ska struktureras; resultat används	Som 3; på plats under en längre tid, bedömning används också	Som 5; insamlad data är högkvalitativ; tydlig koppling mellan mätning, utvärdering och uppföljning samt uppdateringar av handling/ åtgärdsplan
Typ av insamlad data	Ad hoc	Relaterad till en begränsad uppsättning indikatorer	Som 2	Relaterad till alla potentiella indikatorer	Som 4, väldigt hög kvalitet
Indikatorer	Inga standard-indikatorer	Begränsad uppsättning av indikatorer antas	Som 2	Full uppsättning av indikatorer används (d v s ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter mäts)	Som 4
Hur ofta sker data-insamling?	Aldrig/nästan aldrig	Inte de senaste 5 åren	Åtminstone en gång var 4-5 år	Åtminstone en gång var 2-3 år	Varje år
Hur används data?	Används ej	Som 1	Används för att uppdatera program och planer	Som 3, och uppföljnings-rapporter tas fram för att påvisa effekter	Som 4; används även för att hålla allmänheten informerad om framstegen

Förutom de skillnader som framkommer av tabellen, är följande punkter relevanta:

- En nivå-5 stad anstränger sig gällande kvaliteten på insamlad data. T ex ser den till att färdmedelsdata samlas in på statistiskt säkerställt sätt med ett stratifierat slumpmässigt urval av boende för att slutföra en korrekt genomförd resvaneundersökning bland hushåll. Staden har samlat in denna typ av data regelbundet; optimalt årligen men åtminstone två gånger de senaste 10 åren. Den kan anställa experter för användning av bedömningsmetoder så att rationella beslut kan tas gällande prioriteringar av investeringar för nya åtgärder. Nyckelpersoner anställda i staden träffas regelbundet för att överväga konsekvenserna av mätning och utvärdering samt för att använda detta i utvärderingen av deras aktiviteter.

- En nivå-4 stad kanske också använder sig av resvaneundersökning bland hushåll, men metoden är inte lika robust. Staden har samlat in data under en kortare tid och kanske mindre regelbundet än sina motsvarigheter på nivå 5.
- En nivå-3 stad använder grundläggande datakällor, t ex trafikräkningar för att genomföra mätning. Staden har samlat in den typen av data endast en gång under 4-5 år.
- Nivå-2 och nivå-1 städer har utvecklat endast begränsad mätning och utvärdering.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

För denna indikator finns det inga skäl för att sänka den högsta möjliga poängen. Staden har kontroll över vilka sätt som den väljer att mäta, utvärdera, följa upp och bedöma sina policys, strategier och åtgärder.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Hur ofta insamling av data sker för mätning och utvärdering
- Kvaliteten på denna data, och ev förändringar över tid gällande metodiken som används
- Var datan förvaras

Länkar till mer information och best practice

Se t ex http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf (s 88-112).

TRANSPORTSYSTEMET & TJÄNSTER

TSS1: Planering av nya områden

TSS2: Bilfria zoner/områden med låg hastighet

TSS3: Information och informationssystem

TSS4: Mobility Management-tjänster

TSS5: Parkeringsåtgärder

TSS6: Gångtrafik

TSS7: Cykeltrafik

TSS8: Kollektivtrafikens täckning och snabbhet

TSS9: Kollektivtrafikens användbarhet

TSS10: Miljöfordon

TSS1: Planering av nya områden

Definition

I vilken grad nya områden i staden planeras för att minska behovet att resa med bil och för att underlätta resor med hållbara transportsätt.

Syfte

Städer som är kända för att vara mer hållbara eller "ecomobile", som Freiburg i Tyskland och Zürich i Schweiz, har lagt stor vikt vid hur nya eller ombyggda områden i staden planeras. Områdena kopplas till väl fungerande kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik så att resor med dessa färdmedel kan göras snabbt, bekvämt och säkert som möjligt.

Begrepp

En stads/kommuns översiktsplan och fysiska planer anger dess vision och planer för hur staden ska utvecklas i framtiden gällande var nya bostads- och affärsområden ska byggas och hur både nya och gamla områden är kopplade till varandra genom alla transportsätt. För att en stads planer ska anses "ecomobile-vänliga" kan följande t ex ingå:

- Nybyggda områden finns längs kollektivtrafiklinjer, nära en hållplats eller ännu bättre, nära en knutpunkt som är tillgänglig i flera riktningar med kollektivtrafik.
- Det nya området är anslutet till cykelnätet.
- Det är mer bekvämt att nå området som fotgängare än som bilist, t ex genom att ingången till byggnaderna ligger nära en hållplats för kollektivtrafik.
- Bilparkeringen är begränsad

Förslag på bevis

Utdrag ur fysiska planer eller översiktsplanen som visar hur den/de stödjer lägen som är tillgängliga med hållbara transportsätt.

Exempel på större nya områden där en kvalitativ analys av deras tillgänglighet med hållbara transportsätt har gjorts, samt om områdena har några åtgärder på plats för att hantera tillgång med olika transportsätt och uppmuntra hållbar tillgänglighet.

Vägledande dokument som stadens personal kan använda för att veta hur man kan säkra att sådana nya områden kan byggas genom planeringsförfarandet. Detta innefattar även detaljerade uppgifter om eventuella konsekvensbeskrivningar innan bygglov beviljas.

Bedöma nivå

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Planering motarbetar EcoMobility	Planering för EcoMobility är inte en fråga som tas upp i denna stad/kommun	Funderar på att planera utifrån EcoMobility	Några goda exempel	Systematiskt antaget och genomfört
Hur nya områden utvärderas och lokaliseras för att stödja eller ta hänsyn till EcoMobility	Ingen riktig utvärdering. De byggs ofta i lägen som inte är bra vad gäller EcoMobility	Ingen riktig utvärdering. Om de byggs i lägen som stödjer EcoMobility är det en slump	Delar av personalen börjar fundera på hur planering kan stödja EcoMobility samt hur nya områden kan utvärderas	Några nya områden stödjer EcoMobility och utvärdering används för några nya områden	Alla nya områden stödjer EcoMobility och utvärdering används för alla nya områden
Innehållet i översiktsplanen	Ingen översiktsplan finns, alternativt att den förvärrar problemen ovan, d v s tar inte hänsyn till EcoMobility	Som 1; eller varken positiv eller negativ påverkan på EcoMobility, d v s hänsyn till EcoMobility nämns endast obetydligt eller inte alls	Som 2; eller varken positiv eller negativ påverkan på EcoMobility	Planen/planerna har ändrats de senaste två åren för att ta hänsyn till och stödja EcoMobility	Planen/planerna har tagit hänsyn till och stött EcoMobility i minst tre år
Verkligt genomförande av hållbara/ecomobile områden	Inga	Inga	En eller två exempel	Mer än två, mindre än fem, och fler planerade	Mer än fem exempel och fler planerade

Utöver skillnaderna för nivåerna som anges i tabellen är följande relevant:

- En nivå-5 stad arbetar systematiskt med att säkerställa att alla nya områden hamnar på lägen där deras användare har enkel tillgång till kollektivtrafik samt till gång- och cykelnätet samt att åtgärder finns på plats för att ta hand om de människor som använder dessa transportsätt. Översiktsplanen är riktad mot att minska behovet att resa med bil så att exempelvis markanvändning som genererar många resor endast tillåts vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafiken; nya bostadsområden ligger vid hållplatser för kollektivtrafik, med högst täthet vid de närmsta punkterna. Det finns ett erkänt arbetssätt som innebär att nya områden innefattar åtgärder för att minska bilresorna de genererar.
- I en nivå-4 stad finns det exempel på nya områden som följer principerna som nämns för nivå 5, men det finns inget konsekvent arbetssätt som säkerställer att alla nya områden planeras på detta sätt. De goda exempel som finns har således genomförts endast på sådana sätt att vissa nyckelpersoner som medverkade var intresserade av dem.
- I en nivå-3 stad försöker en del av personalen som arbetar med fysisk planering och inom transportområdet att planeringen av nya områden ska följa principerna för nivå 5, men detta är en relativt ny idé och än så länge har inga nya områden byggts enligt denna grundregel.
- I en nivå-2 stad finns inga tankar på hur fysisk planering kan användas för att minimera behovet av att resa. Om vissa nya områden finns på lägen som är tillgängliga med andra transportsätt än motorfordon och/eller har tillgång med andra transportsätt, har det skett av en slump.
- I en nivå-1 stad, gör den fysiska planeringen att resor med andra transportsätt än motorfordon är svåra att genomföra. T ex finns regler som förbjuder blandtrafik eller som kräver minimalt för parkering även i stadens centrum. Detta gör det näst intill omöjligt att nya områden kan byggas på ett sätt som minimerar behovet att resa med bil.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadsförvaltning och finanser	Staden/kommunen har ingen kontroll över sin egen översiktsplan och/eller fysiska planer (detta görs på en annan nivå, t ex statlig)	Minska den högsta möjliga poängen med 5 %.
Stadsförvaltning och finanser	Staden/kommunen har ingen kontroll över nya områden som en intressent vill bygga (detta görs på en annan nivå, t ex statlig)	Minska den högsta möjliga poängen med 5 %.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex resultaten från MAX-projektet, Work Package D, http://www.epomm.eu/index.phtml?Main_ID=2174&ID1=2180&id=2223

TSS2: Bilfria zoner och områden med låg hastighet

Definition

Andel av tätortens area som har vägar, gator (och torg) som är bilfria eller där hastigheten är 30 km/h eller lägre och där efterlevnaden av dessa restriktioner är säkrade genom regelbundna kontroller (av polis eller trafikvakter) eller genom fysiska åtgärder (gupp, upphöjda korsningar, pollare etc).

Syfte

För att fler människor ska välja att gå och cykla är det viktigt att de känner sig trygga och säkra i trafikmiljön. Trafiklugnande åtgärder är ett sätt att få trafikanter att känna sig säkra. Den här åtgärden gör också de hållbara färdmedeln mer konkurrenskraftiga gentemot bilen när det gäller restiden eftersom det sänker hastigheten för bilisterna eller begränsar antalet gator de kan köra på. Trafiklugnande åtgärder (inklusive bilfria zoner) är en nyckelåtgärd i städer som är erkänt framgångsrika inom hållbara transporter, såsom Freiburg, Groningen och Wien. Åtgärderna gör också städerna mer attraktiva att bo och leva i ("liveable").

Begrepp

Andel av stadens yta som har säkrade (fysiskt eller genom kontroll) bilfria zoner eller zoner med 30 km/h eller lägre (t ex 1 km² av en total tätortsarea om 10 km² = 10 %).

Förslag på bevis

- Kartläggning eller GIS-studie av var det finns 30 km/h eller lägre och bilfria zoner
- Bevis för att dessa restriktioner följs, t ex fartkameror, fysiska åtgärder, kontroller av polis, trafikvakter

Bedöma nivå

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. Först bedöms nivån gällande andel yta som är bilfria eller med max 30 km/h och sedan bedöms i vilken mån detta upprätthålls. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för de två delkriterier summeras och medelvärdet beräknas. T ex om 50 % av stadens yta har bilfria/låg hastighetszoner (nivå 4), men bara har viss kontroll av att det upprätthålls (nivå 2) bör den samlade bedömningen bli nivå 3.

Nivå	1	2	3	4	5
% av total area som innehåller bilfria zoner eller zoner med max 30 km/h	< 20 %	20 % - < 30 %	30 % - < 40 %	40 % - < 60 %	≥ 60 %
I vilken mån efterlevande av ovanstående säkerställs, genom kontroller eller fysiska åtgärder	Mycket lite kontroll av områdena	Som 1, men bevis för att det finns viss kontroll eller vissa fysiska åtgärder i vissa områden	Några åtgärder som säkerställer efterlevnaden i de flesta områdena	Majoriteten av områdena är strikt kontrollerade (hög efterlevnad)	Alla områdena är strikt kontrollerade (hög efterlevnad)

Skäl för att minska den totala högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den totala högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadsförvaltning och finanser	Om mer än två större vägar i staden inte kontrolleras av tätorten utan av annan, t ex Trafikverket.	Minska den möjliga poängen med 20%
Faktorer som påverkar benägenheten för aktiv transport	Om staden uppfyller minst 5 faktorer från listan i indikatordefinitionen som innebär att det är troligt att andelen som använder aktiv transport är högre än genomsnittet.	Minska den möjliga poängen med 20%

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Andel av vägnätet som är bilfritt
- Andel av vägnätet med max 30 km/h-gräns
- Bevis för hur ovanstående efterlevs

Länkar till mer information och best practice

http://www.civitas.eu/index.php?id=79&sel_menu=21&measure_id=722

http://www.civitas.eu/index.php?id=79&sel_menu=21&measure_id=744

<http://www.vtpi.org/tdm/tdm105.htm>

TSS3: Information och informationssystem

Definition

Information och råd om hållbara färdmedel finns tillgängligt via olika media (t ex användning av internet eller smartphones för att hitta bästa väg eller bästa transportmedel, information om taxesytem och biljettköp).

Syfte

För att få människor att välja hållbara transportmedel, måste de vara medvetna om att dessa alternativ finns och veta hur de ska använda dem (t ex vilka busslinjer som finns, vad kostar kollektivtrafiken, lånecykelsystem etc)

Begrepp

Alla begrepp är tydliga.

Förslag på bevis

Informationen bör ges utifrån vad trafikanten behöver veta:

- Hur kommer jag från där jag är (eller vill starta ifrån) till dit jag vill;
- När och hur ofta går trafiken;
- Vad kostar det och var kan jag köpa biljett

Bedöma nivå

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Lite eller ingen information ges om hållbara färdmedel	Viss information ges, men på en grundläggande nivå	Bra utbud av information om hållbara färdmedel genom en mix av olika media	Omfattande information om alla hållbara färdmedel, arbetar med hur informationen till användarna kan förbättras ytterligare	En föregångare när det gäller information till trafikanter som alltid arbetar med att hitta nya sätt att sprida information och förbättra informationen till användarna
Generell information (på papper)	Inte så omfattande	Ganska omfattande men omfattar kanske inte alla transportmedel eller alla intermodala länkar	Som 2	Omfattande, omfattar alla transportmedel och de flesta intermodala länkar	Omfattande, omfattar alla transportmedel och alla intermodala länkar
Användning av media	Ingen användning av elektronisk media	Användning av elektronisk media	Använder minst två elektroniska media	Använder minst tre elektroniska media, söker efter fler	Som 4
Kollektivtrafikinformation vid stationer och hållplatser	Ingen	Komplex information, på papper vid hållplats	Lätt att förstå information på hållplats och på webb	Som 3, men också realtidsinformation vid (stora) hållplatser	Som 4, men också realtidsinformation i fordonet
Taxe-information	Ingen, eller mycket lite	Någon, men inte för all trafik	Finns för större delen av trafiken	Omfattande information om taxor, olika typer av biljetter för alla transportslag samt eventuella integrerade biljetter	Omfattande information om taxor och olika typer av biljetter för alla transportslag, och integrerade biljetter. Råd som fokuserar på att ge användarna de bästa alternativen.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Rikedom och välstånd	Högteknologisk information kan vara dyr. Detta kan begränsa en stads möjlighet att betala för t ex realtidssystem i fordon och på hållplats.	Minska den möjliga poängen med 5 % för nivå 1 och 2-städer.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Andel av kollektivtrafikflottan som har GPS och är länkade till ett informationssystem.
- Antal användare av olika media.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex fallstudier på EPOMM:s webbsida http://www.epomm.eu/cs_search.phtml?Main_ID=822.

TSS4: Mobility management-tjänster

Definition

Tillgång till, integrering av och användning av högkvalitativa mobility management (MM)-tjänster som stöder hållbart resande (t ex insiktshöjande kampanjer, låncykelsystem, bilpool, resfria möten, gröna resplaner etc) och som har implementerats av kommunen själv eller stöds av kommunen (t ex ekonomiskt). Detta inkluderar tjänster/aktiviteter både inom och utanför kommunens gränser.

Syfte

Mobility management är identifierat som ett kraftfullt medel för att uppmuntra och locka fler till ett hållbart resande.

Begrepp

MM-tjänster inkluderar:

- Ett låncykelsystem – cyklar att hyra på ett flertal platser i staden eller vid specifika platser såsom järnvägsstationer; cyklar kan hyras från 30 minuter till en blygsam summa så fort en användare har registrerat sina uppgifter
- Bilpool/bildelning– liknande som låncykelsystem men med bilar. Kan också erbjudas som peer-to peer bilpool, dvs att du kan hyra din grannes bil för en kort period
- Flexibel arbetsplats – arbeta hemma eller på annan plats/ej från fast arbetsplats, genom att kommunicera med kollegor virtuellt
- Samåkning – underlätta för personer att dela bil tillfälligt eller regelbundet
- Integrering av dessa system – t ex gemensamma betalningssystem för låncyklar, parkering och kollektivtrafik
- Insiktshöjande kampanjer som uppmuntrar personer att prova alternativa transportmedel. Kan implementeras över hela staden (t ex bilfri dag) eller på särskilda platser såsom skolor och vid stora arbetsplatser
- Personlig reserådgivning är en aktivitet som görs av personliga reserådgivare som tittar på en enskild persons resvanor och kommer med förslag på hur just den personen kan minska sitt resande med bil genom att tex samordna sina resor, e-handla eller gå istället för att ta bilen
- Gröna resplaner eller enskilda MM-aktiviteter (t ex en veckas fritt bussåkande) för verksamheter och områden

En mer fullständig lista över MM-aktiviteter finns på EPOMM.s webbsida <http://www.epomm.eu/>

Förslag på bevis

Dokumentation som visar att MM-aktiviteter genomförts och att de använts, t ex foton, kartor, enkäter till användare, databaser över användare och användning.

Bedöma nivån

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. Bedömningen ska göras utifrån det staden bidragit till själv, direkt eller indirekt genom stort stöd. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Mycket lite eller ingen hänsyn till MM i praktiken eller i policy	Lite hänsyn till MM i praktiken eller i policy, endast en MM-aktivitet	Aktiv i tillhandahållandet av MM-tjänster, men endast ett begränsat antal tjänster/aktiviteter, viss hänsyn till MM i övergripande transportpolicy	Mycket aktivt MM-arbete, med planer på att introducera nya MM-tjänster i framtiden, MM är också en del av stadens övergripande långsiktiga trafikstrategi	Komplett utbud av MM-tjänster som är väl använda. Föregångare vad gäller best practice för MM-aktiviteter, arbetar ständigt med att hitta nya aktiviteter, och MM är en viktig del i stadens övergripande långsiktiga trafikstrategi
Antal tjänster/aktiviteter med full service	Inga	En	Två	Tre	Mer än tre
Antal tjänster/aktiviteter som pilot	Noll	Inga, men minst en planeras	En	Minst en	Två eller fler
Hur länge har tjänsterna erbjudits/aktiviteterna genomförts	Finns inga	Ett år eller kortare tid	Minst ett år för en av tjänsterna	Två år för minst en av tjänsterna	Tre år för minst en eller två år för minst två
Användning	Ingen	Lite använt	Väl använt, bra feedback från användare	Som 3 för minst en tjänst	Som 3 för minst två tjänster

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Rikedom och välstånd	Högteknologiska system, t ex låncykelsystem eller storskaliga MM-aktiviteter, kan vara dyra eller innebära att staden är tvungen att använda reklamintäkter för finansiering. Detta kan begränsa en stads möjlighet att betala för dem.	Minska den möjliga poängen med 5 % för nivå 1 och 2-städer.
Storlek på staden	Små städer kan ha svårt att nå en kritisk massa som gör det ekonomiskt försvarbart att erbjuda alla MM-tjänster.	Minska den möjliga poängen med 5 % för nivå 1 och 2-städer.
Faktorer som påverkar benägenheten för aktiv transport	Om staden uppfyller minst fem faktorer i listan som gör att sannolikheten för aktiv transport är mindre än genomsnittet.	Minska den möjliga poängen med 20 %.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Omfattning och användning av genomförda MM-aktiviteter

Länkar till mer information och best practice

Om bilpool/bildelning se <http://www.citycarclub.co.uk/files/city-car-club-press-pack.pdf>; om Schweiz bilpools-historia <http://www.mobility.ch/files/pdf1/History3.pdf>; bilpool i Nordamerika <http://www.carsharing.net/library/index.html>

Om låncykelsystem, se <http://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT12-4DeMaio.pdf>; också OBIS handbok på http://www.eltis.org/docs/tools/Obis_Handbook.pdf; <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14808.aspx>

För information om personlig reserådgivning och dess effekter för fyra städer i Storbritannien (inklusive Darlington) se <http://www2.dft.gov.uk/pgr/sustainable/smarterchoices/smarterchoiceprogrammes/index.html>

TSS5: Parkeringsåtgärder

Definition

I vilken utsträckning staden har parkeringsrestriktioner (som övervakas) som innebär att innerstadsparkering har timavgifter eller liknande och/eller är tidsbegränsade.

Syfte

Städer som anses vara förebilder när det gäller hållbart resande, t ex Wien, Zürich, Freiburg, Groningen och München, har historiskt använt en ganska restriktiv parkeringspolicy för bil. Det innebär inte att det är omöjligt att parkera, men antalet parkeringsplatser är begränsat (för alla, men särskilt för arbetspendlare), det är normalt att betala för parkering och viss parkering är enbart till för en eller två målgrupper, t ex besökare eller boende. Denna indikator mäter en stads aktivitet inom detta område.

Förslag på bevis

För att kunna mäta nivån på denna indikator är det nödvändigt för den som utvärderar att samla och förstå vissa data och dokument. Datan och dokumenten bör samla information om följande områden:

- % av allmänt tillgänglig innerstadsparkering som har en begränsning av parkeringstiden
- % av allmänt tillgänglig innerstadsparkering som är avgiftsbelagd
- % av alla allmänt tillgängliga parkeringsplatser i innerstaden som har antingen tidsbegränsning eller avgift
- Om det finns en parkeringspolicy och om det finns en skriftlig inriktning om stadens mål inom parkering och hur de ska nås. Vad är statusen på policyn?
- Övervakning av att parkeringsreglerna följs och i vilken mån staden har kontroll över den verksamhet som utför övervakningen
- Parkeringsbeläggningen mäts på allmänt tillgängliga parkeringsplatser (inkl. privat icke-bostads parkering som tillhör privata organisationer och ligger på tomtmark)
- Reglering av parkering är en del av en Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)/hållbar trafikstrategi.

Bedöma nivån

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier till höger. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Skillnader mellan de fem nivåerna

Hur väl man presterar inom denna åtgärd beror dels på andelen parkering som är avgiftsbelagd, dels hur parkeringspolicyn har utvecklats över tiden. En stad som når en hög nivå (4 eller 5) och alltså presterar mycket bra förväntas ha avgiftsbelagd parkering

i innerstaden, och en parkeringsstrategi som också omfattar andra åtgärder såsom boendeparkeringszoner, antal platser vid nybyggen (parkeringsnormer) och som visar vad staden vill uppnå med åtgärderna (t ex minskad trängsel eller ökad attraktivitet). Det är också sannolikt att staden har ett mål om att minska eller inte öka antalet parkeringsplatser i innerstaden. Övervakningen i en stad som ligger på en hög nivå ska vara effektiv men också rättvis. En stad som presterar bra och ligger runt nivå 3, dvs något under ovanstående, har använt en del av dessa åtgärder, men bara nämnt de i förbigående i en trafikstrategi (SUMP) och det är inte helt klart vad staden vill uppnå med åtgärderna. En stad med måttliga ambitioner, runt nivå 2, har viss övervakning av parkering på gatorna, men har inte övervägt att ta ett strategiskt grepp om parkeringen. Staden kan också ha problem med övervakningen. En stad på låg nivå (nivå 1) har inga mer kontroller än de som är nödvändiga för att upprätthålla baskraven på framkomlighet och trafiksäkerhet (t ex kontroll av felparkering i korsningar). Mer specifik vägledning ges i tabellen.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadens förvaltning och finanser	Om parkeringsövervakning och inkomster (t ex böter) inte kan kontrolleras helt av kommunen är det svårare att arbeta med parkeringsrestriktioner. Det samma gäller om parkeringsnormer bestäms på regional eller nationell nivå	Minska den möjliga poängen med 20 % (övervakning) Minska den möjliga poängen med 10 % (parkeringsnormer)
Stadens ställning i regionen	Om stadens ställning i regionen är stark är det lättare att införa parkeringsrestriktioner - och vice versa	Minska poängen med 10 % om stark och öka med 10 % om svag
Bilnehav	Högt bilnehav gör det svårare att använda parkeringsrestriktioner	Om bilnehav är högre än genomsnitt i EU, minska den möjliga poängen med 10 %

Om det finns betydande juridiska hinder för parkeringsstyrning, kan den högsta möjliga poängen reduceras med upp till 50-70%. T ex, i Ryssland 2008, var avgifter på parkering längs gatan olagligt. Om polisen är ansvarig för övervakningen, men inte lägger några resurser på det, kan det också vara ett skäl för att minska den högsta möjliga poängen.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Totalt antal allmänt tillgängliga parkeringsplatser, inkl. parkering på gatan, med parkeringsrestriktioner
- % av allmänt tillgängliga parkeringsplatser som är tidsbegränsade
- % av allmänt tillgängliga parkeringsplatser som är avgiftsbelagda
- Antal privata parkeringar i området (ej boendeparkering)
- Trenden vad gäller parkering de senaste 5-10 åren, antal platser och åtgärder/restriktioner.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex <http://www.vtpi.org/tdm/index.php#parking>

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Staden har ingen riktig parkeringsstrategi och det finns ingen reglering av parkering med tid eller avgift.	Staden har ingen riktig parkeringsstrategi, eller är den mycket begränsad. Några parkeringar i innerstaden regleras med tid eller timavgift.	En del arbete har gjorts för att ta med parkering inom ramen för policy-arbetet. Många parkeringar i innerstaden regleras med tid eller timavgift.	Staden har en parkeringspolicy som innehåller olika strategier och restriktioner. Mer än 75 % av parkeringsplatserna i innerstaden regleras med tid eller timavgift.	Staden har en omfattande parkeringspolicy sedan mer än 5 år tillbaka, som inkluderar olika parkeringsstrategier och syftar till att minska tillgång till och användning av parkering. Alla parkeringsplatser i innerstaden regleras med tid eller timavgift.
Andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser i innerstaden som har tidsbegränsning eller timavgift	Inga	1-<50%	50-<75%	75-<95%	95-100%
Andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser på gatan som är reglerade.	Inga	1-<50%	50-<75%	75-<95%	95-100%
Andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser i innerstaden är tidsbegränsade	Inga	1-<50%	50-<75%	75-<95%	95-100%
Andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser i innerstaden som är avgiftsbelagda	Inga	1-<50%	50-<75%	75-<95%	95-100%
Parkeringsavgift per timme på gata respektive annan plats jämfört med andra liknande städer	Ingen avgift	Hälften	Samma	150 %	Dubbelt
Övervakning av att parkeringsreglerna följs och i vilken mån staden har kontroll över den verksamhet som utför övervakningen	Tillfällig polisövervakning	Ganska omfattande övervakning, men utanför stadens kontroll	Staden har nyligen tagit över övervakningen och arbetar med förändring av arbetssättet	Hög nivå av övervakning som kontrolleras av staden, men viss del av inkomsten regleras av andra nivåer (t ex avgiftsnivåer för böter etc)	Alla områden övervakas dygnet runt baserat på sofistikerade metoder som bygger på stor kunskap om parkeringsbeteende. Övervakning och inkomsten från denna (inkl böter) kontrolleras till fullo av staden
Mätning av belägningsgraden på allmänt tillgängliga parkeringsplatser (inkl. privat icke-boendeparkering)	Ingen mätning	Mäts vid enstaka tillfällen, ad hoc	Överväger att införa reglerbunden mätning, men endast ad hoc fram till nu	Mätning två gånger om året i 0-5 år	Mätning minst två gånger om året i minst 10 år
Parkeringsstrategi innehållande olika restriktioner (tid, avgift etc) som är en integrerad del av en SUMP (eller liknande); tydlig uppfattning om utvecklingen av reglerad och avgiftsbelagd parkering	Ingen SUMP eller parkeringsstrategi	Ingen parkeringsstrategi, men SUMP eller liknande finns	Parkeringsstrategi finns, men ej integrerade i SUMP	Parkeringsstrategi helt och hållet integrerad i SUMP och har funnits i upp till 3 år; mål att minska eller inte öka antalet parkeringsplatser	Parkeringsstrategi helt och hållet integrerad i SUMP som har funnits i mer än 3 år och som innehåller mål för att minska eller inte öka antalet parkeringsplatser

TSS6: Gångtrafik

Definition

Gångvägnätet är säkert, tillgängligt för alla, bekvämt och korrekt skyltat. Väntetider i korsningar är låga och gående ges prioritet före andra transportslag i gångvägnätet.

Syfte

För att det ska vara attraktivt att gå som ett sätt att transportera sig måste miljön vara designad så att den uppmuntrar till att man går. Offentliga platser som är attraktiva, säkra, tillgängliga för alla (även de med funktionsnedsättning) är trevligare att gå i och uppmuntrar fler till att gå.

Begrepp

Den här indikatorn baseras på en expertbedömning. Därför består en stor del av utvärderingen av kvalitativa kriterier där det är expertens bedömning av hur det känns att gå i staden, jämfört med andra städer där experten har gått, som väger tungt.

”Gångvägnätet” utgörs av trottoarerna längs gatan och gångvägar i parker och andra platser där det inte finns någon parallell gata för motorfordon.

”Bekvämt” innebär att den gående känner att det finns tillräckligt med plats och ljus och att de inte utsätts för obehaglig stress, buller, omdirigeringar, dålig beläggning, nivåskillnader, eller exponering för trafik omedelbart intill gångvägen.

”Säkerhet” beror på hur den gående upplever det och är också beroende av om barn under 10 år kan känna sig säkra.

”Korrekt skyltat” (vägvisningssystem) betyder att en besökare i staden kan hitta vägen till fots till större målpunkter såsom områden i staden, handelsområden, skolor, sjukhus och stationer/resecentrum.

”Låg” väntetid i korsningar definieras av experten, men kan vara ungefär 10-15 sekunder.

”Prioritet till gående” betyder att det är korta väntetider för gående i signalreglerade korsningar och att motorfordon ges lägre prioritet än gående som väntar på att få gå över.

”Tillgänglig” betyder att offentliga platser har anpassats för att de ska vara fria från hinder för personer med funktionsnedsättning, t ex trottoarer är tillräckligt breda, jämna och förbättrade med åtgärder som avfasade trottoarkanter, taktill beläggning, tydlig markering vid korsning etc.

Förslag på bevis

- GIS eller annan kartläggning som visar var tillgänglighetshöjande åtgärder genomförts
- På-platsen-besök
- Kommentarer och feedback från användare
- Granskning av offentliga platser

Bedöma nivå (tabell till höger)

25 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Skäil för att minska den totala högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den totala högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Faktorer som påverkar benägenhet till aktiv transport (gång, cykling etc)	Om staden har högre eller lägre benägenhet bör hänsyn till detta tas	Öka möjlig poäng med 20 % för nivå 4 och 5-städer Minska möjlig poäng med 20% för nivå 1 och 2-städer

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Andel gator med ett sammanhängande gångvägnät
- Kondition på gångvägnätet
- Antal signalreglerade korsningar och icke-signalreglerade korsningar och väntetider i dessa
- Uppfattning om säkerhet hos barn under 10 år som går själva
- Täckning för vägvisningssystem
- Bekvämligheter på offentliga platser

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Gång har ingen plats i trafiksystemet	Det är svårt att gå på grund av dålig infrastruktur	Det finns infrastruktur för gående, men bara på en bas-nivå	Det är säkert och bekvämt att gå på mindre gator, lite mindre säkert och bekvämt på större gator, men staden arbetar för att förbättra detta	Det är säkert och bekvämt att gå överallt, hela året. De gående ges prioritet i de flesta signalreglerade korsningar, gatorna underhålls med hög standard och det finns ett omfattande vägvisningssystem för gående.
Komfort/trafiksäkerhet och säkerhet	Mycket obekvämt, inte trafiksäkert och ofta osäker miljö.	Som 1, med undantag av 1-2 gator i centrum	Bekvämt, säkert och trafiksäkert, dock inte i korsningar	Som 3, men också i de flesta korsningar	Det är bekvämt, säkert och trafiksäkert att gå, även för barn som går själva.
Underhåll	Lite eller inget underhåll	Som 1	Begränsat till större gator/stråk	Systematiskt och regelbundet	Systematiskt och regelbundet och med hög standard
Korsningspunkter och direktet	Går endast att korsa vid trafiksignaler	Som 1, förutom vid ett fåtal gator	Möjligheter att korsa för att möta efterfrågan, men innebär ofta omvägar eller långa väntetider vid signal	Som 3, men inga omvägar	Gående kan korsa gatan var de vill på de flesta blandgator; korsningar är anpassade till funktionshindrade, t ex med avfasningar; direkta/gena gångvägar
Prioritet i signalreglerade korsningar	Alltid prioritet för motorfordon	Nästan alltid för motorfordon, endast ett fåtal för gående	På några gator har de gående prioritet	I majoriteten av korsningarna har de gående prioritet	I alla korsningar har de gående prioritet
Bekvämligheter för gående (bänkar/ljus etc)	Inga, eller mycket få	Inga, eller mycket få	Begränsat till större gator	Stor del av gatorna (50-75%)	På alla gator (mer än 75 %)
Kontinuitet i gångnätet	Mycket dålig	Dålig	Sammanhängande	Som 3	Som 4, men för att möta efterfrågan
Standard (bredd, jämhet, anpassning till funktionshindrade)	Mycket dålig	Dålig	Bra, med lämplig anpassning för funktionshindrade såsom avfasade kanter, taktila ytor	Mycket bra i de flesta områden, med lämplig anpassning för funktionshindrade såsom avfasade kanter, taktila ytor	Mycket bra i nästan alla/alla områden, med lämplig anpassning för funktionshindrade såsom avfasade kanter, taktila ytor
Vägvisning	Ingen vägvisning för gående	Några basala skyltar	Några kartor och skyltar, men täcker mindre än 50 % av staden	Kartor och skyltar, som täcker 50-80% av staden	Omfattande vägvisningssystem med kartor och skyltar i hela staden, alla områden

Länkar till mer information och best practice

Making the case for investing in the Walking Environment (UK) <http://www.livingstreets.org.uk/expert-help/resources/>

<http://www.eltis.org/index.php> (select case studies on walking)

<http://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/20947.aspx> for examples from London UK

Inclusive Mobility (UK) – Guidelines on Making Street Environment Accessible - <http://www.lancashire.gov.uk/environment/documents/mobility.pdf>

TSS7: Cykeltrafik

Definition

I vilken utsträckning åtgärder har vidtagits för att skapa ett cykelnät som är sammanhängande, gent, säkert, bekvämt och attraktivt, samt väl anslutet till kollektivtrafiken.

Syfte

Det finns en överflyttningspotential från (fossildrivna) motorfordon till cykel som kan realiseras genom att förbättra möjligheterna att cykla.

Begrepp

- ”Cykelnät” definieras som cykelbanor längs med vägar och gator och separata cykelvägar i parker eller liknande
- ”Sammanhängande” handlar om kontinuiteten i cykelvägnätet, att det inte finns några felande länkar utan att det finns ett heltäckande cykelvägnät mellan alla bostäder, arbetsplatser och viktiga målpunkter
- ”Genhet” handlar om hur lång cykelvägen är i förhållande till fågelvägen, och i förhållande till bilvägen. I bästa fall är cykelvägen kortare än bilvägen och ligger ganska nära fågelvägen, i sämsta fall innebär cykelvägen långa omvägar och längre väg än bilvägen. ”Genhet” handlar i detta fall inte bara om avstånd utan även om tid, dvs hur snabb cykelvägen är, vilket innebär att åtgärder som t ex innebär att cyklister har en egen högersväng i en signalreglerad korsning och inte behöver vänta är positiva för genheten
- ”Säkerhet” handlar om att undvika konflikter med korsande trafik (t ex genom signalreglering), separering av olika trafikslag, sänkta hastigheter och åtgärder för detta i korsningar samt enhetliga trafiklösningar. Familjer med barn ska känna sig säkra i trafikmiljön
- ”Komfort” handlar om i vilken utsträckning cyklisterna kan använda cykelnätet som helhet på ett bevämt sätt. Undvikande av buller, lätthet att hitta vägen och lättförståeligt nät är tre viktiga element
- ”Attraktivitet” inbegriper faktorer såsom trygghet, trevliga platser, välupplysta och jämna cykelvägar samt cykelvägar utan hinder som innebär att man är tvungen att stiga av cykeln och gå
- ”Parkerings” innebär att det ska finnas fasta cykelställ där cykeln kan parkeras och helst låsas fast. Ju mer bekväm parkeringen är vid bostad och målpunkt, desto bättre
- Cykeln är integrerad med kollektivtrafiken, med cykelvägsanslutningar till större knutpunkter och cykelparkeringsmöjligheter

Förslag på bevis

- GIS eller annan kartläggning
- Besök på plats
- Feedback/synpunkter från användare

Bedöma nivån

25 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

(Nivå - tabell till höger)

I en stad på nivå 5, möter cyklisten ett sammanhängande, gent, säkert, bekvämt och attraktivt nät av cykelvägar och stråk. Vägvisningen är så bra att en nyanländ lätt kan hitta vägen till större målpunkter. Det finns tillräckligt med parkering vid alla större målpunkter. Staden arbetar med att ständigt förbättra cykelvägnätet, t ex genom att möta en ökad efterfrågan på parkering vid knutpunkter för kollektivtrafik och fortsatt arbete med att åtgärda flaskhalsar längs viktiga cykelstråk.

En stad på nivå 4 har till stora delar ett nät som uppfyller kraven enligt nivå 5, men några stråk och målpunkter behöver uppenbart förbättras. Det finns tillräckligt med parkering vid större målpunkter och man arbetar med ständiga förbättringar.

I en stad på nivå 3 finns det kanske några cykelstråk som motsvarar kraven enligt nivå 5, men i några viktiga stråk är cyklisten tvungen att använda ett icke-anpassat vägnät och cykla i blandtrafik där det kanske inte är lämpligt/bekvämt. Det finns kanske några ansatser till förbättringsåtgärder, men ingen tydlig plan för förbättringar.

I en stad på nivå 2 är vägnätet inte anpassat till cyklister, utom på några ställen där det funnits plats att infoga cykelinfrastruktur utan att ta plats från bilisterna. Parkerings utplacering är sporadisk, men inte alltid där den behövs bäst.

En stad på nivå 1 har inga faciliteter för cyklister alls. Cyklisterna får parkera sina cyklar runt gatlyktor och staket.

I städer på nivå 1, 2 och 3 kan cykelnätet vara underutnyttjat på grund av att det saknas vägvisning och att det är svårt för en nyanländ att hitta vägen.

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Inget cykelnät alls	Cykelnät endast där det får plats vid sidan av bilvägen	En eller två vägar eller områden med bra infrastruktur	Högkvalitativt väl utbyggt nät i stora delar av staden	Fullständigt utbyggt nät, best practice-exempel, arbetar för att förbättra detta
Nätets omfattning	Inget nät	Beroende av om det finns utrymme utan att ta plats från biltrafiken	Som 2 fast med ett eller två undantag där plats tas från biltrafiken	Nätet är säkert och bekvämt och plats tas från biltrafiken där det behövs i de flesta områden	Nätet är säkert och bekvämt i alla områden, hela året
Nätets kvalitet	Inget	Ingen kontinuitet, låg standard, ej gent	Som 2, fast med en eller två undantag (en eller två cykelleder)	Hög standard, och förbättras i vissa områden	Mycket hög standard, gent, förbättringar görs för att möta behov
Parkering	Ingen	På färre än 10 platser, ej tillgodosett behov	På många platser, men fortfarande ej tillgodosett behov	Tillräckligt på de flesta större målpunkter	Tillräckligt på alla större målpunkter
Underhåll	Inget	Inget	Begränsat, ingen hänsyn tas till cyklister	Cykelvägar underhålls speciellt (anpassade maskiner etc)	Som 4
Integrering med kollektivtrafik	Ingen	Ingen	Viss parkering vid större hållplatser	Tillräcklig parkering vid de flesta större hållplatser	Tillräcklig parkering vid alla större hållplatser
Best practice	Ingen	Ingen	En eller två exempel	3-10 exempel	Mer än 10 exempel

Skäl för att minska den totala högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den totala högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Faktorer som påverkar benägenheten för aktiv transport	Om det är lägre eller högre benägenhet för aktiv transport i staden bör detta påverka utvärderingen	Nivå 4 eller 5- öka möjlig poäng med 20 % Nivå 1 eller 2 – minska möjlig poäng med 20 %
Bilnehav	Städer med mycket högt bilnehav kan ha svårare att ta plats från biltrafiken och ge till cykeltrafiken	Nivå 5- minska möjlig poäng med 10 %

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Andel av vägnätet med hastighet över 50 km/h som har ett högkvalitativt cykelvägnät

Länkar till mer information och best practice

<http://www.presto-cycling.eu/en/policy-guidelines-a-fact-sheets>

Utformningsmanual för cykeltrafik:

<http://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail?code=REC25>

Svenska GCM-handboken:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf

TSS8: Kollektivtrafikens täckning och snabbhet

Definition

Kollektivtrafikens täckning - Andel invånare som bor inom 500 m (fågelvägen) till en busshållplats, 1 km till en spårvägsstation och/eller 2 km till en lokal järnvägsstation med ett serviceintervall om 15 minuter eller kortare.

Kollektivtrafikens snabbhet (hur tidsmässigt attraktiv kollektivtrafiken är jämfört med bilen) är kvoten av:

- Restiden dörr-till-dörr med kollektivtrafik under högtrafik (inkl. gångtid till hållplats, väntetid och åktid på bussen) och
- restiden dörr-till-dörr med bil (inkl. gångtid till bil, åktid med bil och tid för parkering),
- vilket mäts som medelvärdet av kvoten för 5 vanliga resor inom staden (se exempel under Begrepp).

Syfte

I en stad som främjar hållbart resande bör en stor del av befolkningen ha tillgång till en frekvent kollektivtrafik. För att man ska välja kollektivtrafiken har det också stor betydelse hur snabb kollektivtrafiken är jämfört med bilen, dvs att den är tidsmässigt attraktiv jämfört med bilen. Om kollektivtrafiken har samma restid dörr-till-dörr som bilen är det stor chans att man väljer kollektivtrafiken. Tar kollektivtrafiken mer än dubbelt så lång tid som bilen är det å andra sidan svårt att få folk att välja bilen om de har ett annat val.

Begrepp

Järnvägstrafik – i detta sammanhang menas lokal järnvägstrafik, eftersom regional/nationell järnvägstrafik ofta har turintervall som är större än 15 minuter.

Väntetid (under högtrafik) – om trafiken går var 10:e minut enligt tidtabellen, är väntetiden ca 5 minuter. Om punktligheten är dålig och tidtabellen inte är tillförlitlig kan detta innebära att den genomsnittliga väntetiden är högre, vilket man då bör ta hänsyn till i beräkningen. Om trafiken går mer sällan än var 10:e minut antas enligt denna metod att väntetiden inte är mer än 5 minuter, förutsatt att trafiken är punktlig. (Anm. i andra metoder tar man hänsyn till väntetid upp till 10-15 min och därefter dold väntetid, eftersom turintervall har betydelse för hur lätt och bekvämt det är att ta kollektivtrafiken). Fem vanliga resor väljs ut i samråd med den externa revisorn om det är en extern revision eller i samråd med arbetsgruppen om det är en intern utvärdering. Typiskt skulle det kunna vara följande fem resrelationer som studeras:

- Bostadsområde-stadskärna
- Bostadsområde-bostadsområde
- Bostadsområde- större arbetsplatsområde (utanför centrum)
- Bostadsområde-gymnasieskola
- Bostadsområde-största handelsområde

- Bostadsområde-sjukhus
- Bostadsområde-största järnvägsstation eller största busstation/resecentrum
- Bostadsområde-fritidscenter

Vilken tid på dagen restidsberäkningarna görs bestäms av arbetsgruppen i samråd med eventuell extern revisor. I första hand bör det vara under rusningstrafik/högtrafiktid.

Förslag på bevis

Kollektivtrafikens täckning – GIS eller annan kartläggning.

Kollektivtrafikens restid – indikatorn bör baseras på empirisk data, tidtabeller/ reseplaner där såväl gångtid som åktid finns angivna kan användas om man justerar med hänsyn till punktlighet och ev. förseningar som kan inträffa under högtrafiktid. Det sistnämnda gäller även bil.

Bedöma nivå

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom de båda kriterierna nedan. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för de två kriterierna summeras och medelvärdet beräknas (t ex om en stad får nivå 3 på täckning och 5 på restid, blir den slutliga nivån 4).

Kollektivtrafikens täckning (andel som bor inom visst avstånd till kollektivtrafik, se Definition) – 10 möjliga poäng

Nivå	1	2	3	4	5
Andel som bor inom 500 m från busshållplats, 1 km från spårvägsstation eller 2 km från järnvägsstation	< 50 %	50 % - < 70 %	70 % - < 80 %	80 % - < 90 %	≥ 90 %

De fem nivåerna är definierade i kvantitativa termer så det behövs ingen närmare förklaring. Om någon bor inom 500 m (fågelvägen) till en busshållplats, 1 km till en spårvägsstation och 2 km till en lokal järnvägsstation behöver de bara räknas en gång. Det räcker att man bor inom rimligt avstånd från ett av dessa trafikslag.

Kollektivtrafikens snabbhet (räknat som restidskvoten kollektivtrafik / bil för fem resrelationer) – av 10 möjliga poäng.

Nivå	1	2	3	4	5
Restidskvot kollektivtrafik/ bil	>3,0	>2,0-3,0	>1,5-2,0	>1,3-1,5	≤ 1,3

I en stad på nivå 5 tar kollektivtrafiken max 30 % längre tid än bilen (kvoten 1.3

kollektivtrafik/bil). I en stad på nivå 2 tar kollektivtrafiken mer än dubbelt så lång tid som bilen i samma resrelationer.

Uppföljning

För städer som ännu inte samlar in data inom området rekommenderas följande uppföljning:

- Turintervall för kollektivtrafikens olika linjer
- Befolkningstäthet
- Verkliga restider med kollektivtrafik och bil för fem vanliga resor (tips på vilka ges under Begrepp)
- Genomsnittliga och verkliga väntetider
- Tid det tar att söka efter parkering och parkera

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadens förvaltning och finanser	I en stad där den lokala kollektivtrafiken styrs av en annan nivå (t ex regionen) eller av privata aktörer kan det vara svårt att påverka kollektivtrafikens utbud.	Om annan offentlig nivå – minska möjlig poäng med 20 % Om privat aktör – minska möjlig poäng med 40 %

Länkar till mer information och best practice

http://www.by-banen.no/rapporter_og_planer - scrolla ner till HiTRANS Project guides “Public transport – planning the networks”; “Public Transport – mode options and solutions”; och “Public Transport – citizens’ requirements”

Guide till hur man gör kollektivtrafiken mer tillgänglig: [http://www.nda.ie/cntmgmtnew.nsf/0/C0DBA1BA241FB9398025710F004D8EAA/\\$File/Transport_Guidelines_01.htm](http://www.nda.ie/cntmgmtnew.nsf/0/C0DBA1BA241FB9398025710F004D8EAA/$File/Transport_Guidelines_01.htm)

Se också www.eltis.org, case studies, och välj ämnet “Collective Passenger Transport”.

På svenska: KolTRAST , Planeringshandbok för kollektivtrafiken: http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/persontransporter/kollektivtrafik_4/koltrast-ny-planeringshandbok-for-kollektivtrafik

TSS9: Kollektivtrafikens användbarhet

Definition

Expertbedömning av hur lätt det är att använda kollektivtrafiken med tanke på nätets utformning, intermodalitet, information, taxor och biljettköp. Om det finns mer än ett taxesystem, ska det ingå i bedömningen hur väl dessa är integrerade.

Kollektivtrafiken ska vara prisvärd. Kostnaden för ett månadskort med kollektivtrafiken i staden (all kollektivtrafik; eller bara bussar om det inte finns någon annan kollektivtrafik) som andel av medianinkomsten för invånarna i arbetsför ålder. Om staden inte har ett månadskort för stadstrafiken, kan månadskort för regionaltrafik användas som jämförelse.

Fordon, hållplatser och stationer är tillgängliga, dvs har nödvändiga faciliteter (ramper, hissar etc) för personer med funktionshinder.

Syfte

Ett högt kollektivtrafikresande påverkas av både pris och hur lätt den är att använda. En kollektivtrafik som är lätt att använda och relativt billig kommer att locka fler att åka kollektivt jämfört med att köra bil. Den ska också vara tillgänglig för alla. En kollektivtrafik som är tillgänglig för de med funktionshinder innebär också att den är mer tillgänglig och attraktiv för övriga grupper, inte minst barn och äldre.

Begrepp

Kostnaden för ett månadskort i kollektivtrafiken för vuxna i arbetsför ålder ska vara den normala kostnaden, dvs utan särskilda rabatter för t ex studenter och pensionärer.

Integration av taxe-system – om det t ex finns två operatörer i en stad, en för buss och en för spårvagn, ska priset för samma resa vara detsamma och det ska vara möjligt att användas samma biljett oavsett vilken operatör/trafikslag man väljer, för att systemet ska betecknas som integrerat och få ett högt betyg. Det kan finnas gradskillnader, vilket gör att det är upp till experten (SHIFT-revisorn eller den interna arbetsgruppen) att avgöra hur väl integrerat taxe- och biljettsystemet är.

Alla andra begrepp är klara.

Förslag på bevis

- Kostnad för månadskort i kollektivtrafiken i staden, vuxen.
- Besök på plats
- Feedback från användare
- Relevanta kapitel i SUMP eller liknande som visar att tillgänglighetspolicy- och plan finns och har implementerats
- Register över fordonsflottan i kollektivtrafiken

Bedöma nivån

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

I en stad på nivå 5:

- En nyanländ kan använda kollektivtrafiksystemet direkt utan tidigare efterforskningar och kommer inte vilse på sin resa
- Alla, inklusive funktionshindrade, har möjlighet att nå och använda kollektivtrafiksystemet
- Det innebär t ex att:
 - Samma busslinje går samma rutt varje dag (utan små variationer vissa tider på dagen, eller vissa veckodagar)
 - Informationen som ges vid bytespunkt och på fordon innehåller bara nödvändig sådan. Det är lätt att köpa biljett och tydligt hur det görs
 - På bytespunkter och på fordon är det lätt att förstå hur man ska byta mellan olika linjer och trafikslag för att nå sin slutdestination
 - Betalning på första delen av resan bör inkludera även påföljande delresor om byten måste göras
 - Alla fordon och bytespunkter är utformade och tillgänglighetsanpassade enligt EU/ nationella standarder

Övriga nivåer innebär en gradvis skillnad mot detta ideal.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Kostnad för månadskort i kollektivtrafiken (vuxen)
- Medel- och medianinkomster
- Användarnas uppfattning om hur lätt det är att förstå kollektivtrafiksystemet med enkät (se MaxSumo på www.epomm.eu)
- Andel kollektivtrafikfordon som är tillgänglighetsanpassade
- Andel hållplatser som är tillgänglighetsanpassade
- Andel större bytespunkter (stationer etc) som är tillgänglighetsanpassade

Nivå	1	2	3	4	5
Sammanfattning	Bristfällig i många avseenden. Inget arbete alls för funktionshindrade och dyr att använda för många	Komplex, dåligt integrerad. Ad-hoc åtgärder avseende tillgänglighetsfrågor. Dyr att använda för vissa grupper	Lätt att förstå och använda. Policydokument och arbete för att göra fordon och bytespunkter tillgängliga för alla. Dyr för en liten minoritet, eller inte alls dyr	Mycket lätt att förstå och använda, bra integrering. De flesta fordon och bytespunkter är tillgängliga för alla, policydokument finns. Överkomligt pris för de flesta	Bäst i klassen, mycket bra integration. Alla fordon och bytespunkter är tillgängliga för alla, policydokument. Överkomligt pris för alla
Linjenätets komplexitet	Komplex, många omvägar i linjenätet, många olika linjer, låg turtäthet. Ingen natt-trafik, eller begränsad sådan	Som 1, men lite bättre linjenät (mindre komplex, lite färre linjer, högre turtäthet). Ingen natt-trafik, eller begränsad sådan	De flesta linjer är direkta och har hög turtäthet, vissa linjer har samma turtäthet hela dagen. Begränsad trafik på natten	Alla linjer är direkta och har hög turtäthet, de flesta linjer har samma turtäthet hela dagen. Natt-trafik på alla större linjer	Som 4, men alla linjer har samma turtäthet hela dagen. Natt-trafiken har en bra turtäthet och täckning
Taxor	Många olika taxor, avståndsbaserade. Möjligheterna till biljettköp är begränsade (t ex bara på buss)	Som 1, möjligheterna till biljettköp är begränsade	Enkelt taxsystem, baserat på 5-10 zoner. Möjlighet att köpa biljett på flera ställen/sätt.	Som 3, men 3-5 zoner. Möjlighet att köpa biljett på flera ställen/sätt	Mycket enkel, 1-2 zoner. Många olika möjligheter för biljettköp (t ex på nätet, i biljettautomater, med telefon)
Taxe-systemets integration	Ingen	Ingen	Integrering inom samma trafikslag	Integrering mellan två trafikslag	Integrering av alla taxor och tidtabeller för alla trafikslag
Lätthet att förstå	Avskräckande komplext	Bara välunderrättade personer som bor i staden förstår	En nyanländ kan förstå systemet på en dag	Inga problem, eller mycket små problem, för en nyanländ att använda kollektivtrafiken direkt	Inga problem för en nyanländ att använda kollektivtrafiken direkt
Kostnad för månadskort i kollektivtrafiken (vuxen) jämfört med medianinkomst	Mer än 2,5 %	Mellan 1,75 % och 2,5 %	Mellan 1 % och 1,75 %	Mellan 0,5 % och 1 %	0,5 % eller mindre
Fordonens tillgänglighet	Inte tillgänglighetsanpassade	Enstaka exempel	Några fordon är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard	De flesta fordonen är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard	Alla fordon är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard
Tillgänglighet bytespunkter	Inte tillgänglighetsanpassade	Inte tillgänglighetsanpassade	En eller två är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard	De största bytespunkterna är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard	Alla bytespunkter är tillgänglighetsanpassade enligt EU/nationell standard

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Stadens förvaltning och finanser	Staden har inte kontroll över kollektivtrafikoperatörerna och därmed inte över inköpet av fordon	Minska högsta möjlig poäng med 10 %

Länkar till mer information och best practice

Se t ex http://www.by-banen.no/rapporter_og_planer - scrolla ned till HiTRANS Project guides "Public transport – planning the networks"; och "Public Transport – citizens' requirements"

TSS10: Miljöfordon

Definition

Andel personbilar med fyra eller fler hjul i staden som har låga utsläpp av CO2 (< 100 gCO2/km) som staden har direkt kontroll över eller mycket stort inflytande över (egen fordonsflotta) och andra åtgärder staden arbetar med för att främja inköp av miljöbilar hos allmänheten.

Syfte

En "ecomobile" stad är en stad som minskar beroendet av fossila bränslen. En stad kan ha ganska litet inflytande över vilken typ av bil invånarna köper, men kan föregå som gott exempel genom att använda miljöbilar i sin egen fordonsflotta och även införa en del åtgärder för att främja användningen av miljöbilar och minska biltrafikens miljöpåverkan.

Begrepp

Åtgärder som en stad kan genomföra för att minska miljöpåverkan från biltrafiken och främja miljöbilar är t ex lägre parkeringsavgifter för låg-emissionsfordon, erbjuda information om eller utbildning i sparsam körning (både för de kommunanställda och för allmänheten), främja användningen av låg-emissionsfordon genom att installera infrastruktur, t ex laddplatser för elfordon.

Förslag på bevis

Andel låg-emissionsfordon i fordonsflottan

Bevis för andra åtgärder, t ex antal laddplatser, parkeringsåtgärder, marknadsföringsåtgärder

Bedöma nivån

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med kriterier nedan. En stad kan ligga högt på en eller några delkriterier, men lägre på andra. För att den faktiska nivån ska fastställas, måste nivåerna för alla delkriterier summeras och medelvärdet sedan beräknas. Den beräknade faktiska nivån bör stämma överens med beskrivningen i tabellens första rad Sammanfattning.

Nivå	1	2	3	4	5
Andel av stadens fordonsflotta (personbilar) som är lågemissionsfordon	0%	1-20%	21-40%	41-60%	61% +
Kompletterande åtgärder	Inga kompletterande åtgärder	Inga eller mycket få kompletterande åtgärder eller åtgärder i begränsad skala	Några åtgärder, men i begränsad skala	Många olika typer av åtgärder, ytterligare några testas	Omfattande kompletterande åtgärder, baserade på best practise och staden söker aktivt efter fler åtgärder att implementera

De fem nivåerna behöver ingen närmare förklaring.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- CO2-emissioner för fordonen i stadens fordonsflotta
- Bevis för kompletterande åtgärder som syftar till att minska miljöpåverkan från personbilstrafiken

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat.

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Rikedom	En fattig stad förväntas ha en äldre fordonsflotta, med lägre omsättning av bilar än en rik stad, vilket i sin tur innebär en lägre förväntad andel miljöfordon	Nivå 2 stad- minska högsta möjlig poäng med 20 % Nivå 1 stad- minska högsta möjlig poäng med 30 %

Länkar till mer information och best practice

Se t ex <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/fuel-and-fleet-management-guide.pdf>

Se också <http://www.eltis.org/index.php>, välj ämnet "Clean and Energy Efficient Vehicles", välj sedan efter nyckelord

<http://cyclelogistics.eu/>

RESULTAT &
EFFEKTER

RI1: Färdmedelsfördelning

RI2: Trafiksäkerhet

RI3: Växthusgaser

RI4: Lokal luftkvalitet

RI1: Färdmedelsfördelning

Definition

Färdmedelsfördelning för alla resor som görs av stadens invånare.

Syfte

Att mäta effekten av stadens policys och strategier inom hållbart resande/EcoMobility på resbeteendet.

Begrepp

Definitionen är tydlig.

Föreslag på bevis

Denna indikator tas bäst fram genom en undersökning av ett urval av hushållen i staden, uppdelade efter ålder och social klass, som utförs på samma tid på året som tidigt på våren eller tidig höst. Andra metoder existerar såsom telefonintervjuer, intervjuer med olika människor i staden, men dessa är mindre tillförlitliga än en undersökning av hushållens resvanor.

Datainsamlingsmetoden är inte standardiserad i Europa, och ofta inte heller inom vissa europeiska länder, så städerna bör använda tillgängliga uppgifter för sin stad, men bör notera var de uppgifter som använts för att bedöma denna indikator kommer från (vilka människor, hur många, för alla eller specifika resor o s v) och vilka metoder för insamling av data som används.

Bedöma nivå

40 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med ett kriterium nedan.

Nivå	1	2	3	4	5
Andel bilresor av alla resor	Bilresor utgör mer än 75 % av alla resor	Bilresor utgör 61-75 % av alla resor	Bilresor utgör 51-60 % av alla resor	Bilresor utgör 41-50 % av alla resor	Bilresor utgör mindre än 40 % av alla resor

Dessa nivåer har valts utifrån de städer med bäst färdmedelsfördelning i Europa, där data finns tillgängligt. Således gäller för Zürich och Freiburg att bilresor utgör mindre än 40 %, vilket antyder att över 60 % av invånarna använder hållbara/ecomobile transportsätt för sina resor.

Uppföljning

En bra förklaring om hur man kan samla in data för färdmedelsfördelningen finns i Section 5.12 i MaxSumo, http://www.epomm.eu/docs/1057/MaxSumo_english.pdf.

Skäl för att minska den totala högsta möjliga poängen

Det är möjligt att ändra den totala högsta möjliga poängen för denna indikator för att ta hänsyn till hur stadsprofilen kan göra det svårare för en stad att uppnå bra resultat

Faktor för stadsprofil	Exempel i förhållande till denna indikator	Påverkan på högsta möjliga poäng
Administrativt område som granskas	Om området som granskas/ utvärderas är större än staden/ tätorten (t ex kommun-nivå) är det svårare att nå en låg bilandel	Minska högsta möjliga poäng med 20 %
Stadens storlek (invånarantal)	Små städer har oftast en högre bilandel än andra beroende av mindre trängsel, mindre problem med parkering och sämre utbyggd kollektivtrafik.	För mindre städer (nivå 1 och 2) minska högsta möjliga poäng med 10 %.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml> för en stor mängd färdmedelsfördelningsdata. Denna länk visar också de olika metoder som använts för att få fram färdmedelsfördelningen.

VIKTIGT:

Denna indikator är obligatorisk för städer/kommuner som vill kvalificera sig för silver- eller guldmedalj

RI2: Trafiksäkerhet

Definition

Antalet dödade och svårt skadade i trafiken årligen per 10 000 invånare.

Syfte

Att mäta trafiksäkerheten. Det är särskilt viktigt för de som vill använda gång och cykel att känna sig säkra under resan. Dessa grupper löper oftast störst risker i tätorter.

Begrepp

Definitionen av trafikdöda kan variera mellan länder och avser här den definition som används i det aktuella landet, där staden ligger. Men det kan vara värt att notera hur trafikolyckor klassificeras, vilka som betecknas som svårt skadade och hur dödligheten i trafiken definieras.

Förslag på bevis

Antalet döda och skadade som är relevanta för staden.

Bedöma nivå

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med ett kriterium nedan.

Nivå	1	2	3	4	5
Antal personer som dödas eller skadas svårt i trafiken årligen, per 10 000 invånare (summan av döda och svårt skadade)	Mer än 20	15.5-20	10.5-15.4	6-10.4	<6

Nivåerna definieras kvantitativt och baseras på den spridning som finns inom EU.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Antal personer som dödas eller skadas svårt i trafiken, eller dör inom 30 dagar från att ha varit inblandad i en trafikolycka

Skäl för att minska den totala högsta möjliga poängen

För den här indikatorn finns ingen möjlighet att minska högsta möjliga poäng.

Länkar till mer information och best practice

Se t ex http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports_graphics/index_en.htm för mer information om trafikolycksstatistik.

RI3: Växthusgaser

Definition

Växthusgaser som transportsektorn ger upphov till (både person- och godstrafik) räknat i ton CO2-ekvivalenter per person och år för stadens invånare.

Syfte

Att ge en indikation på hur effektivt stadens transportsystem är ur ett CO2-perspektiv. Idealet hade varit att mäta emissionerna från all trafik i staden, men då detta kan vara svårt, har indikatorn begränsats till att omfatta emissionerna från invånarna.

Begrepp

Begreppen är tydliga.

Förslag på bevis

För att beräkna CO2 kan man använda resvaneundersökning eller annan metod ur vilken färdmedelsfördelning och längd på resor kan tas fram. Emissionsdata (gram CO2 per km) finns tillgängligt för vissa länder, se länk på slutet. Genom att multiplicera andelen resor med olika transportmedel med reslängden och med emissionsfaktorn fås CO2-emissioner per person och år.

Bedöma nivå

20 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med ett kriterium nedan.

Nivå	1	2	3	4	5
Växthusgaser från transportsektorn i ton CO2-ekvivalenter per person & år för invånarna i staden	>2.5	2.05-2.5	1.56-2.04	1.1-1.55	<1.1

Nivåerna definieras kvantitativt och baseras på den spridning som finns inom EU.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Färdmedelsfördelning (baserat på resvaneundersökning till slumpmässigt urval av invånare)
- Reslängd (km) per färdmedel (baserat på resvaneundersökning till slumpmässigt urval av invånare)
- Fordonstyp och motorstorlek (baserat på resvaneundersökning till slumpmässigt urval av invånare eller annan tillgänglig statistik)

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

För den här indikatorn finns ingen möjlighet att minska högsta möjliga poäng.

Länkar till mer information och best practice

För data på nationell nivå, se <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators/theme7> and http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_air_emis&lang=en

http://www.its.leeds.ac.uk/projects/sustainability/resources/Annex_Final_Report.pdf visar att genomsnittliga CO2-emissioner för bilarna i Storbritannien (2005) var 184 gram CO2/km.

RI4: Lokal luftkvalitet

Definition

Dagliga överträdelser av EU:s luftkvalitetsnormer för städer (PM10 och NOx).

Syfte

Att ge en indikation på hur väl staden hanterar luftkvalitetsmålen.

Begrepp

EU:s gränsvärden för luftkvalitet är, enligt Directive 1999/30/EC:

- För NOx: 40 µg/m³ (årsmedelvärde) och 200 µg/m³ (timmedelvärde som inte får överskridas mer än 18 gånger per år)
- För PM10: 40 µg/m³ (årsmedelvärde) och 50 µg/m³ (som inte får överskridas mer än 35 gånger per år)

Dessa gränsvärden sattes 2010 (NOx) och 2005 (PM10).

Förslag på bevis

Det krävs mätning av luftkvalitet i gaturum.

Bedöma nivån

10 möjliga poäng. Nivån bestäms genom tabellen med ett kriterium nedan.

Nivå	1	2	3	4	5
Överträdelse av EU:s gränsvärden för luftkvalitet	Dagliga överträdelser förekommer (och ökar, för de senaste åren/2-3 år)	Dagliga överträdelser förekommer (men är stabila, har inte ökat de senaste åren/2-3 år)	Dagliga överträdelser förekommer (men minskar, för de senaste åren/2-3 år)	Överträdelser förekommer, men färre än 10 per år (senaste året)	Inga överträdelser (senaste året)

Nivåerna definieras kvantitativt och baseras på den spridning som finns inom EU.

Uppföljning

För städer som för närvarande inte samlar in data om denna indikator, rekommenderas att de börjar samla in uppgifter om följande:

- Halten av NOx och PM 10 på utvalda platser i staden (anm. med mycket trafik och där man kan misstänka att det finns risk för överträdelser).

Emissionsdata för ett tvärsnitt av fordon på stadens vägar.

Skäl för att minska den högsta möjliga poängen

För den här indikatorn finns ingen möjlighet att minska högsta möjliga poäng.

Länkar till mer information och best practice

För data på nationell nivå, se <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators/theme7> och http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_air_emis&lang=en

Översikt av poängen per indikator

	Poäng	Vikt i %
Processen	90 poäng	25,7%
E 1. Förståelse för användarbehov	10	
E 2. Allmänhetens deltagande i beslutsprocesser	10	
E 3. Vision, strategi och ledarskap	20	
E 4. Personal och resurser	15	
E 5. Budget för EcoMobility	25	
E 6. Mätning, utvärdering och uppföljning	10	
Transportsystemet och tjänsterna	170 poäng	48,6%
TSS 1. Planering av nya områden	20	
TSS 2. Bilfria zoner och områden med låg hastighet	10	
TSS 3. Information och informationssystem	10	
TSS 4. Mobility Management-tjänster	10	
TSS 5. Parkeringsåtgärder	20	
TSS 6. Gångtrafik	25	
TSS 7. Cykeltrafik	25	
TSS 8. Kollektivtrafikens täckning och snabbhet	20	
TSS 9. Kollektivtrafikens användbarhet	20	
TSS 10. Miljöfordon	10	
Resultat & effekter	90 poäng	25,7%
RI 1. Färdmedelsfördelning	40	
RI 2. Trafiksäkerhet	20	
RI 3. Växthusgaser	20	
RI 4. Lokal luftkvalitet	10	
Totalt för alla indikatorer	350 points	100%



SHIFT-PROJEKTETS PARTNERS (2010-2013)



Projektkoordinator:

ICLEI - Local Governments for Sustainability, Kaiser-Friedrich Str. 7, 53113 Bonn, Germany

e-post: ecomobility-shift@iclei.org

webbplats: <http://www.ecomobility-shift.org>

Stöds av:

