

Hållbart resande i praktiken

Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus



 Sveriges
Kommuner
och Landsting

 TRAFIKVERKET

Hållbart resande i praktiken

Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus



Sveriges
Kommuner
och Landsting



TRAFIKVERKET

Sveriges Kommuner och Landsting
Hornsgatan 20, 118 82 Stockholm
Tfn 08-452 70 00, www.skl.se

SKL Kommentus Media AB
Hornsgatan 15, 117 99 Stockholm
Tfn 08-709 59 00, www.sklkommentus.se

© SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting 2010

Text: Lena Forsell, Karin Grahn, Ninnie Gustafsson, Madelene Håkansson,
Christer Ljungberg, Karin Neergaard, Helena Rosenlind, Jannica Schelin,
Christine Schnabel, Krister Wall samt Björn Wendle

Projektledare: Johan Lindberg, SKL, och Bert Svensson, Trafikverket

Slutredigering, form & produktion: Björn Hårdstedt, SKL Kommentus Media

Tryckeri: Åtta.45, Solna

ISBN: 978-91-7345-250-2

Beställning av boken kan göras i vår nätbutik www.sklkommentus.se
eller på telefon 08-709 59 90

Upphovsrättsligt skydd gäller även denna elektroniska upplaga. Den får kopieras och
spridas i beränsad omfattning och för personligt bruk. Försäljning är ej tillåten.

Förord

Denna skrift är en fördjupning av handboken TRAST (Trafik för en attraktiv stad). Syftet är att inspirera alla aktörer som är delaktiga i den kommunala trafik- och stadsplaneringen i Sverige till ökade satsningar inom området hållbart resande. Syftet är också att göra hållbart resande till en integrerad del i den kommunala organisationen och den typ av åtgärder det medför kan då komma till sin fulla rätt och ge väsentliga bidrag till ett effektivare och mer hållbart transportsystem.

Med hållbart resande avses här transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. Det konkreta arbetet med att möjliggöra hållbart resande handlar dels om att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande, dels om en hållbar planering som ger förutsättningar för ett effektivare resande.

Under åren 2005–2010 samarbetade Vägverket, Banverket, Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting tillsammans med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala i stadsutvecklingsprojektet Den Goda Staden. En av de

temagrupper som ingick i projektet hette hållbart resande. Temagruppens huvudfråga var: ”Hur kan det förhållningssätt som följer med hållbart resande organiseras och integreras i en ordinarie verksamhet?” Denna skrift har kommit till på initiativ av temagruppen och vill bland annat ge svar på just den frågan.

Framtagandet har skett i ett samarbete inom en utökad grupp för Tema hållbart resande. Deltagande har skett från kommunerna Uppsala, Norrköping, Jönköping, Botkyrka och Örebro, samt Trafikverket (tidigare Banverket respektive Vägverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Trivector har ansvarat för innehåll och textbearbetning i den slutliga skriften, medan WSP Analys och Strategi har bidragit som skribent och redaktör till temagruppen under projektiden.

SKL:s FoU-grupp för transportsystemet har också bidragit till arbetet.

*Sveriges Kommuner och Landsting
Trafikverket
Februari 2011*

Innehåll

4

1. Inledning.....	5
2. Därför behövs en ny syn på trafiken	6
3. Vad är hållbart resande?	9
Exempel från Mora: Tillämpning av fyrstegsprincipen ▪ 13	
4. Nyttan med hållbart resande.....	15
Exempel från Gävle: Alternativa hållbara färdvägar lyfts fram i "Europeiska trafikantveckan" ▪ 16	
5. Från projekt till process - om organisation och införande	22
Exempel från Lund: LundaMaTs ▪ 23	
Exempel från Norrköping: Integrering av hållbart resande i kommunens processer ▪ 25	
Exempel från Malmö: Från policyförankring och planering till uppföljning ▪ 28	
6. Hur man gör i praktiken?	29
Exempel från Nynäshamn: Stationsnära cykelparkeringar ▪ 31	
Exempel från Örebro: Resepolicy och hållbart arbetsresande ▪ 33	
7. Hållbart resande i framtiden	36
Läs vidare	36

1. Inledning

Åren 2005–2010 pågick stadsutvecklingsprojektet Den Goda Staden i samverkan mellan Vägverket, Banverket, Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting, tillsammans med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala. Hållbart resande var en temagrupp inom projektet med huvudfrågeställningen ”hur kan det förhållnings-sätt som följer med hållbart resande organiseras och integreras i en ordinarie kommunal verksamhet?”

Denna idéskrift har kommit till på initiativ av temagruppen Hållbart resande och är en fördjupning av planeringshandboken TRAST. Ett första utkast till skriften togs fram av temagruppen i samverkan med kommunerna Botkyrka och Örebro och WSP Analys och Strategi. samt. Denna omarbetade och utvidgade version har tagits fram av Trivector.

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Det finns ett stort intresse och en vilja i kommunerna att arbeta för ett minskat transportbehov, ökad säkerhet och energieffektivare transporter. Men man kan också konstatera att det som görs idag är långt ifrån tillräckligt. Nuvarande planeringsinriktning ger i praktiken *fler och längre* motoriserade transporter, inte färre. Här behövs både nya synsätt och nya åtgärder.

Syftet med denna idéskrift är att inspirera till att arbetet med hållbart resande tydligare inordnas i den ordinarie trafik- och stadsplaneringen, så att den potential som finns i dessa åtgärder kan realiseras i svenska kommuner. Syftet är också att inspirera och stimulera till förändrade arbetssätt. Målgruppen är kommunerna, både beslutsfattare

(politiker och högre tjänstemän) och de som jobbar praktiskt med hållbart resande.

Arbetet med ett hållbart transportsystem kan delas in i områdena regleringar och ekonomiska styrmedel, teknisk utveckling, fysisk planering samt beteendepåverkan. Denna skrift handlar om hållbart resande, vilket här avgränsas till de två sistnämnda områdena fysisk planering och beteendepåverkan.

SKRIFTENS INNEHÅLL

Kapitlen i denna bok beskriver kortfattat vad hållbart resande är, nyttan med det och hur man på olika sätt kan arbeta i praktiken. Den ger också hänvisningar till olika källor där den intresserade kan hitta mer information.

Kapitel 2 beskriver varför det behövs en ny syn på trafiken. I kapitel 3 redogörs bland annat för vad hållbart resande är och hur det definieras i olika sammanhang. Även näraliggande begrepp som *mobility management* och *fyrstegsprincipen* förklaras.

I kapitel 4 beskrivs nyttan med hållbart resande för olika delar av samhället. Exempel på uppnådda effekter av några vanliga åtgärder ingår här.

Kapitel 5 sammanfattar viktiga erfarenheter kring hur arbete med hållbart resande kan införas, organiseras och utvecklas. Avslutningsvis ges i kapitel 6 ett antal exempel på arbetsområden där hållbart resande kan ingå, antingen som enskilda åtgärder eller som välintegrerade delar i ett redan befintligt verksamhetsområde. Exempel som ingår är bland annat hållbart resande i trafikplanering, i fysisk planering, inom kollektivtrafiken eller på en arbetsplats eller skola.

2. Därför behövs en ny syn på trafiken

6

MÅNGA FAKTORER VISAR PÅ BEHOV AV EN NY SYN PÅ TRAFIK- OCH STADSPLANERINGEN

Vi står inför stora utmaningar när det gäller att skapa en hållbar utveckling. På ett övergripande plan handlar utmaningarna bland annat om klimat, energi och resursförbrukning. Olika globala trender kommer att påverka vårt samhälle på ett sätt som också kommer att beröra trafik- och samhällsplanering. Samhället har även på olika nivåer satt upp mål för att gå i riktning mot ett mer hållbart samhälle, och där spelar trafiken och staden en väsentlig roll.

Globala trender som på olika sätt kommer att påverka våra transporter är energi och bränslefrågan, klimatfrågan, olika hälsoaspekter och vår syn på staden. Redan idag påverkar dessa faktorer oss, och vi kan börja ana att de kommer att ge förändringar i samhällsplaneringen, och kommer att ha betydelse för vår livsstil.

Trots misslyckanden att åstadkomma ett globalt klimatavtal står klimatfrågan högt på agendan. När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna för närmare 40 procent i Sverige, och cirka 25 procent globalt om de internationella flygresorna räknas in, och är bland dem som är svårast att åtgärda. *Hela 40 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Europa genereras faktiskt i stadstrafiken.* Detta visar på behovet av lösningar inom transportsektorn som ger betydande minskningar av koldioxidutsläppen, inte minst i städerna. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik och styrmedel, som planering och beteendepåverkan. Enligt forskningen räcker det inte med bara ny teknik, vi kommer också att behöva ändra beteende.

Till globala faktorer hör naturligtvis även trafiksäkerheten, som är en av de vanligaste dödsorsakerna globalt sett. Men trots att vi i Sverige är bland de bästa i världen på detta område måste ansträngningarna för att gå i riktning mot noll-

visionen fortsätta om vi ska skapa ett hållbart transportsystem. Detta gäller också frågor om jämställdhet i transportsystemet. Vårt transportsystem är trots mål om detta inte jämställt vare sig i planering eller när det gäller möjligheter att transportera sig.

Den offentliga styrningen av samhället har ändrat karaktär under senare år. Styrningen innefattar idag allt mer av nya typer av styrmedel som bygger på marknadsprinciper och på samverkan och dialog. Det innebär nya förutsättningar även när det gäller trafik- och stadsplanering. Att olika aktörer, som medborgare och företag, förutsätter att de får vara med och påverka planeringen ställer nya krav på planeraren.

Till detta ska läggas att vi idag även i Sverige har allt mer av den typen av problem i trafiken som inte alltid låter sig lösas med traditionellt vägbyggande. Det handlar till exempel om trängsel som är svår att bygga bort, eller överskridande av miljökvalitetsnormer där tekniska lösningar ofta inte är tillräckliga.

VÅR SYN PÅ STADEN FÖRÄNDRAS

Hälften av jordens befolkning bor idag i städer, och i Europa är det cirka 75 procent. Städerna spelar en allt större roll i våra liv. Att skapa attraktiva miljöer som attraherar människor är idag ett konkurrensmedel städer emellan. Allt fler städer förstår detta och låter det genomsyra såväl den fysiska planeringen som frågor om kultur, integration etc.

Många städer gör därför idag tydliga, medvetna satsningar för att åstadkomma ”den goda staden” eller ”den attraktiva staden”. I förlängningen handlar det naturligtvis om att möjliggöra ”det goda livet”.

Transportsystemet betyder i sammanhanget mycket för hur staden uppfattas. Olika trafiksys-

tem ger också olika tillgänglighet till den typ av aktiviteter som uppfattas som attraktiva. Det är inte en slump att delar av Broadway gjorts om till gågata eller att Stockholms översiktsplan fått namnet Promenadstaden.

En aspekt som uppmärksammas allt mer är olika grupperns ojämlika möjligheter att använda staden och att transportera sig i den. Det handlar om möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda staden, men också om resmöjligheter för barn och ungdomar, och här ryms också frågor kring socialt utsatta grupper och socialt utsatta områden.

När synen på staden förändras, förändras också synen på trafiken i staden. Denna förändrade syn kräver nya arbetssätt, till exempel att integrera tankar på resande redan i planeringen av en ny anläggning eller ett nytt område, genom olika planer och strategier.

EFFEKTIV HUSHÅLLNING AV KNAPPA RESURSER

Vårt transportsystem förbrukar stora mängder resurser i form av energi, olja, metaller osv. Ett hållbart transportsystem måste hantera även dessa frågor.

Diskussionen om hur mycket olja som finns kvar är bara ett tecken på den stora resursförbrukning som inte kommer att kunna fortsätta i evighet. De flesta ämnen som används i transportsystemet idag är ändliga – till exempel finns inte tillräckligt med litium för att göra alla världens bilar till elbilar.

Världsmarknadspriset på olja har under senare år visat stora variationer. Prisvariationerna beror enligt många forskare på att vi har passerat, eller snart närmar oss oljetoppen, peak oil, den punkt då den globala produktionen av olja når sitt maximum.

Transportsystemets beroende av olja är idag närmast total, vilket kan ge svåra följder. Globalt

subventioneras fossila bränslen tolv gånger mer än de förnyelsebara. Enligt flera forskare, bland annat nobelpristagaren Paul Krugman, var oljepristoppen sommaren 2008 en av de viktigaste anledningarna till starten av den djupa lågkonjunktur som världen då gick in i.

När oljepriset steg till 147 dollar fatet, steg också bensinpriset drastiskt i USA, som inte har några nämnvärda skatter på bensinen. Det betydde att många amerikaner, bosatta långt ut i suburbia, fick lägga en mycket större andel av inkomsten på bensin för att ta sig till jobbet, eftersom någon kollektivtrafik inte fanns. Då fick man inte råd att betala lånen på sina överbelånade hus, och därför började den kris för amerikanska banker som sen spreds över världen.

Transporternas energi- och resursförbrukning har alltså en tydlig koppling till staden och hur den planeras. En ny syn på hur vi arbetar med transporter och resande behövs som inkluderar dessa aspekter.

ETT NYTT PARADIGM I TRAFIKPLANERINGEN

Ska vi kunna lösa många av dagens utmaningar inom transportsystemet behövs en ny och bredad syn på trafikplanering. En av de viktigaste förändringarna är synen på rörlighet.

Den tankelapsus som många gör, är att förväxla rörlighet med tillgänglighet. Tillgängligheten är möjligheten att nå någonting önskvärt, dvs. att kunna få tillgång till arbete, utbildning, kultur etc. Rörligheten är möjligheten till förflyttning. Tillgängligheten är själva nyttan med förflyttningen, och rörligheten är kostnaden. För de allra flesta resor och transporter så har transporten inget stort egenvärde. Vi reser och transporterar för att uppnå någonting annat, ett möte, varor på rätt plats etc. Resan eller transporten är ett medel – inte ett mål i sig.

I normal ekonomisk teori brukar vi försöka

minimera kostnad per nytta. Vi bör alltså planera vårt samhälle så att vi får ut största möjliga tillgänglighet per rörlighet. Detta innebär till exempel att planera så att vi får korta avstånd till dagis, arbete osv. Då minskar behovet av rörlighet och tillgängligheten ökar för alla grupper. Om man kan uppnå samma nytta med mindre uppoffring ökar friheten, eftersom fler får tillgång till nyttan.

Forskningen har i ett femtontal år visat att när det gäller städer så är tillgänglighet och rörlighet planeringens yin och yang. När rörligheten ökar minskar tillgängligheten. Bygger man externhandelscentrum utanför städerna ökar rörligheten, men tillgängligheten totalt sett minskar osv. Av liknande skäl kan man inte heller på lång sikt bygga sig ur trängsel genom att öka kapaciteten i vägnätet. I glesbygd och i utvecklingsländer kan ökad rörlighet dock ge ökad tillgänglighet.

Nära kopplat till dessa frågor ligger naturligtvis också diskussionen om markanvändningen, hur mycket städer ska få bre ut sig på jordbruksmark, hur stor del som ska vara hårdgjord osv.

Lösningen på denna typ av frågor är därför sällan ny infrastruktur. Därför arbetar man i de flesta länder idag med att påverka våra resbeteenden. Det handlar om att förbättra tillgängligheten samtidigt som rörligheten inte ökar, eller i bästa fall kan minska. Man löser trafikproblem genom andra åtgärder än att alltid bygga ny väginfrastruktur, till exempel med ekonomiska styrmedel, mer hållbar planering, samordning, information och kommunikation.

LOKALT ENGAGEMANG BEHÖVS FÖR ATT NÅ NATIONELLA MÅL

De nya transportpolitiska mål som riksdagen antog i maj 2009 innehåller samma portalparagraf som tidigare, om att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet*.

Men målen innehåller nu också ett funktionsmål, dvs. ett mål om vilken funktion som transportsystemet ska ha, och detta mål är tillgänglighet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet innehåller också en del om att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Utöver funktionsmål så finns också hänsynsmål som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljökvalitetsmål uppnås.

Det finns också andra nationella mål när det gäller klimat, hälsa osv. som kräver engagemang på lokal nivå för att kunna uppfyllas. För att nå dessa mål krävs en delvis ny syn på begreppet trafikplanering. Hållbart resande som denna bok handlar om är svaret på många frågor om hur detta ska ske.

3. Vad är hållbart resande?

ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Sedan 1990-talet har begreppet hållbart transportsystem förekommit i olika policydokument och på alla nivåer från EU till kommuner. Begreppet används i många olika sammanhang, dock oftast utan att användarna gjort klart dess innebörd. Hållbart transportsystem har, inte minst genom olika EU-dokument, allt mer kommit att bli ett övergripande synsätt på transportpolitiken, där hållbarhetsaspekterna inkluderas bland många andra aspekter på trafiken.

Begreppet är kopplat till den definition av hållbar utveckling som formulerades 1987 av Brundtlandkommissionen: *Hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.* Definitionen har en tydlig långsiktig tidsaspekt och innefattar både en ekonomisk, ekologisk och en social dimension

En omfattande genomgång av olika definitioner och deras användning visar att enighet i princip råder om en rad aspekter som måste uppfyllas för att transportsystemet ska kunna bidra till en hållbar utveckling. Efterfrågan och beroendet av transporter måste minska, hållbara transportsätt måste främjas så att andelen för dessa ökar, fordon och infrastruktur bör vara mer miljöanpassade, trafiksäkra, trygga och tillgängliga.

Oftast råder i praktisk planering stor enighet om dessa hållbarhetskomponenter, medan förståelse för och kunskap om hur detta förmedlas ner till konkreta kriterier och krav på transportsystemets planering och funktion ofta brister. De åtgärder som man kan använda för att gå i riktning mot ett hållbart transportsystem kan delas in i:

- Regleringar och ekonomiska styrmedel
- Teknisk utveckling
- Fysisk planering
- Beteendepåverkan

Dessa fyra åtgärdstyper bör för att ge bästa effekt kombineras i olika strategier och måldokument och efter intern och extern samverkan. De två sista typerna, planering och beteendepåverkan, är de som används inom det som denna skrift handlar om, hållbart resande.

HÅLLBART RESANDE – BETEENDEPÅVERKAN OCH HÅLLBAR PLANERING

Begreppet hållbart resande används av många aktörer i Sverige. En allmängiltig definition saknas men denna skrift utgår från den definition som använts inom projektet Den Goda Staden. Med hållbart resande avses där:

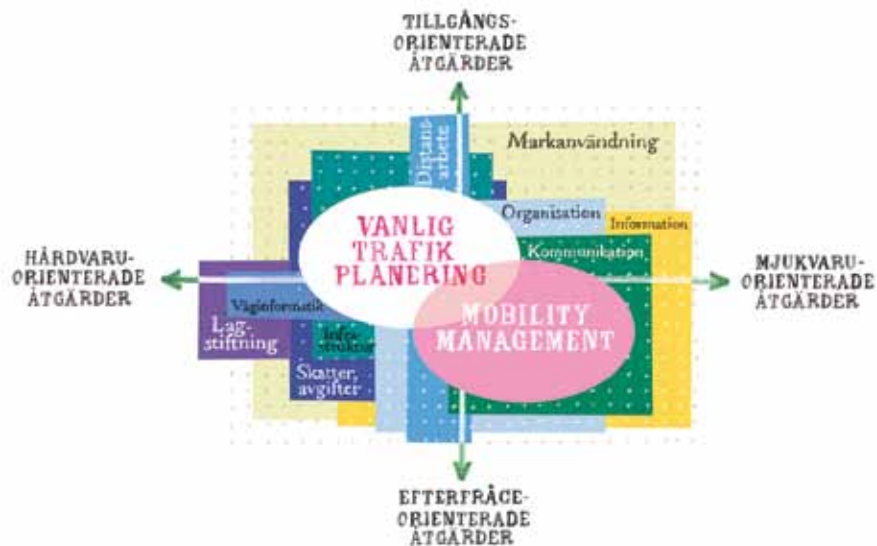
”transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö”.

Mer konkret menas med hållbart resande i första hand resandet med hållbara färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.

Det konkreta arbetet med att möjliggöra hållbart resande handlar i denna rapport om två olika saker:

- att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande
- hållbar planering, som ger förutsättningar för ett effektivare resande

Beteendepåverkan uppnås genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring, där människor får kunskap om och möjlighet att pröva nya färdssätt, dvs. sådant som också kallas mobility management. Rätt utfört leder det till ändrade attityder och beteenden.



Figur 1: Mobility management handlar mer om transportsystemets mjukvara, och att påverka efterfrågan på transporter, än "vanlig" trafikplanering. (EU-projektet MOMENTUM)

Hållbar planering (hållbar trafik- och stadsplanering) syftar till att skapa effektivare resande genom att planera för att människor ska kunna göra hållbara transportval. Avgörande för sådana val är att det finns förutsättningar i samhällsplaneringen, den byggda miljön och transportsystemet i form av fysiska strukturer, organisation och färd sätt som stödjer ett hållbart resande. För att skapa en byggd miljö och ett transportsystem som främjar hållbart resande måste delvis nya synsätt, målsättningar och arbetsmetoder användas i trafik- och stadsplaneringen.

MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management (MM) är ett **koncept för beteendepåverkan inom transportområdet** och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Det har utvecklats på europeisk nivå, främst i ett antal EU-projekt och inom ramen för samarbetsplattformen EPOMM, European Platform on Mobility Management.

Den senaste versionen av definition på Mobility management lyder:

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Till detta finns också ett förklarande stycke:

Grundläggande för mobility management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder inom stadstrafiken (som till exempel nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility management-åtgärder (jämfört med "hårda" åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot.

Definitionen följs av följande exempel:

Mobility management tar sig många konkreta uttryck. I en stad där MM används:

- kan du se kampanjer och åtgärder som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik;
- kan du erbjudas personliga råd för att se var och hur du kan minska din bilanvändning;
- kan din arbetsgivare betala dina kollektivtrafikutgifter för att uppmuntra dig att avstå från bilåkning till arbetet;
- kan du få möjlighet till bilpool utanför ditt hus;
- kan det finnas en mobilitetsplan på dina barns skola som ordnar säker gångtrafik till skolan;



Figur 2: Planer och verksamhet för "hållbart resande" måste samordnas med övrig kommunal verksamhet, och utformas så att den tydligt bidrar till kommunens övergripande utvecklingsmål (figuren visar ett exempel på samordning).

- kan du få råd av ett mobilitetscenter för att göra fritidsutflykter med kollektivtrafiken;
- kan byggnadslov villkoras med krav som minskar nya fastigheters påverkan på mobiliteten, till exempel krav att utarbeta en mobilitetsplan för medarbetare, besökare och varutransporter eller begränsning av antalet parkeringsplatser.

I Sverige används ofta en kortare definition:

Mobility Management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Mobility management-åtgärder genomförs ibland ensamma, och har då begränsad effekt. Mer effektivt är att använda MM som en del i ett åtgärdspaket, till exempel genom att kampanjer kombineras med infrastruktur, prissättningspolitik eller regleringar.

Mobility management är alltså inte ett universalmiddel som helt ersätter eller utesluter tekniska lösningar. Mobility management är oftare ett komplement – ett förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel.

HÅLLBAR PLANERING

Med hållbar planering menar vi **stads- och trafikplanering som stödjer arbetet med att skapa ett hållbart samhälle med ett hållbart resande**. Det handlar både om fysisk planering och om annan samhällsplanering.

Hur vi organiserar vårt samhälle och våra städer rent fysiskt påverkar naturligtvis resandet. Utglesade städer har ett betydligt större resande än täta städer. Hållbar planering handlar därför om att planera så att resbehovet inte ökar, utan snarare kan minska. Att lokalisera olika verksamheter och anläggningar på ett sätt som genererar minsta möjliga resbehov är ett sätt. Externhandel ger mer resande än småbutiker i stan. Ett sjukhus vid bussterminalen ger mindre resbehov än ett som är lokaliserat i stadens periferi. En förtätning av staden ger ökad tillgänglighet och ökade konkurrensfördelar för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik i staden, jämfört med en utglesning.

Men även i trafikplaneringen finns åtgärder som ger mer eller mindre hållbarhet. Att på allvar prioritera de hållbara transportsätten gång, cykel och kollektivtrafik, till exempel genom ökat fysiskt utrymme i staden, är ett sådant sätt.

Även utanför den fysiska planeringen finns åtgärder i samhällsplaneringen som stödjer ett hållbart transportsystem. Sådana åtgärder kan till exempel vara organisation av logistikupplägg,



Figur 3: Ett kontinuerligt arbete med hållbart resande i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 minskar behovet av åtgärder i steg 3 och 4. Även åtgärder i steg 3 bör provas och användas mer frekvent än åtgärder i steg 4.

men även den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster kan inverka.

HÅLLBART RESANDE STÖDJER DEN ATTRAKTIVA STADEN

Den attraktiva staden är oftast också den hållbara staden. En attraktiv stad är en tätort, stor eller liten, som människor gärna vill vistas i, och som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar. Den attraktiva staden ger människor en trygg plattform att bo, verka och leva i. Staden är viktig som motor för den ekonomiska utvecklingen samtidigt som miljöns gränsvärden respekteras. **Ett hållbart trafiksystem är en av förutsättningarna för en attraktiv stad.** En attraktiv stad kan inte ha stora problem med buller, utsläpp, trängsel eller allvarliga risker för liv och hälsa. Trafiksystemet är dock bara en del av grunden till framgång.

Behovet av framsynt och långsiktig planering ökar i takt med de snabba samhällsförändringar vi ser. Allt fler människor söker sig till städerna och planeringen får därför stor betydelse. Klimat- och miljöhänsyn ökar samtidigt kraven på resurssnålhet, minskade utsläpp och lägre energiförbrukning. Den svåra uppgiften är att kombinera tillväxt med resurssnålhet. Allt fler forskare ifrågasätter dock idag det gängse tillväxtbegreppet och vill hellre tala om utveckling.

Städer och regioner med miljöanpassade och integrerade transportsystem är ett effektivt sätt att minska miljöbelastningen. Täta och funktionsblandade städer med resurseffektiva och attraktiva kollektiva transportsystem är framgångsfaktorer i detta arbete. Det krävs ett smart samhällsbyggande som koordinerat och kreativt förmår att kombinera den goda tillgängligheten med utveckling av attraktiva städer.

Arbete med hållbart resande är ett av flera viktiga områden som behövs för att skapa den attraktiva och hållbara staden. Arbete med hållbart resande behöver därför samordnas och integreras med övrig verksamhet och planering i kommunen. Det måste också tydligt framgå hur arbetet med hållbart resande bidrar till stadens eller kommunens utveckling i stort.

FYRSTEGSPRINCIPEN STÖDJER HÅLLBART RESANDE

Redan i slutet av 90-talet formulerade dåvarande Vägverket den så kallade fyrstegsprincipen och 2003 beslutade Sveriges riksdag att fyrstegsprincipen skulle användas i den långsiktiga infrastrukturplaneringen, för såväl dåvarande Vägverket som Banverket.

Grundtanken bakom fyrstegsprincipen handlar om en genomtänkt och strategisk trafik- och

Mora: Tillämpning av fyrstegsprincipen

Mora kommun och dåvarande Vägverket Region Mitt har startat ett stadsutvecklingsprojekt för smidigare, säkrare och miljövänligare kommunikationer och transporter i Mora. Anledningen är att trafiksituationen på E45 och väg 70 genom Mora behöver åtgärdas, då vägen är överbelastad med efterföljande framkomlighetsproblem.

Under arbetet med förstudien framkom att trafiken till största del utgörs av resenärer med ärende i tätorten. En förbifart skulle med andra ord inte lösa problemen med trängsel. Trafikverket och kommunen beslutade därför att i ett samverkansprojekt arbeta med steg 1 till 3 enligt fyrstegsprincipen. Projektet handlar om att skapa rätt förutsättningar för den hållbara resan genom exempelvis nya gång- och cykelvägar, trafiksäkra korsningar, trafikstrategi och

gestaltningsprogram för den aktuella vägen. Samåkning, bilpooler, distansarbete, telefon- och videomöten ska underlättas för arbets- och tjänsteresor. Tanken är även att en projektledare ska anställas, som ska arbeta med informations- och påverkansåtgärder för effektivare resande och ändrat färdmedelsval. Förändringar i kollektivtrafiken kommer också att göras.

Projektet har fått stort stöd från Moras politiker och beslutsfattare inom Trafikverket. Arbetet ligger i linje med Trafikverkets önskan om ett trafikslagsövergripande synsätt enligt fyrstegsprincipen, samtidigt som grunden för ett gott samarbete med kommunen finns i och med en politisk vilja och möjlighet till medfinansiering.

samhällsplanering med fokus på synergieffekter.

Principen säger att arbetet med att fastställa behov av ny vägkapacitet och infrastruktur ska prövas i fyra steg. I första steget provar man andra sätt att påverka transportbehovet och färdmedelsvalet än att bygga, vilket innebär arbete med hållbar planering och beteendepåverkan. Även andra steget, pröva åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, innebär arbete med hållbart resande. I tredje steget ska begränsade ombyggnadsåtgärder prövas, och först i fjärde steget handlar det om ren nybyggnad.

Diskussionen om fyrstegsprincipen har ofta handlat om huruvida stegen ska användas sekventiellt eller parallellt. Svaret på frågan är nog bådadera.

Steg 1 och 2 handlar inte primärt om att välja åtgärd för ett transportproblem när detta redan har uppkommit. De två första stegen handlar i högre grad om att beakta trafikkonsekvenserna och transportefterfrågan när man fattar beslut om andra samhällsplaneringsfrågor som till exempel lokalisering av verksamheter eller aktiviteter av annat slag. Det kan även handla om att komplettera befintlig infrastruktur med kunskapshöjande eller attitydpåverkande åtgärder. För båda dessa processer kan ett kontinuerligt arbete med hållbart resande spela stor roll.

En poäng med en av tankarna bakom fyrstegs-

principen var just denna att om man kontinuerligt i samhällsplaneringsprocessen (snarare än transportplaneringsprocessen) aktivt arbetar med att minska beroendet av motoriserade transporter, prioritera hållbara färdmedel och se till att effektivt utnyttja befintliga system och kapacitet, så minskar behovet av investeringar för både ombyggnad och nyinvesteringar. Med effektiv hantering även utanför transportsektorn av steg 1 och 2 minskar frekvensen av steg 3 och 4.

Arbete med hållbart resande i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 gör stor nytta, och kan på sikt minska behovet av ny väginfrastruktur.

UTVECKLINGEN FRAM TILL IDAG

Synsätt och verktyg som används inom hållbart resande har på relativt kort tid fått stor spridning runt om i Europa och Sverige. Nederländerna var pionjärer inom mobility management när de i mitten av 1990-talet började upprätta transportplaner för arbetsplatser i syfte att minska trängselproblem i vägnätet. Inspiration och metoder hämtades i stor utsträckning från USA och s.k. Transport Demand Management (TDM), som använts under oljekriserna. Idag är denna typ av transportplaner integrerade och obligatoriska i den fysiska planeringen i Nederländerna när det gäller lokaliseringar.

Starten i Nederländerna följdes av en rad lokala mobility management-åtgärder under 1990-talet i städer i Österrike, Belgien, Schweiz, Italien, Frankrike, Tyskland och Danmark. I Tyskland etablerades de första mobilitetskontoren. ECOMM (European Conference on Mobility Management) anordnades första gången 1997 och är sedan dess en årligen återkommande träffpunkt för aktörer inom mobility management. Som resultat av den första ECOMM-konferensen bildades EPOMM (European Platform On Mobility Management) 1999. EPOMM, där Sverige är medlem, har som syfte att utveckla, sprida och öka användandet av mobility management och har haft betydelse för den snabba utvecklingen i Europa.

Till Sverige kom mobility management först genom arbete med beteendepåverkan i Karlstad och Lund i mitten på 1990-talet. Efter att ha varit sena i starten ligger Sverige idag i framkant när det gäller användande av denna typ av åtgärder

tillsammans med Nederländerna och Storbritannien.

Hållbar planering är både nytt och gammalt. Planeringshandböcker har i flera decennier pekat på vikten att börja planeringen med att först skapa goda förutsättningar för gång och cykel. Därefter ska kollektivtrafikens behov tillgodoses innan biltrafiksystemet kan formas. Men detta har tyvärr inte alltid genomförts i praktiken. Under senare år har allt större trängselproblem, i kombination med ökat fokus på attraktivt stadsbyggande, hållbar utveckling och klimat, ställt saken på sin spets och fler städer har börjat tänka om. Alternativ till egen bil ges större plats i gaturummet och nya områden utgår i högre grad än tidigare från tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik. Freiburg och Bremen är intressanta internationella exempel. Motsvarande svenskt exempel är Lund med den långsiktiga planeringsstrategin LundaMaTs.

4. Nyttan med hållbart resande

HÅLLBART RESANDE

GER NYTTA FÖR FLERA GRUPPER

Traditionellt har vi försökt lösa många hållbarhetsproblem med ny teknik. Medan teknik löser enskilda problem, har åtgärder inom hållbart resande den fördelen att de kan lösa flera problem samtidigt och därmed ge positiva effekter inom flera områden på samma gång. Genom att hållbart resande/mobility management påverkar transportbehov och färdmedelsval kan det ge såväl globala effekter, i form av minskade koldioxidutsläpp, som lokala effekter på till exempel miljö och trafiksäkerhet. Mobility management framhålls därför ofta som kostnadseffektiva åtgärder.

På samma sätt som åtgärder inom hållbart resande löser flera problem samtidigt ger de även vinster för flera grupper samtidigt. Inte bara samhället tjänar på åtgärderna, utan även företagen och individen.

- **SAMHÄLLETS VINSTER** är minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, minskade barriäreffekter, färre olyckor och mindre trängsel.
- **INDIVIDENS VINSTER** är bättre ekonomi, bättre hälsa och mindre stress.
- **FÖRETAGETS VINSTER** är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.

FORSKNING OCH UTVÄRDERING

VISAR KLARA RESULTAT

För den som funderar på att sätta igång med hållbart resande-åtgärder är det naturligtvis intressant att veta vilka effekter ett arbete med hållbart resande kan ge. Därför ger vi här exempel på effekter av några vanliga sådana åtgärder. Effekterna som redovisas bygger på forskning både från Sverige och från andra länder. Viktiga källor är till exempel forskningsrapporten Smarter Choices

(Cairns et al, 2008), som innehåller en genomgång av flera utvärderingar där många är brittiska, samt forskning av Möser och Bamberg (2008) och Chatterjee (2009). Denna forskning har kompletterats med ett antal svenska exempel.

Effekterna som redovisas handlar framförallt om minskat transportbehov och ändrat färdmedelsval. Dessa effekter har i sin tur betydelse för bland annat hälsa och trafiksäkerhet. Till exempel finns indikationer på att varje procents minskning av total körsträcka i ett område minskar de totala olyckskostnaderna med 1 till 1,4 procent. Det finns också flera studier som visar på starka samband mellan cykling och hälsa. Holländsk forskning har till exempel visat att cykling som aktiv transport kan ge samma hälsoförbättringar som specifika träningsprogram. Det finns även dokumenterade samband som visar att regelbunden användning av kollektivtrafik innebär mer vardaglig motion än bilanvändning. Dessutom har forskare nyligen visat att trafiksystem som stödjer ökad användning av gång, cykel och kollektivtrafik främjar grupper med dåligt utgångsläge för hälsan mer än de med gott utgångsläge.

Insiktshöjande kampanjer för att öka medvetenheten

Insiktshöjande kampanjer handlar om att uppmuntra till frivilliga beteendeförändringar genom att öka medvetenheten hos målgruppen om de negativa konsekvenser som kan uppstå av olika transportval, och om hur förändrat resebeteende kan bidra till att motverka sådana problem. Det finns flera varianter av kampanjer, både generella kampanjer och sådana som riktar sig mer direkt till en specifik målgrupp. Exempel på vanliga mer generella kampanjer i Sverige är Europeiska trafikantveckan och olika cykla till jobbet-kampanjer. Enligt en sammanställning i Smarter Choices kan de generella kampanjerna (s.k. Travel awareness

Gävle: Alternativa hållbara färdsätt lyfts fram i "Europeiska trafikantveckan"

I september varje år äger kampanjen European Mobility Week – Europeiska Trafikantveckan – rum runt om i Europa. Kampanjen syftar till att förbättra trafikmiljön för alla som vistas i tätorter och städer. Om fler människor låter bilen stå leder det till bättre hälsa, trivsammare tätorter, ökad tillgänglighet och säkrare trafikmiljö. Att minska de globala miljöproblemen är också en viktig anledning för Gävle att delta i Trafikantveckan, vilket i år görs för sjätte året.

"Klimatsmart i stan" var temat för 2009 års vecka och alternativa hållbara färdsätt lyfts fram. Detta gjordes bland annat med Gästrikelloppet, seminarier och four cross för allmänheten, ambulansturné på skolor och teater för skolelever. Medielever dokumenterade Trafikantveckan med en film, samtidigt som eventet tog ett steg in i de sociala medierna med en blogg. Bland 2181 europeiska städer utsågs Gävle till vinnare av "European Mobility Week Award" 23 mars 2010 i Bryssel – först i Sverige med den bravaden.

Betydelsen av att genomföra liknande evenemang är till stor del beroende av det politiska intresset, aktiviteternas kvalitet, valet av marknadsföringsåtgärder och kommunikationsstrategi, samt dess respons i media. Trafikantveckan är en möjlighet att marknadsföra de mobility management-aktiviteter som genomförs under resten av året och kan bidra till flera positiva sideeffekter. Gävle kommun samarbetar med många företag, föreningar och organisationer för och att genomföra Trafikantveckan. De relationer som skapas genom det breda samarbetet underlättar arbetet med att uppnå en hållbar trafikutveckling i Gävle. Ju fler som aktivt integrerar trafiksäkerhets- och miljöfrågor i den ordinarie verksamheten, desto snabbare uppnås en säker och trivsam trafikmiljö. Under det närmaste året kommer Gävle att arbeta för samverkan över kommungränserna för att kostnadseffektivisera kampanjen och skapa det regionala nätverk som krävs för att nå ett hållbart resande.

campaigns) resultera i en minskning av bilresorna med 0,1–1 procent. Individuella kampanjer som Hälsotrampare, Rescoaching, Smart Trafikant och olika varianter av personlig resehjälps (PTA – Personalised Travel Assistance) visar på större effekt än de generella, de riktar sig också mer direkt till målgruppen bilister. En sammanfattande studie av kampanjer och marknadsföring av kollektivtrafiken visar på en genomsnittlig ökning av icke-bilburna resor med i genomsnitt fem procentenheter.

Hälsotrampare och testresenärer

Två framgångsrika projekttyper, som genomförts på flera håll i Sverige, är Hälsotrampare/Hälsocyklister och Testresenärer, som riktar sig till vanebilister. Flera utvärderingar visar att 60–85 procent av de bilister som deltar i en hälsotramparkampanj bibehåller sitt nya beteende, dvs. fortsätter att cykla efter avslutad kampanj. Samma resultat gäller för testresenärer, som fortsätter åka kollektivt efter avslutad kampanj. Projekten bygger vanligtvis på att en grupp inbitna bilister skriver kontrakt om att cykla/åka kollektivt minst

tre dagar i veckan under kampanjen. I Uppsala läns landsting som arbetat med denna typ av kampanj sedan 2001 har man förutom koldioxidbesparingar sett en stor företagsekonomisk nytta: antalet sjukdagar i hälsocyklistgruppen har minskat med 75 procent, vilket landstinget har sparat flera miljoner kronor om året på. Nyttan har visat sig vara 12 gånger större än kostnaden.

Cykelhjälmskampanjer

Under 2008 genomfördes en cykelhjälmskampanj på två arbetsplatser på olika orter som förutom information och utbildning innefattade att de cirka 200 anställda fick en cykelhjälm och fick skriva på ett avtal om att använda den. Kampanjen utvärderades av VTI som konstaterade att denna kombination av åtgärder signifikant ökar sannolikheten att använda hjälm.

Individualiserad marknadsföring

Individualiserad marknadsföring, också kallat direktbearbetning och PTP (Personalized Travel Planning) innebär att individer och hushåll får

skräddarsydd information om de alternativ till bilen som finns där de bor. Ett av de första och mest omfattande projekten av detta slag genomfördes i Lund 2002–2005 då 24 000 hushåll bearbetades via telefon och dörrknackning under projektnamnet ”Smart Trafikant”. Det har fortsatt sedan dess både i Lund och på andra håll i Sverige, bland annat i Jönköping där en utvärdering av hållbart resande-projekten gjordes 2008. Utvärderingen visade att bilreseandelen hade minskat från 58 procent till 55 procent. En stor del av denna förändring kan förmodligen härledas till Smart Trafikant eftersom det var det i särklass största projektet som drevs inom hållbart resande under den aktuella perioden.

Enligt Smarter Choices som sammanställt resultat från flera PTP-projekt är den genomsnittliga minskningen av bilresor för de som ingått i målgruppen 7–15 procent i tätorter och 2–6 procent på landsbygd och mindre tätorter. En senare forskningsrapport, Chatterjee (2009), om effekterna av PTP-projekt i Storbritannien visar på en genomsnittlig minskning av bilresorna med 11 procent.

Bilpooler

En bilpool innebär att flera personer samsas om en eller flera bilar. Det finns såväl föreningsdrivna som kommersiella bilpooler i Sverige. Man brukar räkna med att en bilpoolsbil ersätter 5 privata bilar. Det innebär att bilpool kan vara ett sätt att hålla nere parkeringskostnaderna och minska markanvändningen vid nybyggen. Utvärderingar, från bland annat Bremen och Schweiz som är föregångare inom området, visar att genom att gå med i en bilpool kan bilresandet (i kilometer) minska med 30–60 procent. I rapporten ”Gör plats för svenska bilpooler” presenteras bilpooler, effekter och potentialen i Sverige närmare.

Tjänstebilpool och resepolicy

För företag och kommunala verksamheter är bilpool ofta en effektiv transportlösning. De anställda kör säkra bilar, administrationen förenklas och kostnaderna minskar. I Hallstahammar, där man införde tjänstebilpool och resepolicy i kommunen 2005, minskade kostnaderna med 10 procent. Dessutom minskade körda mil och koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 10 procent. Om poolen hade använt miljöbilar hade koldioxidbesparingen varit ännu högre. Dessutom finns det en tendens till minskat bilresande till arbetet som följd av att man inte får använda sin privatbil i tjänsten. Göteborgs Stad utvärdering från 2007 visade att körda mil i tjänsten hade minskat med 20 procent på de förvaltningar som fått tillgång till bilpool. Bilkostnaderna minskade med 9 procent, och inräknat minskade parkeringskostnader blev kostnadsbesparingen 32 procent.

Samåkning

I Sverige färdas i genomsnitt 1,2 personer per bil, vilket innebär att det finns en stor ledig kapacitet utanför det allmänna kollektivtrafiksystemet. Acceptansen för organiserad samåkning verkar dock vara låg i Sverige. Flera samåkningsprojekt, främst för pendlingsresor arbete-bostad, har genomförts i Sverige utan framgång. I ett projekt som pågick 2005–2007 i Mälardalsregionen blev resultatet att 1 procent av de anställda som anslutit sig till den erbjudna samåkningstjänsten (inkluderande ett matchningsprogram) började samåka. Detta trots stora marknadsföringsinsatser och att ungefär hälften av de anställda kände till möjligheten att ansluta sig till tjänsten. Inom idrotten finns det däremot fler goda exempel, bland annat från Karlstad (samåkning till arenan), Lund och Vetlanda.

I Vägverkets kartläggning av organiserade samåkningsprojekt från 2006 skriver man att

”den stora volymen samåkning utgörs sannolikt av kollegor och familjemedlemmar som skjutsar varandra till arbete och utbildning”, dvs. spontan samåkning. I rapporten gör man bedömningen att utan en kraftfull marknadsföring kan man inte räkna med att få fler än 4 procent att använda samåkningssystemet. Med bra marknadsföring och i övrigt gynnsamma förutsättningar kan man däremot få med 10–20 procent av personalen. I extremfallet Schiphol, Amsterdams flygplats, samåker 30 procent av personalen.

Resplaner för företag, skolor och andra verksamheter

Resplaner – gröna resplaner eller s.k. Travel Plans – för trafikintensiva verksamheter som företag, skolor, sjukhus och evenemang är den allra vanligaste mobility management-åtgärden internationellt.

Resplaner för företag/arbetsplatser innebär att arbetsgivaren tillhandahåller ett paket av åtgärder för att uppmuntra sina anställda att använda mer miljöanpassade färdmedel än egen bil. Resplanerna fokuserar oftast på de anställdas resor till och från arbetet, men kan också innehålla åtgärder som riktar sig till tjänsteresor och leveranser.

I Storbritannien har företag använt sig av gröna resplaner (workplace travel plans) sedan 1990-talet. Den största utvärderingen som gjorts inom detta område är en studie av 20 organisationer som presenterades av Department for Transport i London 2002, där resultat var att de anställdas bilresor till och från arbetet minskade med i genomsnitt 18 procent. I Smarter Choices, som analyserat resultaten från studier i Storbritannien, Nederländerna och USA, redovisas en genomsnittlig effekt om 15–20 procent minskat antal bilresor. Resplaner som innehåller ekonomiska incitament såsom parkeringsavgifter ger minskningar med 20–25 procent, och resplaner

utan ekonomiska incitament ger lägre minskningar på 5–15 procent.

Resplaner för skolor kan omfatta en rad olika åtgärder för att minska bilresandet till skolor, till exempel information och utbildning i trafik och trafiksäkerhet till barn, föräldrar och lärare, samverkan med kommun och Trafikverket vad gäller fysiska vägutformningsfrågor samt satsningar på så kallade ”vandrande skolbussar” eller ”gå och cykla till skolan”. Flera skolprojekt har inte nått så bra resultat, vilket har förklarats av att skolresor bara är en del i kedjan av resor och att föräldrarnas val av färdmedel till arbetet har större betydelse. Möser och Bambergers analys från 2008 av skolreseplaner visar på mycket olika resultat, varför de inte vill dra någon slutsats om effekten. I Smarter Choices är slutsatsen att de skolreseplaner som studerats i snitt har minskat biltrafiken till skolor med 8–15 procent. Resultaten är dock mycket skiftande och i de planer som nått bäst resultat ingår även fysiska åtgärder för en säkrare skolväg.

Resfria möten

Resfria möten är fysiska möten som ersätts av telefon-, webb-, eller videomöte. Dessa kan genomföras både i tjänsten och privat, med den stora potentialen för att ersätta resor finns i tjänsten. En avhandling från Lunds Universitet i ämnet bedömer att hälften av alla tjänsteresor skulle kunna ersättas av virtuella möten. Denna bedömning delar Telia som själva halverat sina tjänsteresor mellan 2001 och 2007. Om man antar att de resor som sparas in är lika långa eller längre än den genomsnittliga tjänsteresan skulle det innebära att potentialen i Sverige motsvarar minst 7 procent av det totala biltrafikarbetet.

Enligt Smarter Choices har telefonkonferenser och motsvarande minskat tjänsteresandet med 10–30 procent i de organisationer som har marknadsfört detta alternativ. Resfria möten

innebär förutom minskade koldioxidutsläpp även stora kostnadsbesparingar för företagen eftersom det innebär minskade reskostnader och effektivare arbetstid.

Flexibla arbetstider och distansarbete

Distansarbete innebär att arbete utförs från hemmet eller annan plats nära hemmet, istället för att resa till huvudarbetsplatsen under normala arbetstider. Fyradagarsvecka (fyra dagar om 10 timmar) kan vara ett annat alternativ för att minska resandet. I rapporten Smarter Choices, där effekterna av tre brittiska företags satsningar utvärderats, uppger man att 2–6 resor per person och vecka mellan bostad och arbete har försvunnit sedan företagen satsat på information och stöd för distansarbete. Många forskare har varnat för olika typer av rekyleffekter, till exempel att distansarbetare istället bosätter sig längre bort från sin arbetsplats, eller att de ägnar den ”frigjorda” restiden åt ett ökat fritidsresande. Enligt Smarter Choices har dock verkliga rekyleffekter visat sig vara små vid de tillfällen då de undersökts.

Enligt senaste RES-undersökningen från 2005/06 distansarbetar 11 procent av förvärvsarbetarna i Sverige regelbundet, och ytterligare 7 procent har gjort det någon gång. En del av distansarbetet idag är dock halvdagar vilket inte ger någon minskning av resandet. Ett hinder för ökat distansarbete idag är att endast 15 procent av de anställda har svarat ja på frågan om arbetsgivaren tillåter distansarbete (några procent vet inte, och resterande har svarat nej eller att det inte går på grund av arbetets art).

Hållbar planering – att planera rätt från början och se helheten

För att kunna handla rätt måste vi planera rätt från början. Vill vi att trafikanter ska välja att köra

mindre bil och istället välja cykel och kollektivtrafik, då måste vi som planerare och beslutsfattare sätta dessa färdssätt i främsta rummet. Den relativa attraktiviteten för hållbara färdssätt måste öka.

Den första grunden för ett hållbart transportsystem är att lokalisera bebyggelse och verksamheter på ett sätt som minskar dagens utbredda beroende av motoriserade transporter. Med bättre möjligheter att nå daglig service till fots eller med cykel ökar tillgängligheten för fler vilket ger positiva sociala effekter.

Tillgång till god kollektivtrafikstandard har stor betydelse för de samlade koldioxidutsläppen per dag och person. En analys av resvanor och kollektivtrafikutbud i Skåne visade att boende i tätorter utan utbud av lokal- och regionaltåg eller stadsbuss har cirka 50 procent större koldioxidutsläpp för transporter per dag jämfört med dem som bor i områden med denna kollektivtrafiktillgång.

En undersökning från Regionplanekontoret i Stockholm visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle en klar majoritet (upp mot 75 procent) välja kollektivtrafiken istället. Det är alltså inte självklart att bil är det önskvärda. Det beror helt enkelt på vilka val som är tillgängliga.

De senaste åren har flera kommuner tagit ett helhetsgrepp på sin stads- och trafikplanering genom att ta fram hållbara trafikstrategier med stöd av TRAST-råden, det som i EU-sammanhang kallas SUTP – Sustainable Urban Transport Plan.

I en trafikstrategi är det möjligt att integrera både mjuka och hårda åtgärder. Man kan fokusera på behov och användning av transporter istället för infrastrukturen i sig. Detta tankesätt – att utgå från behov och användning av transporter istället för infrastruktur – används mycket i Storbritannien där man talar om integrerade åtgärdsplaner istället för infrastrukturplaner. Det är hur vi använder trafiksystemen snarare än systemen i

sig som ger en hållbar utveckling i städer. Detta hänger samman med det som sagts i inledningen av denna skrift, nämligen att det är tillgänglighet som bör vara målet och inte rörlighet.

Kombinera hårda och mjuka åtgärder

I grunden handlar mjuka åtgärder – mobility management – om att effektivisera användandet av befintlig infrastruktur och öka effekten av hårda åtgärder genom information som ökar medvetenheten och kunskapen om olika alternativ. Genom att kombinera fysiska åtgärder med mobility management ökar man nyttan av investeringar i dessa. Ofta är det svårt att utvärdera informations-effekten enbart då marknadsföringen ofta sker i samband med en samtidig utbyggnad/omläggning av exempelvis kollektivtrafiken. Men en jämförelse som gjorts i Smarter Choices visar att de som satsat på både infrastruktur och information och marknadsföring fått dubbelt så många resenärer som de fall som bara satsat på infrastruktur. Bussresandet har ökat med 1,5–5 procent per år i de områden där man arbetat med information och marknadsföring i kombination med fysiska förbättringar av kollektivtrafiksystemet.

Ett svenskt exempel på detta är förbättring av kollektivtrafiken i Borlänge 2007 som kombinerades med en marknadsföringskampanj. Den beräknade resandeökningen för infrastrukturåtgärder och ökad turtäthet var 30 procent på tre år. Resultatet blev drygt 30 procent fler resenärer på ett år och en fortsatt ökning därefter. Det är svårt att säga hur stor effekt själva marknadsföringen hade, men troligen spelade den en stor roll för det snabba genomslaget.



VISA RESULTAT ÄR LÄTTARE ÄN DU TROR

För utvärdering av projekt inom mobility management finns verktyget SUMO. SUMO är ett system för såväl planering och uppföljning av påverkansprojekt inom trafikområdet. Det som är unikt med SUMO är hur målsättningar, indikatorer och resultat för dessa målsättningar kan specificeras på olika nivåer som följer på varandra. Systemet med nivåer möjliggör tidig uppföljning i projekt, där det förut varit svårt att påvisa effekter på kort sikt.

Genom att använda SUMO redan under projektets planeringsfas kan man styra projektet i önskad riktning, effektivisera utvärderingen och på ett tidigt stadium få indikationer på hur projektet fortskrider. SUMO ger även möjlighet att jämföra beteendepåverkande projekt med varandra – både projekt som är likartade och sådana som täcker vitt skilda områden.

Det är numera obligatoriskt för projekt inom hållbart resande som samfinansieras av Trafikverket att utvärderas med SUMO (mer än 100 projekt har hittills hunnit utvärderas med SUMO). SUMO har översatts till engelska och används för utvärdering av nya EU-projekt. I EU-projektet Max togs en något utvecklad version fram (MaxSumo). Som stöd för utvärdering av enskilda åtgärder med SUMO/MaxSumo finns också de internetbaserade verktygen SARA och MaxEVA.

POTENTIALEN LÅNGT IFRÅN UTNYTTJAD

Kampanjer av olika slag har alltid varit en viktig del av arbetet med att påverka medborgarnas resebeteenden, liksom olika former av direktbearbetning av specifika målgrupper. Bland enskilda åtgärder är också rese- och transportplaner för företag och andra stora trafikalkstrare en mycket populär åtgärd. I Sverige är sådana planer fortfarande ovanliga, delvis beroende på att vi inte har någon lagstiftning genom vilken man kan ställa sådana krav på verksamheter.

I vissa länder har Mobilitetskontor varit populärt att införa. Parkeringspolicier och park&ride-åtgärder förekommer i hela Europa även om de inte alltid betraktas som mobility management. Bilfria zoner är mindre vanligt medan bildelning eller bilpooler blir allt vanligare. Resekort för att kunna resa med flera olika färdmedel är populära för att göra kollektivtrafiken attraktivare. Trängselavgifter, ett viktigt incitament för att påverka efterfrågan på resor och transporter, diskuteras

i många länder och städer och har införts i till exempel London och Stockholm.

Arbetet med att påverka medborgarnas resebeteende skulle kunna utvecklas ytterligare inom bland andra följande områden:

- utvecklade resetjänster där kollektivtrafiken i samarbete med andra former av trafik tjänster erbjuder och marknadsför hela resan, dörr-till-dörr
- hållbart resande för nya målgrupper, till exempel äldre och invandrargrupper
- hållbart resande för fritidsresor och turism
- hållbart resande-åtgärder i samarbete med organisationer som inte primärt jobbar med transportfrågor (fackföreningar, näringslivsorganisationer, arbetsgivare, transportköpare av olika slag, m.fl)
- hållbart resande som en del i traditionell planering av transportsystemet såsom infrastruktur och regleringar

5. Från projekt till process

– om organisation och införande

22

SAMORDNING BEHÖVS MED MÅNGA VERKSAMHETER

Arbetet med hållbart resande och ett hållbart transportsystem blir framgångsrikt om det finns ett fungerande samspel mellan fysisk planering och beteendepåverkande åtgärder. Förenklat kan sägas att hård planering och mjuk planering behöver hanteras samtidigt och med hänsyn till hur dessa påverkar varandra. För att detta ska fungera i praktiken behöver traditionell infrastruktur- och samhällsplanering integreras med det beteendepåverkande arbete som präglar mobility management.

Arbetet med hållbart resande handlar därför, förutom direkt beteendepåverkan, också om att stödja den övriga kommunala verksamheten genom att förmedla kunskap om arbetet med hållbart resande. Det handlar om att vara med och öppna upp för nya syn- och arbetssätt hos tjänstemän och förtroendevalda som är ansvariga för fysisk planering, infrastrukturplanering, kollektivtrafik, ITS och så vidare.

En av de viktigaste framgångsfaktorerna, för både ett kort- och ett långsiktigt arbete med hållbart resande, är att man kan ta utgångspunkt i kommunens beslutade och styrande dokument. Arbetet får störst tyngd om hållbart resande är inskrivet i kommunens övergripande vision. Det kan finnas andra policy- och styrdokument samt strategier, planer och program som kan ge stöd i arbetet med hållbart resande. Innehåller dessa dokument målsättningar, helst kvantifierbara, om till exempel minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn, ökad säkerhet och trygghet, ökad hälsa etc, kan de ge stöd för ett systematiskt och framgångsrikt arbete med hållbart resande.

Exempel på dokument som kan ge stöd till

hållbart resande är kommunens vision och utvecklingsstrategi, översiktsplan, klimatstrategi, miljöprogram, kommunikationsplan, trafikstrategi, parkeringsstrategi eller handelspolicy.

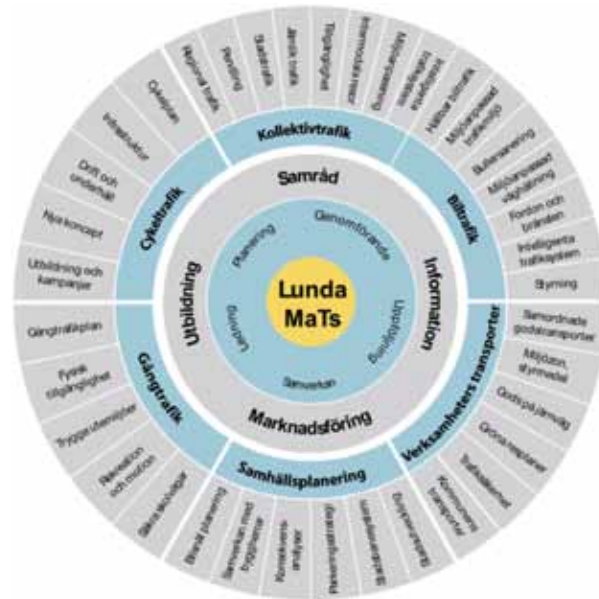
Det är en stor fördel om det finns en trafikstrategi (eller transportslagsövergripande trafikplan) som har siktet inställt på ett hållbart transportsystem. Trafikstrategin ger en nulägesbeskrivning av trafiksystemet och visar på hur det framtida trafiksystemet behöver vara utformat för att vara i samklang med en hållbar stadsutveckling. Lyckas man i trafikstrategin att lyfta arbetet med hållbart resande från att vara ett komplement till transportplaneringen till att vara ett integrerat del av densamma, skapar man en bra grund för det kommande arbetet. Till trafikstrategin bör finnas en konkret handlingsplan med åtgärder, inklusive åtgärder inom hållbart resande.

VIKTIGA DELAR I ORGANISATION OCH GENOMFÖRANDE

Ett arbete med hållbart resande är en komplex process där olika frågor behöver hanteras samtidigt i samverkan mellan en rad olika parter. Processen kräver vissa förutsättningar i form av organisation, delaktighet, kompetens, finansiering med mera, för att kunna bli framgångsrik. Att ha en verksamhet som jobbar på både kort och lång sikt har visat sig vara en framgångsfaktor, till exempel genom att ha stöd för hållbart resande i såväl en långsiktig transportstrategi som en mer konkret handlingsplan. Avsnittet som följer bygger på en genomgång av svensk och internationell litteratur som gjorts inom Tema hållbart resande i Den Goda Staden-projektet.

Lund: LundaMaTs

LundaMaTs-arbetet i Lund präglas av helhetssyn och fokus ligger på en hållbar utveckling av transportsystemet avseende miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Strategin är transportslagsövergripande och omfattar både strategiska delar och en konkret handlingsplan med stort inslag av mobility management.



LundaMaTs-hjulet symboliserar Lunds arbete för hållbara transporter. I mitten finns LundaMaTs, det önskade resultatet. I ringen utanför de förutsättningar som måste finnas, det som föreslås organiseras i ett LundaMaTs ledningssystem. Nästa ring beskriver arbetet med mobility management – information, marknadsföring, nätverksbyggande och andra påverkansåtgärder. Förändringsarbetet organiseras sedan i reformer och inom varje reform finns olika projekt. Alla delar är viktiga för att helheten i LundaMaTs ska uppnås.

Hur vi pratar om trafik och resande har betydelse

Begrepp som ”hållbart transportsystem” och hållbart resande och de åtgärder man vill införa för att uppnå dessa, är beroende av det sammanhang i vilket de existerar. Det sätt på vilket man pratar om och diskuterar hållbara transportsystem, hållbart resande och om åtgärderna (det man brukar kalla *diskurs*) har betydelse för möjligheten att införa denna typ av åtgärder. Om den allmänna diskussionen handlar om hur vi skapar hållbarhet i våra städer, blir åtgärderna naturligtvis lättare att införa.

Diskussionen påverkar i sin tur de begreppramar som en åtgärd existerar inom. Det handlar om den uppsättning idéer och trosföreställningar som omger ett begrepp, eller en åtgärd. Begreppramarna är en viktig grund för hur lätt det är att

införa olika åtgärder.

Begreppramarna för ”hållbart transportsystem” och för olika åtgärder inom området, är högst påverkbara och formas av alla som deltar och arbetar med en fråga. De påverkas också av vem som styr debatten och väljer att delta i diskussionen. Det är alltså viktigt att planerare och experter inom området inte överläter hela diskussionen till personer utan kunskap och erfarenhet inom området. Vill man jämna vägen för åtgärder inom hållbart resande ska man alltså delta i diskussionen kring dessa.

Förankring och delaktighet

Om man deltagit i en diskussion som format begreppramarna kring hållbart resande blir det lättare att förankra arbetet. Genom att förankra

och skapa förståelse för det planerade arbetet redan i ett tidigt stadium säkerställer man att berörda aktörer känner sig engagerade i frågan och kan stötta processen hela vägen fram. Förankring och delaktighet kan skapas genom möten, workshops, samråd, avstämningar, diskussioner och hearings med tjänstemän, politiker, allmänhet, näringsliv, föreningar, kommuninvånare m.fl.

Utän stöd från ledande politiker, lokala tjänstemän eller från allmänheten är det svårt att nå framgång med arbetet med hållbart resande. Det är extra viktigt att lyckas med en bra förankring hos de olika politiska partierna, så att arbetet får politiskt stöd och stabilitet även i framtiden oavsett rådande majoritet. Här är det en framgångsfaktor att veta när det är rätt läge för att lyfta en viss fråga. Därför är det viktigt att bevaka den aktuella samhällsdebatten och det rådande politiska läget. Media kan vara till hjälp för att skapa intresse och debatt kring ämnet.

Det är en stor fördel om styrande dokument arbetas fram gemensamt av de aktörer som är tänkta att arbeta utifrån dem eller berörs av dem. Alla aktörer som berörs av arbetet med hållbart resande bör beredas plats vid utformningen av strategier och åtgärder. Att ett sådant tillvägagångssätt är relativt tidskrävande vägs upp av att aktörerna kommer att känna att de äger dokumentet och kan stå för det. Framtagningsprocessen leder till en stark förankring och blir på så vis lika viktig som slutdokumentet.

Utveckling av organisationen

För att en planering för hållbart resande ska komma till stånd krävs nya sektorsövergripande arbetsätt och en organisation som lyfter frågan till en hög nivå. Därför är det viktigt att det finns en organisation eller aktör som samordnar den pågående planeringsprocessen och aktivt driver den framåt. Aktören kan vara en organisation eller

en del av den och ska helst ha en central placering i kommunen. Aktören måste ha mandat att agera och fatta även kontroversiella beslut för att arbetet ska gå framåt.

Många svenska kommuner har börjat arbeta med hållbart resande i olika slags projekt. Vanligtvis har det handlat om externt finansierade projekt med tillfälligt anställd projektpersonal. Detta kan vara ett bra sätt för att initiera arbetet med hållbart resande då de involverade aktörerna samlar erfarenhet och utökar sin kompetens, etablerar interna och externa samarbeten och kan visa på de resultat som ett sådant arbete ger.

När hållbart resande successivt utvecklas bör det bli mer och mer en del av ordinarie verksamhet. Arbetet har då en ordinarie budget och relevant kompetens finns fortlöpande tillgänglig. Det ökar möjligheterna till långsiktighet i arbetet och nya typer av åtgärder kan introduceras, till exempel i samverkan med fysisk planering. Andra fördelar är att arbetet med hållbart resande kan bli en mer integrerad del av kommunens samlade arbete för miljö, trafiksäkerhet, skola och hälsorelaterad verksamhet.

En organisationsform där det formella ansvaret ligger centralt hos en nämnd eller ett kommunledningskontor ger arbetet stark legitimitet. Det operativa arbetet med hållbart resande kan sedan finnas i en eller flera förvaltningar. Det är en framgångsfaktor om det operativa arbetet och det formella ansvaret länkas ihop genom att vissa personer ingår i bådadera. Organisationen måste ge förutsättningar för en lyckad integrering mellan olika åtgärdsområden – den fysiska planeringen, beteendepåverkande åtgärder, reglering, övervakning och ekonomiska styrmedel samt införandet av ny teknik.

Finansiering

Arbetet med hållbart resande finansieras i många

Norrköping: Integrering av hållbart resande i kommunens processer

Norrköpings arbete med hållbart resande tog fart 2005 då Nätverket för hållbara transporter etablerades. Nätverket var en del i kommunens klimatinvesteringsprogram och drevs i samverkan mellan Norrköpings kommun, E.ON, Svensk Biogas, Vägverket och Östgötatrafiken.

Sedan starten har det skett en successiv förskjutning av verksamheten från huvudfokus på externa aktiviteter till kommunens interna processer och att stödja den ordinarie verksamheten exempelvis genom att tillämpa mobility management-åtgärder i samband med fysiska nyinvesteringar.

Fram till 2008 då klimatinvesteringsprogrammet avslutades finansierades verksamheten till stor del med hjälp av externa medel från Naturvårdsverket och Vägverket. Efter 2008 har arbetet fortsatt i kommunens interna organisation med viss finansiering av Trafikverket.

En framgångsfaktor är användningen av befintliga kanaler för informationsspridning till allmänheten. Aktiviteter som attraherar mycket människor, exempelvis stadsfestivaler, är ett smidigt sätt att nå ut till en bred publik utan att alltför stora medel behöver läggas på att locka dit besökare.

I det interna arbetet är en bred förankring vik-

tig. Detta har skett genom att öka kunskapen hos beslutsfattare och övriga tjänstemän och genom att samarbeta med representanter för olika delar av kommunens verksamheter: stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret, kommunstyrelsens kontor, liksom Trafikverket. Processledaren som driver arbetet framåt sitter centralt i kommunens organisation, vilket har gett goda förutsättningar att inkludera Hållbart Resande i arbetet med strategiskt viktiga satsningar som stadsutvecklingsprojekt, skolreplaner, etablering av bilpool, riktlinjer för drivmedel och mycket mer. Det har även lett till att Hållbart Resande löper som en röd tråd genom kommunens övergripande styrdokument och olika verksamheter.

En viktig del i att arbetet fått en successivt ökande acceptans i kommunen är att Nätverket för hållbara transporter" tidigt pekades ut som ett av Norrköpings delprojekt inom "Den Goda Staden" vilket gav arbetet en högre status och ett strategiskt forum för kontinuerlig avstämning med den lokala styrgruppen för Den Goda Staden. På så sätt hanterades dessa frågor på samma nivå som mer etablerade transportfrågor som finansiering av större infrastruktur-satsningar, planering av nya etableringsområden etc.

kommuner genom en kombination av egen budget och extern finansiering. Intern finansiering ger en stabil bas för verksamheten och kan stärka organisationens engagemang och delaktighet. Den externt finansierade delen kan fungera som sporre då den kan ge känslan av att varje satsad krona ger utdelning i form av ytterligare medel från staten eller andra finansiärer. Baksidan är att externfinansierade projekt riskerar att ge en ojämn finansieringssituation där verksamhetens budget varierar över tid.

Det finns ett behov av att bli mera innovativ i sin finansiering eftersom det tycks vara svårt att utan mycket stora ansträngningar få ökade medel till denna typ av verksamhet, trots att kostnadseffektiviteten är hög. Exempel på nytänkande idéer som finns i vissa kommuner är att införa en form av lokal klimatfond som finansieras genom kommunintern klimatkompensation. Resor som till exempel avviker från den kommunala resepoliticyn får betala en särskild avgift till fonden vars medel

sedan kan användas för att finansiera hållbart resande-åtgärder eller liknande.

I alla kommuner bör eftersträvas att hållbart resande ses som en del av ordinarie verksamhet och därmed infogas i det normala budgetarbetet. Externa projektmedel kan vara bra, men för att arbetet ska kunna bedrivas långsiktigt är det viktigt att verksamheten inte blir beroende av sådan finansiering.

Kunskap och kompetens

För ett lyckat arbete med hållbart resande krävs ett brett spektrum av kunskaper och kompetens inom områdena trafik, planering, miljö, kommunikation och mobility management. Medverkan av experter inom områden där resor genereras, till exempel inom skol- och utbildningsförvaltning, behöver också ingå. Dessutom krävs kompetens för att ge processtöd och för att koppla ihop dessa olika discipliner. Att vara en "lärande organisa-

tion” är också viktigt, så att egna och andras erfarenheter tas tillvara och används. Sådan kunskap och kompetens kan finnas inom kommunen, men ofta behövs också externt stöd.

Ett strukturerat samarbete mellan kommunala förvaltningar breddar kunskapsbasen och ger nya infallsvinklar som kan leda till helt nya lösningar. Därför är det viktigt att se olikheterna mellan förvaltningarna som utmaning och tillgång. Traditionellt finns i många kommuner inget större samarbete mellan områdena trafik, planering, miljö, kommunikation och mobility management, vilket har lett till skilda planeringskulturer och terminologier. Det kan därför vara viktigt att vara medveten om dessa barriärer och att vara tydlig i sin kommunikation tills man har hittat ett gemensamt språk och skapat begreppsramar som alla förstår.

Samordning

Offentlig verksamhet arbetar mot en mängd mål som i vissa fall står i konflikt med varandra, och med hållbart resande. I relationen mellan regionala och kommunala planeringsmål kan till exempel förtätning stå mot utglesning, tillgänglighet ses som motstridigt attraktionskraft.

Risken för målkonflikter kan minskas och hanteringen kan underlättas om samordningen mellan olika beslutsnivåer och sektorer ökar. Det idag rådande planeringssystemet har en splittrad administrativ indelning och behovet av samordning är stort för att hitta gemensamma lösningar.

Nätverk och samarbeten

Att ingå i nätverk av offentliga och privata aktörer både i den egna kommunen och utanför, öppnar för erfarenhetsutbyte och ger inspiration. Det tillför den egna organisationen värdefull kunskap om framgångsrika arbetssätt, effektiva åtgärder och

möjliga fallgropar. Nätverk är också en plattform där gemensamma begreppsramar kan diskuteras och formaras.

Framgång och goda resultat hos andra aktörer kan med fördel användas för att ge tyngd och styrka i argumentation för hållbart resande. Deltagande av flera aktörer breddar arbetet och höjer statusen på det egna arbetet.

I Sverige finns ett flertal regionala nätverk med inriktning mot hållbart resande. På nationell nivå finns SWEPOMM ett nationellt nätverk för erfarenhetsutbyte och kunskapspridning gällande mobility management i Sverige (med stöd från Trafikverket).

Uppföljning och utvärdering

För att kunna visa att genomförda åtgärder ger önskad effekt och är lönsamma är det viktigt att redan på planeringsstadiet tänka på uppföljning och utvärdering. För verksamhet som drivs i projektform är detta särskilt viktigt då verksamheten är tidsbegränsad och inte lika långsiktig som verksamhet inom ordinarie budget. Uppföljning ger också underlag för resultatkommunikation till olika grupper av intressenter.

SUMO, MaxSUMO och andra verktyg för att underlätta uppföljning av hållbart resande har nämnts i tidigare avsnitt.



STEG I ETT PROCESSBASERAT INFÖRANDE

Processer som sätts igång för att introducera nya syn- och arbetssätt i en befintlig verksamhet har ofta liknande förlopp oavsett ämne eller verksamhetsområde. Detta gäller också för införandet av arbetet med hållbart resande. Utvecklingsprocessen som kan börja med att introducera hållbart resande i form av ett enskilt projekt och kan resul-



Figur 4: Steg i en så kallad utvecklingstrappa som på ett förenklat sätt beskriver en verksamhets eller organisations stegvisa utveckling.

tera i en integrering i den ordinarie verksamheten kan jämföras med att utvecklingen följer en trappas olika steg (se illustration ovan).

Utvecklingen framskrider inte alltid så linjär som bilden visar och ibland tar det lång tid att komma vidare till nästa steg. Ibland kanske man till och med går ett steg tillbaka. Sannolikt kommer inte alla inblandade aktörer befinna sig på samma utvecklingssteg samtidigt och då är det särskilt viktigt med en väl fungerande dialog och förankring.

Trappan börjar med **insikt om att problemet finns**. Insikten om befintliga problem kan finnas hos enskilda personer, grupper eller förvaltningar. För att på sikt kunna lösa problemet måste en förändringsprocess sättas i gång. Redan här påbörjas också den viktiga förankringsprocessen som är central genom hela arbetet. Som tidigare betonats behövs en regelbunden dialog med och mellan aktörerna.

En god förankring och en långsiktigt hållbar process får man till stånd om aktörerna tillsammans arbetar fram en **gemensam problembild** och ställer sig bakom gemensamma mål. I de flesta fall har inte alla aktörer samma medvetenhet om problemen. Då krävs det insatser där gemensamma begreppsramar och en gemensam medvetenhet och insikt om problemet först skapas.

Det finns olika anledningar varför kommuner väljer att arbeta med hållbart resande. I vissa fall ses det som ett naturligt steg att koppla ihop

arbetet för ett hållbart transportsystem med kommunens övriga hållbarhetsarbete. En annan vanlig anledning är behov att minska problem som trängsel, utsläpp och buller. För att komma vidare i utvecklingstrappan behövs ett bra **motiv och vilja till handling**.

Nästa steg kräver **kunskap om lösningar**. Det kan fås genom att samla de olika aktörer som har lämplig kunskap och kompetens. Även nätverk och olika samarbeten är vanliga källor till sådan kunskap. Det behövs också ett tydligt mandat.

För att kunna vidta åtgärder krävs att både politiker och ledande tjänstemän står bakom och tar avgörande **beslut om handling**. Sådana beslut är lättare att få till stånd i en organisation där arbetet med hållbart resande är väl förankrat hos både nyckelaktörer och i olika styrande dokument (till exempel en trafikstrategi, översiktsplan eller en kommunal vision). Om cheftjänstemän och representanter från samarbetspartners finns med som aktiva deltagare i projekt och/eller styrgrupper etc ges också arbetet extra tyngd.

Efter beslutssteget kommer det viktiga steget **genomförande av handling**. I själva genomförandefasen av hållbart resande-projekt eller åtgärder är personalen och projektorganisationen viktig. Projektdeltagarna behöver tillsammans ha bred kompetens och gärna erfarenhet från tidigare konkret arbete med hållbart resande. Det är viktigt att tillräckliga resurser finns avsatta.

Att **följa upp, utvärdera och mäta** borde vara en

Malmö: Från policyförankring och planering till uppföljning

Trafikmiljöarbetet identifieras under 1990-talet som en viktig pusselbit i att säkra en långsiktigt hållbar stadsutveckling för Malmö. 1997 antogs Malmös första trafikmiljöprogram med åtgärder kopplat till sig. Men det var först i revideringen av programmet i början av 2000-talet som kopplingen mellan ett hållbart resande och en hållbar och attraktiv stad blev tydlig. I det programmet finns en tydlig problembeskrivning där behovet av ett miljöanpassat transportsystem lyfts fram. Vägverkets fyrstegsprincip blir vägledande och en tydlig organisation för genomförande av åtgärder upprättas tillsammans med en processinriktad arbetsmodell (inriktning-utveckling-åtgärder-uppföljning). Första omfattande resvaneundersökningen görs 2003, vilket utgör en viktig grund för arbetet.

Trafikmiljöprogram, verktyg och metoder för arbete med mobility management och utbyggd infrastruktur för cykling är bara några exempel på insatsområden som Malmö stad arbetat med. Samarbete sker både lokalt, exempelvis med Skånetrafiken för en attraktivare kollektivtrafik och inom satsningar för mindre miljöbelastande godstrafik, men även inom EU. Malmö stad har deltagit i utbyte och pilotprojekt inom flera olika områden i samarbete med andra europeiska städer, bland annat inom CIVITAS.

Sedan arbetet startade har andelen bilresor sjunkit från 52 % till 41 % för malmöborna och åtgärder inom mobility management ingår numera i den ordinarie verksamheten. Det inledningsvis projektbaserade arbetssättet har numera övergått till ett mer samlat helhetsgrepp, bland annat till stor del beroende på det ledningstänkande som infördes inom ramen för trafikmiljöprogrammet 2005-2010. Detta gör i sin tur att hårda och mjuka åtgärder inom

trafikplaneringen samspekar i en allt större utsträckning. Även det utåtriktade arbetet har gradvis ökat.

För uppföljning används ett tjugotal olika indikatorer och vart femte år genomförs en omfattande resvaneundersökning som innefattar både faktiska resbeteenden och attityder till resande. Åtgärder inom mobility management följs kontinuerligt upp med hjälp av SUMO.

Statlig finansiering och EU-medel har gett ökad budget och personal för trafikmiljöåtgärder och arbetet med mobility management och därför fungerat som en avgörande katalysator för att lyfta och bredda arbetet. Extern finansiering möjliggör ökade insatser och att frågan lyfts upp och blir synligare både inåt och utåt. Detta bygger dock på principiellt stöd från politiskt håll och politiker som vill/vågar säga ja till att staden går in i satsningar, då dessa oftast bygger på medfinansiering.

En viktig framgångsfaktor har varit en förvaltningsövergripande dialog och ett gemensamt åtagande som skapat en bra grund för långsiktighet och gjort att hållbart resande återfinns i hela planeringskedjan. Förvaltningsövergripande beslut om handlingsprogram borgar även för brett genomförandeansvar, annars blir det lätt att frågan om hållbara resor och transporter endast hanteras som en trafikfråga och inte som en planeringsfråga.

Utmaningen är att förankring och återkoppling till beslutsfattarna lätt underskattas, liksom svårigheten med att hitta lämpliga former för kontinuerlig utvärdering av resultat och återkoppling. Viktigt är att beslutsunderlag innehåller relevant information och tydliga konsekvensbeskrivningar som motiverar beslut som i sin tur ger stöd för en vidare utveckling mot ett hållbart transportsystem.

självklarhet men har visat sig kräva en hög grad av mognad för att fungera väl. Icke desto mindre borde det vara en självklar ambition även i nyetablerade verksamheter och projekt att redan från början skapa rutiner för uppföljningen. Det man inte mäter kan man inte förändra – och att få vidare finansiering kräver att man kan visa resultat.

Det översta steget i trappan avser **ständiga förbättringar**, dvs. en nivå där organisationen arbetar strukturerat och successivt vidtar åtgärder som utvecklar verksamheten och höjer dess effektivitet. Att få olika hållbart resande-projekt att utvecklas till en fortlöpande process med

mera stadigvarande verksamhet är en av de stora utmaningarna för många kommuner. Det handlar om att göra hållbart resande så intressant och användbart för kommunen att det helt enkelt inte går att lägga ned sådan verksamhet.

Inom EU-projektet Max har MaxQ utvecklats som ett verktyg för att kvalitetssäkra städers och kommuners verksamhet inom mobility management. Med MaxQ görs en form av egenrevision av verksamheten i syfte att förbättra prestandan och öka dess trovärdighet. Liksom i utvecklings-trappan är syftet att nå en mognad där ständiga förbättringar genomförs.

6. Hur man gör i praktiken?

I detta kapitel beskrivs verktyg och arbetsområden för hållbart resande. Det bör poängteras att det inte är en komplett lista över verktyg och arbetsområden utan ett urval som syftar till att inspirera till att arbeta mer med hållbart resande.

VERKTYG INOM MOBILITY MANAGEMENT

Struktur och organisation för arbete med mobility management har utvecklats i olika EU-projekt, och innehåller idag en vedertagen begreppsapparat och ett stort antal verktyg som kan underlätta och effektivisera en kommuns arbete inom hållbart resande. Detta strukturkapital förvaltas av EPOMM, är fritt tillgängligt och kan nås på www.epomm.eu.

Mobility management kan bedrivas på olika nivåer, i en region eller stad, eller platsanknutet, till exempel i ett företag, organisation eller bostadsområde. Verktygen för dessa är delvis olika. Det finns ett antal **instrument** som används: mobilitetskontor, mobilitetsplan, mobility manager osv. För arbetet finns sex olika typer av **tjänster** som man brukar prata om: information och rådgivning, konsultation, organisation och samordning, försäljning och reservation, produkter och tjänster, och insiktshöjande information och utbildning.

Det finns inom dessa tjänstetyper ett stort antal **verktyg** som bidrar till ett hållbart resande. Det handlar bland annat om de som presenterades i kapitel 4 – insiktshöjande information, hälsotransparens och testresenärer, samåkning, bilpooler etc.

I EU-projektet Max togs det fram ett stort antal nya verktyg för att styra, utveckla och följa upp mobility management-projekt. Dessa är MaxExplorer – för att välja MM-åtgärd, MaxQ – för ett kvalitetssäkrat arbete, MaxTag – för att framgångsrika kampanjer, MaxLupo – för att koppla MM till fysisk planering, MaxSUMO – en

utvecklad version av SUMO – båda verktyg för att strukturera och följa upp MM-projekt, och MaxEva – en databas för att samla resultat och jämföra med andra liknande europeiska projekt. Alla dessa verktyg finns presenterade även på svenska på www.epomm.eu.

HÅLLBART RESANDE OCH FYSISK PLANERING

Den fysiska planeringen av vårt samhälle och våra städer får stor betydelse för vilket transportsystem som krävs. En tät stad med väl lokaliserade aktiviteter genererar mindre efterfrågan på resor än ett utglesat Los Angeles. Vi kan alltså påverka det framtida resandet genom den fysiska planeringen.

Det går att påverka det framtida resandet i en stad i flera olika planeringsskedan. I översiktsplanen bestäms läget för större aktiviteter och områden. Var arbetsområden och bostadsområden lokaliseras får betydelse för transportererna. Hur kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och biltrafik planeras bestämmer det framtida resandet. Analyser av transportkonsekvenser bör därför ingå i arbetet med översiktsplaner.

Vilka färdmedel som prioriteras i infrastrukturplaneringen blir avgörande för det framtida resandet. De två första stegen i fyrstegsprincipen bör man kontinuerligt arbeta med för att minska behovet av om- och nybyggnad.

Exempel på åtgärder:

- ▶ planering för en ökad täthet och funktionsblandning i staden
- ▶ lokalisering av bebyggelse och verksamheter så att behovet av biltrafik minimeras
- ▶ planering för gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik – i den ordningen
- ▶ prioritering av de hållbara färdmedlen på riktigt
- ▶ användning av verktyg som MaxLupo för att

- engagera alla aktörer i planeringen
- gröna resplaner för nya arbetsområden
- parkeringspolicy som styr mot hållbara färdmedel
- bilpooler i nya bostadsområden

HÅLLBART RESANDE OCH TRAFIKPLANERING

Trafikplaneringen kan påverka resbehov och val av färdmedel, men det är i kombination med åtgärder för hållbart resande som de stora effekterna kan fås. Trafikplaneringen måste därför ske i nära samarbete mellan olika förvaltningar och avdelningar.

Utgå från användarnas behov och hur dessa kan tillgodoses, istället för att utgå från infrastruktursystemet. Trafikplaner, cykelplaner och kollektivtrafikplaner bör innehålla en analys av behov och mål samt innehålla både förslag till fysiska förändringar, strategiskt viktiga trafikregleringar och olika beteendepåverkande åtgärder för att nå ett hållbart resande. Nedan följer några exempel på hur man kan tänka mer ”hållbart resande” i trafikplaneringssammanhang:

- Tänk tillgänglighet istället för rörlighet.
- Sträva efter att det alltid ska gå snabbare att gå, cykla eller åka kollektivt inom en stad jämfört med att köra bil. Se till att det finns många genvägar för gående och cyklister. Analysera alltid restiden mellan nya målpunkter och centrum och andra viktiga målpunkter.
- Ta fram trafikplaner som innehåller både fysiska åtgärder och informations- och marknadsföringsåtgärder. Tänk både miljö, hälsa, säkerhet och trygghet.
- Trafikplanera från dörr till dörr, tänk på att detaljerna gör helheten, gång och cykel är viktiga komplement till kollektivtrafiken liksom att informationssystem är en del av kollektivtrafikresan.

- Utforma gator som uppmuntrar till låga hastigheter. Se till att hastigheten inte överstiger 30 km/timme på gator och i korsningar där det finns gående och cyklister.
- Ta fram en hastighetsplan med hjälp av handboken ”Rätt fart i staden”.
- Planera in plats för gång- och cykelbanor i gaturummet och prioritera gång- och cykeltrafik framför bil i korsningar, till exempel med hjälp av hastighetssänkningar och cykelboxar eller genom att ge företräde för cykel vid cykelöverfarter.
- Planera in gott om plats för cykelparkeringar nära målpunkter, inte minst vid olika bytespunkter inom kollektivtrafiken. Prioritera cykelparkering framför bilparkering.
- Planera separata körfält för bussen och se till att de går centralt genom ett område.
- Planera för största möjliga nytta per investerad krona.

HÅLLBART RESANDE OCH STYRMEDEL

Både beteendepåverkande åtgärder och planeringsåtgärder kan förstärkas och ge ökad nytta om de kombineras med ekonomiska styrmedel eller regleringar. De flesta ekonomiska styrmedel ligger utanför det kommunala beslutsfattandet (t ex drivmedelsskatter, fordonsskatt, förmånsbeskattning eller bidrag av olika slag), men inte alla. Parkeringsavgifter är ett starkt ekonomiskt styrmedel som kommunerna råder över och som har stor potential att förändra färdmedelsval och resmönster. Kombinationer av höjda parkeringsavgifter, beteendepåverkansprojekt och förbättrad standard för gång- cykel och kollektivtrafik är ofta en smart strategi.

I detaljplanen bestäms detaljer som också får konsekvenser för efterfrågan på transporter. Förutom fördelning av ytor till olika färdmedel så har



Nynäshamn: Stationsnära cykelparkeringar

För en pendlingskommun som Nynäshamn (26 000 invånare) är kommunikationer till Stockholm och andra större orter i regionen viktiga för att kunna attrahera nya invånare och ny arbetskraft. För att fler pendlare ska välja ett hållbart sätt att resa är hela resan betydelsefull, som t.ex. att integrera cykeln som en del av kollektivtrafiken.

I samband med Banverkets upprustning av Nynäsbanan passade Nynäshamn kommun på att se över cykelparkeringarna i anslutning till stationerna.

Kommunen tog fram en standardmodell för cykelparkeringar som bestod av låsbara ställ (bågen), tak, samt belysning. Cykelparkeringarna placerade närmast entréerna till stationerna och antalet cykelparkeringar nästan fördubblades. Gång- och cykelvägvisning sattes upp till och från stationerna. Man informerade även om cykelparkeringar, cykelvägvisning och cykelkarta på kommunens hemsida samt i tidningen Nyinflyttad.

Cykelparkeringsinventeringen som har gjorts

under hösten 2010 då fyra av fem stationer är ombyggda, har jämförts med den cykelparkeringsinventering som gjordes under hösten 2007 innan ombyggnationen.

Resultatet visar att antalet parkerade cyklar har ökat med i genomsnitt 73 procent på jämförbara stationer. Den största ökningen av antalet parkerade cyklar har skett på den station där man gjorde den största förändringen med ett nytt torg. Orsaken till den positiva trenden kan ha många olika skäl och Nynäshamn har även under dessa år satsat mycket på att förbättra folkhälsan bland annat genom att satsa på gång och cykel. En fortsatt uppföljning kommer att ske.

Det är inte helt självklart att cykelparkeringar prioriteras i planeringen av nya stationer eller vid ombyggnad av gamla stationer utan frågan måste hela tiden bevakas för att resultatet ska bli bra. Den relativt otydliga rollfördelningen vid planering av stationer försvårar även denna fråga.

parkeringspolicy, parkeringstal (parkeringsnorm) och andra instrument för reglering och styrning (t ex hastighetsgränser) stor betydelse för valet av färdssätt.

Ytterligare former av styrmedel som i första hand är aktuella i de större kommunerna är införande av miljözon samt trängselavgifter.

Exempel på åtgärder som omfattar styrmedel:

- Utarbetande av en parkeringsstrategi med tydligt syfte att prioritera hållbara färdssätt.
- Införande av parkeringsnormer som minskar bilanvändningen såväl befintlig som tillkommande bebyggelse.

- Se över hastighetsgränser utifrån att prioritera framkomligheten för kollektivtrafik och cykel.
- Kombinera styrmedelsåtgärder med beteendepåverkansprojekt och planeringsåtgärder.

HÅLLBART RESANDE OCH STADSUTVECKLING

I många städer planeras och genomförs stora stadsutvecklingsprojekt. Det gäller främst för kommuner i storstadsområdena men även i en hel del högskoleorter där nya stora verksamhets- och bostadsområden växer fram på relativt kort tid. Exempel på sådana satsningar är Stadsbyggnads-

visionen i Jönköping med stadsutvecklingsområdet runt Munksjön, Brunnsnäs och ESS-området i Lund, Arenastaden i Växjö, Södra hamnen i Helsingborg och Ön i Umeå.

En vanlig förutsättning för dessa stadsutvecklingsprojekt är att kommunen tillsätter en särskild projektorganisation för planering och utveckling av området. Denna organisation får ofta en särskild finansiering och placeras centralt i den kommunala organisationen på grund av dess strategiska betydelse för kommunen. På grund av projektens storlek krävs också ett stort mått av samverkan med andra aktörer, till exempel markägare, byggföretag, handel och andra myndigheter.

Stadsutvecklingsprojektens storlek, strategiska betydelse och karaktär av samverkansprojekt gör dem intressanta för hållbart resande. Kan man infoga hållbar planering som en utvecklingsförutsättning är mycket vunnet och samverkan med byggherrar och framtida hyresgäster kan ge möjlighet att tidigt infoga delprojekt inom mobility management etc.

Exempel på åtgärder i stadsutvecklingsprojekt:

- Deltagande i arbetsgrupper för den fysiska planeringen och påverka till en markanvändning med goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.
- Framtagande och spridning av informationsmaterial kring hur byggherren kan bidra till hållbart resande genom åtgärder på tomtmark.
- Införa ökad kunskap om hållbart resande i planeringsprocessen genom att ordna workshops och möten mellan planerare, byggherrar och experter inom hållbart resande/hållbara transportsystem.
- Arbeta för att hållbart resande-åtgärder ingår som en del i byggande och exploatering av nya områden och fastigheter och också finansieras som en del i projektet.

HÅLLBART RESANDE OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafikplanering och utbud har naturligtvis stor betydelse för ett hållbart resande. Men det finns en stor outnyttjad potential i kombinationen mobility management och kollektivtrafik. Förbättrar man kollektivtrafiken bör man också marknadsföra detta. Detta kan göras genom generella kampanjer men också genom att hitta samarbeten med olika aktörer för att nå olika målgrupper, till exempel kan samarbete med evenemangsarrangörer och bilpooler ge vinster för båda parter. Exempel på framgångsrika samarbeten mellan bilpoolsföretag och kollektivtrafikhuvudmän finns bland annat i Schweiz, Tyskland och Belgien. Tillsammans kan bilpool och kollektivtrafik erbjuda en så attraktiv mobilitetslösning att det minskar behovet av egen bil, eller andrabil, hos delar av befolkningen.

Exempel på aktörer och åtgärder:

- Evenemangsarrangörer: integrerade biljetter och erbjudanden (kollektivtrafik + evenemangsbiljett i ett), upplevelse redan på resan dit.
- Skolor: speciella bussbiljetter för skolelever.
- Turistbyrå: sommarkort.
- Kommunen/trafikkontoret: cykelåtgärder så som bra cykelparkering i kombination med kollektivtrafik, säker cykelparkering, prioriterat underhåll på viktiga gång- och cykelstråk för att öka kollektivtrafikens omland, parkeringsstyrning för att främja användandet av kollektivtrafik (t ex avgifter, tillgänglighet, placering).
- Kommunen: prova på-kort för nyinflyttade.
- Bilpoolsföretag: gemensamma erbjudanden och årskort.
- Lånecykelsystem.
- Företag/arbetsplatser: gröna resplaner och företagskort.

Örebro: Resepolicy och hållbart arbetsresande

Örebro kommun arbetar systematiskt för ett mer hållbart resande i den egna organisationen, eftersom de i dialogen med andra stora arbetsgivare vill föregå med gott exempel. Ett annat skäl är att en ökad andel hållbart resande sparar tid och pengar och minskar sjukfrånvaron.

Sedan resepolicy och reseriktlinjer antagits av kommunens politiska ledning har flera projekt bedrivits för att skapa rätt förutsättningar att följa riktlinjerna och för att få igång förändringsarbetet i förvaltningarna. Det ska vara lätt att göra rätt, varför kommunen införskaffat teknik för resfria möten och upphandlat en bilpool. Tjänstecyklar tillhandahålls och tjänsteresekort i kollektivtrafiken är på gång. Sedan 2009 finns en intern klimatavgift på fossila drivmedel och flygresor. Med start 2010 börjar kommunen även ta marknadsmässigt betalt på befintliga personalparkeringar. Kommunen ligger i startgruppen med en kampanj för att få fler att cykla och i samarbete med länstrafiken kommer anställda som idag åker bil att erbjudas prova på-kort i kollektivtrafiken.

Mätbara mål som följs upp på förvaltningsnivå är det främsta verktyget för att få fart på förändringsarbetet, men det finns även stöd till chefer som vill ha hjälp att komma igång. En viktig draghjälp har varit den analys som gjordes med hjälp av Cero 2009 (www.cero.nu). Den visar på möjligheten att spara miljonbelopp varje år genom relativt små förändringar av tjänsteresandet.

För att få resten av örebroarna att också resa mer klimatsmart har kommunen valt att i första hand samarbeta med andra stora arbetsgivare. Erfarenheten är att små medel kan ge stora resultat, om arbetssättet är flexibelt. En viktig framgångsfaktor är att i möjligaste mån utgå från hur det ser ut i verksamheterna och att testa nya lösningar i liten skala innan de tillämpas brett. Kommunens reseriktlinjer infördes utan tillräcklig förankring i organisationen, vilket har gjort implementeringen onödigt trög.

Huvuddelen av arbetet med hållbart resande i Örebro kommun finansieras med egna medel, men dialogen med stora arbetsgivare drivs som ett Klimp-projekt, där även regionala finansörer bidrar.

HÅLLBART RESANDE UNDER BYGGSKEDEN

Hållbart resande-åtgärder kan användas för att minska störningar i samband med vägbyggen. Genom att påverka bilisterna att välja andra vägar, annan tidpunkt för sin resa, annat färdmedel, samåka eller helt avstå från resan, kan trängsel- och störningsproblem minimeras. Detta kan i sin tur ge bättre arbetsmiljö och effektivare byggande för vägbyggaren. Förhoppningsvis kan åtgärderna under byggskedet även ge bestående beteendeförändringar efter byggtidens slut.

Exempel på åtgärder under byggskedet är:

- Separata körfält reserverade för busstrafik och samåkare för att prioritera dessa grupper samt separata gång- och cykelbanor.
- Informationsskyltar – fasta och variabla (VMS) – innan vägbygget som i god tid leder om trafiken till andra vägar, varnar etc.
- Information till de som berörs – boende i närheten och de som normalt använder vägen – i god tid innan bygget startar för att förbereda målgruppen.
- Stöd till planering av resan som till exempel

trafiken.nu och kollektivtrafikens reseplanerare.

- Realtidsinformation om möjliga resätt, restider och vägval, till exempel via SMS, Internet, telefonupplysning, media, skyltar och personliga informatörer.
- Utökad utbud av kollektivtrafik.
- Arbetsgivaren: Flexibla arbetstider och distansarbete, stöd för samåkning och ekonomiska incitament.
- Ekonomiska incitament: till exempel samarbete mellan väghållaren och arbetsgivarna där arbetsgivaren betalar för MM-åtgärder eller kollektivtrafikkort.

HÅLLBART RESANDE TILL ARBETSPLATSER

Arbetsplatser kan arbeta med hållbart resande genom att ta fram s.k. Gröna resplaner. Vid framtagande och genomförandet av planerna kan arbetsgivaren till exempel samarbeta med kollektivtrafikaktörer och kommunens trafikkontor. Grunden för en resplan består ofta i att kartlägga

resvanorna och utreda bilavtal, körda mil etc. Företaget kan sedan ta fram ett åtgärds paket som passar arbetsplatsen.

Exempel på åtgärder som kan ingå är:

- Mötes- och resepolicy som uppmuntrar till resfria möten, hållbara färdmedelsval och säkra resor med bl.a. bil och cykel.
- Tjänstebilpool och tjänstecyklar samt villkor och ersättningsnivåer som begränsar användandet av privatbil i tjänsten.
- Flexibla arbetstider, komprimerad arbetsvecka, planering av mötestider för att undvika högtrafikperioder och/eller samordna med allmänna transporttider.
- Distansarbetspolicy, tillåta och hjälpa personal att arbeta från hemmet vissa dagar.
- Information om flera färd sätt till arbetsplatsen och hur de kan kombineras (internet-information, skyltar för gående etc).
- Cykel: Säker cykelparkering, användning av cykelhjälm, säkra och direkta cykel- och gångvägar, cykelleasing/förmånliga köp av cyklar, duschar, omklädningsrum etc
- Kollektivtrafik: samarbete med kollektivtrafikföretag angående tätare turer och ändrade hållplatser, rabatter, företagskort, prova på-biljetter, testresenärsprojekt, egen busspendel i viktiga stråk.
- Samåknings tjänster och samåkningsparkering.

HÅLLBART RESANDE TILL SKOLOR

För skolorna är kommunens trafik kontor och föräldrarna viktiga samarbetspartners. Föräldrarna kan till exempel hjälpa till med ”vandrande skolbussar” där en grupp barn går tillsammans till skolan, eskorterade av en eller flera föräldrar. En plan för mer hållbart resande i skolan kan till exempel omfatta:

- Mål för skolans arbete med trafiken.

- Ge eleverna möjlighet till inflytande, kritiskt tänkande, problemlösning och handlingsberedskap inom området trafik och hållbar utveckling.
- Stimulera eleverna till ett undersökande arbetssätt kring deras egen trafikmiljö och egna beteenden för ett mer hållbart resande.
- Resvaneundersökning och undersökning av otrygga platser i trafikmiljön (med hjälp av barnen).
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, särskilt utmed skolvägar i närområdet.
- Bestämda platser för att lämna barn vid skolan när de kommer med bil.
- Parkeringsförbud framför skolan.
- Organisation av vandrande skolbuss, eller liknande med cykel och bil (samåkning) för att ta barnen till skolan.

HÅLLBART RESANDE OCH ITS

ITS (intelligenta transportsystem och tjänster) är ett verktyg för att bidra till hållbart resande. Med ITS menas användning av informations- och kommunikationsteknik inom transportområdet. ITS omfattar alla trafikslag och samtliga delar av transportsystemet – fordon, infrastruktur, användare och omgivande miljö.

ITS kan vara en del av det informationspaket som erbjuds för att skapa ett mer hållbart resande (t.ex. dynamisk hållplatsinformation), men en ITS-satsning kan också kombineras med annan information och utbildning för att få ytterligare effekt (till exempel kan införande av ISA kombineras med informationskampanj kring hastighetens betydelse för trafiksäkerheten). Genom ITS kan transportsystemet och resandet effektiviseras genom att bland annat möjligheterna att välja bästa transportsätt förbättras, tillgänglighet och komfort ökar, trafiksäkerheten förbättras och klimatpåverkan minskar.

Exempel på åtgärder som stödjer ett hållbart resande är:

- **Variabel varning för gång/cykel.** En varningsskylt för gång/cykel tänds när en fotgängare/cyklist befinner sig vid passagen. Skylten släcks igen efter en viss förutbestämd tid. Kan till exempel placeras runt skolor för att höja säkerheten och tryggheten för barn på väg till och från skolan och på så vis förhoppningsvis öka andelen gång- och cykelresor.
- **Dynamisk hållplatsinformation.** Aktuell information om kollektivtrafiken förmedlas till resenärerna via bildskärmar i anslutning till hållplatsen (till exempel aktuell tidtabell, förväntad ankomst, förseningar, tillfälliga ändringar). Via smartphones (mobiltelefoner med tillgång till internet) kan informationen även förmedlas till resenären utanför hållplatsområdet, vilket underlättar resbeslut och effektiviserar kollektivtrafikresandet.
- **Variabla hastighetsskyltar.** Hastighetsgränsen sänks tillfälligt med hjälp av variabla skyltar. Detta kan bero på till exempel höga flöden, köer, oskyddade trafikanter, vägarbeten, väglag mm. Idag förekommer detta främst på landsväg, men kan vara aktuellt även i tätort.
- **Stödsystem i fordon för ökad säkerhet/mindre miljöbelastning.** ITS hjälper föraren att köra säkrare och/eller mer miljövänligt. Ett känt exempel är ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) där föraren får stöd att inte överskrida hastighetsgränsen. Olika stödsystem kan användas både i kommunens egna bilar och ställas som krav vid upphandlingar.
- **Kvalitetssäkra egna/upphandlade transporter.** ITS kan också vara en del i kvalitetssäkring av resor (till exempel skolskjutsar). Med ITS registreras hur fordonen körts vilket gör det möjligt att i realtid/efterhand följa upp hur ett fordon har körts (till exempel hastighetsöverskridande).

- **Informationsinsamling.** ITS kan också användas för att effektivt samla information om transportsystemet till till exempel en trafikledningscentral. God kännedom om transportsystemet är också en förutsättning för en framgångsrik trafikplanering mot ett hållbart resande.

HÅLLBART RESANDE OCH UPPHANDLING

De inköp av varor och tjänster som till exempel en kommun gör, bör ske på ett sådant sätt att det bidrar till ett hållbart resande. Det är därför viktigt att ställa tydliga miljö- och trafiksäkerhetskrav vid inköp av fordon, resor och transporter. Kraven bör medverka till att en ständig förbättring sker, varför kraven inte bör vara alltför lågt ställda.

Vid upphandling och kontraktsskrivande bör det även framgå att upphandlade resor och transporter ska följa gällande trafikregler, där den enskilt viktigaste frågan är att man alltid följer gällande hastighetsgränser.

De krav som ställs måste även följas upp för att säkerställa att kraven verkligen är uppfyllda och motverka en osund konkurrens. Inför kontraktsskrivandet bör man fundera över eventuella viten och möjligheter att säga upp kontrakt, till exempel bör ett systematiskt överskridande av hastighetsgränserna kunna leda till uppsägning av kontraktet.

Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram manualer för upphandling, kriterier för hur trafiksäkerhets- och miljökrav kan formuleras och en handledning för uppföljning. Dessa återfinns på Miljöstyrningsrådets webbplats www.msr.se.

Exempel på områden som berörs:

- Inköp och leasing av fordon.
- Inköp och leverans av dagligvaror för bl.a. skola, vård och omsorg för ökad samordning.
- Upphandling av drift- och anläggningsentreprenader.
- Upphandling av färdtjänst och skolskjuts.

7. Hållbart resande i framtiden

36

Arbetet med hållbart resande har pågått sedan mitten på 1990-talet. Mobility Management har funnits som begrepp sedan mitten på 1980-talet. Båda är korta tidsrymder när det gäller att få nya synsätt att vinna fotfäste och att etablera nya arbetsmetoder.

Trots detta har arbete med hållbart resande vunnit stor uppmärksamhet under senare år. Det beror bland annat på de stora utmaningar som samhället och stadsplaneringen står inför när det gäller frågor om miljö, klimat, energi och hälsa.

Området befinner sig därför i ett intensivt utvecklingskedje, där nya metoder och verktyg ständigt kommer till. Dessutom blir den vetenskapliga grunden när det gäller effekter allt mer stabil för varje år som går.

På många håll i världen börja man tala om begreppet Least Cost planning (LCP), ibland kallat integrerad planering. LCP är ett sätt att ta arbetet

med mobility management och hållbart resande, ytterligare steg in i trafikåtgärdernas finrum. Det handlar om att göra en vidgad kostnads/nyttanalytisk analys där man tar fram den mest kostnadseffektiva, färdmedelsneutrala investeringsstrategin. I ett sådant arbete blir strategier och åtgärder för hållbart resande lika viktiga som infrastrukturinvesteringar. Detta görs genom att ta hänsyn till både utbud och efterfrågan, hela livscykelkostnaden och projektets fulla externa kostnader.

Vi kommer att få se många nya innovationer inom området hållbart resande under kommande år. En del av dessa kommer att utvecklas av läsarna av denna skrift. Vi hoppas att den har inspirerat till nytt tänkande inom området, och att många fler därför kan bidra till de ständiga förbättringar av arbetssätt som krävs. Då blir arbetet med hållbart resande ett ännu bättre verktyg för skapa ett hållbart transportsystem och ett hållbart samhälle.

Läs vidare

Cairns et al, 2008, Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using 'Soft Measures'. Transport Reviews, vol, no 5, 28 593-618

EPOMM, 2009, Mobility Management, en definition. Definition av Mobility Management och kategorisering av Mobility Management-åtgärder, godkända av MAX-konsortiet och EPOMM

Gibrand, M, Hyllenius, P, 2007, Framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner, Vägverket, Publikation 2007:3.

Malmö Stad, 2009, Gör det möjligt - om hållbart resande och stadsplanering

Gör plats för svenska bilpooler! Definition, strategi, potentialer och effekter samt IT-lösningar på den svenska marknaden. Vägverket publikation 2003:88

Profu, 2009, Idébok för kommunalt transportarbete, Uthållig kommun, Energimyndigheten

Lundgren et al, 2008, Mobility management i byggskeden Erfarenheter, exempel och metod. Vägverket publikation 2008:124

Samåkning i Sverige 2006, Vägverket publikation 2006:135

WSP Analys&Strategi, 2007, Effekter av Mobility Management åtgärder - en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur

Trafikverket, 2010, Stöd till skolans arbete med trafik - Gemensamt underlag och några exempel