



JÖNKÖPINGS
KOMMUN



HANDLINGSPLAN

FÖR HÅLLBART RESANDE
I JÖNKÖPINGS KOMMUN 2011-2013

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 27 JANUARI 2011

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0
www.jonkoping.se/stadsbyggnadsvisionen

Dokumentinformation

Titel:	Handlingsplan - åtgärder för hållbart resande i Jönköpings kommun, 2010-2012
Författare:	Titti de Verdier, Säker Trafik Sverige AB Åsa Svensson, Miljöbyrån Ecoplan AB
Beställare:	Jönköpings kommun, stadskontoret
Kontaktperson:	Josephine Nellerup Henrik Zetterholm
Projektgrupp:	Josephine Nellerup Henrik Zetterholm Karin Grahn Gunnel Onselius Lars Öster Annelie Wiklund Christina Stenberg
Referensgrupp:	Erik Blomdahl Liselott Johansson Krister Wall, Vägverket VSÖ

Innehåll

FÖRORD	4
SAMMANFATTNING	5
ÅTGÄRDSARBETE	5
BAKGRUND TILL HÅLLBART RESANDE I JÖNKÖPING	7
MÅL OCH VISIONER.....	7
<i>Visioner</i>	7
<i>Detaljerade mål</i>	8
RESULTAT AV RESVANOR I JÖNKÖPINGS KOMMUN 2009 INOM STADSBYGGNADSVISIONEN 2.0.....	8
SMART TRAFIKANT- ARBETE FÖR HÅLLBART RESANDE MELLAN 2005-2008.....	9
ALLMÄNT OM HÅLLBART RESANDE	10
HÅLLBART RESANDE	10
BETEENDEPÅVERKAN.....	11
ÅTGÄRDER I JÖNKÖPING	12
1. FÖRANKRINGSARBETE I KOMMUNEN.....	13
1a. <i>Stärk arbetet med hållbart resande i miljömålsarbetet</i>	14
1b. <i>Det pågående arbetet med reserutiner och implementering av dessa</i>	15
2. BILPOOLSUTVÄRDERING OCH ANALYS.....	19
3. HÅLLBART RESANDE I SAMHÄLLSUTVECKLINGEN	23
<i>Koppling mellan samhällsutveckling och hållbart resande</i>	24
4. MÅLGRUPPSINRIKTAD INFORMATION OM RESVANOR OCH RESEALTERNATIV TILL ALLMÄNHETEN	28
4a. <i>Information till områden där cykelpotentialen är god</i>	29
4b. <i>Information i samband med infrastrukturell åtgärd</i>	30
4c. <i>I samband med flytt</i>	30
4d. <i>Till bilister</i>	31
4e. <i>Information till kommuninvånare som är benägna att ändra resbeteende och där det finns möjlighet att cykla eller åka kollektivt</i>	31
5. TJÄNSTERESOR, SAMARBETA MED PRIVATA ARBETSGIVARE	35
6. RESOR TILL OCH FRÅN ARBETET - MED PRIVATA OCH OFFENTLIGA ARBETSGIVARE	38
7. BARNNS SKOLVÄGAR	42
8. SPRID INFORMATION OM LYCKADE ÅTGÄRDER OCH GENOMFÖRDA UNDERSÖKNINGAR	46
UNDERLAGSRAPPORTER	49
REFERENSLITTERATUR	49

Förord

Jönköpings kommun vill genom denna handlingsplan ytterligare öka insatserna för ett hållbart resande och bidra till att nå målen om ökade andelar gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

Arbetet med hållbart resande påbörjades genom Jönköpings stadsbyggnadsvision och dess delprojekt Smart Trafikant som drevs åren 2005 till 2008. Detta arbete har utvärderats och en fast tjänst som projektledare för hållbart resande har inrättats i kommunen.

Handlingsplanen ska ge projektledaren och andra som arbetar med hållbart resande ett stöd och underlag för prioritering och omfattning av åtgärder som bidrar till att nå kommunens mål kring hållbart resande.

Uppdraget med att upprätta handlingsplanen har utförts av konsulter och inneburit studier av tidigare utredningar och styrdokument i kommunen samt samtal med berörda för att definiera olika åtgärder.

Sammanfattning

Handlingsplanen ska ge projektledare för hållbart resande och andra som arbetar med hållbart resande ett stöd och underlag för prioriteringar och omfattning av åtgärder som bidrar till att nå kommunens mål.

Fokus i arbetet är påverkansåtgärder genom information och uppmuntran. Utöver detta har Jönköping också möjlighet att skruva upp åtgärdsarbetet med styrande eller ekonomiska åtgärder som hårdare parkeringsnormer, p-avgifter, miljözoner, bilfria gator, etc.

Som en del i att nå kommunens mål föreslås åtgärder inom åtta områden. Några av dessa omfattar arbete med kommunens egna resor som en del av målet att vara en god förebild för kommuninvånarna. Genom det interna arbetet kan också erfarenhet och goda exempel skapas.

Åtgärdsarbete

För att stärka arbetet med hållbart resande i kommunen bör projektledaren för hållbart resande lyfta frågor om hållbart resande i kommunens miljömålsarbete. Arbetet förväntas bidra till goda miljövinster och smidigare processer för att genomföra åtgärder inom hållbart resande.

Inom kommunens verksamhet körs cirka 1 100 000 mil per år med bil. I kommunen finns beslut att arbeta med sina reserutiner för tjänsteresor. Ett omfattande förankrings- och uppföljningsarbete behövs för en god efterlevnad. Potentialen är stor och skulle kommunens bilresande minska med cirka 10 % kommer det att ge en minskning av cirka 220 ton koldioxid/år och en ekonomisk besparing på cirka 2.8 miljoner kronor.

I kommunen har man nyligen upprättat en bilpool. Denna bör utvärderas och möjligheten att handla upp en extern bilpool bör övervägas. I de allra flesta verksamheter är det mer lönsamt att handla upp en extern bilpool. Övergång från privatbilsanvändande i tjänsten till bilpool leder vanligtvis till minskat resande till följd av bättre planering. Med en extern upphandling bidrar kommunen även till att bilpoolsleverantörer har större möjlighet att etablera sig och genom det kan företag och befolkning ansluta sig till bilpoolen och minska sitt bilinnehav och resande.

För att få genomslag av kommunens mål och ambitioner i Program för hållbar utveckling avseende transporter och utsläpp bör kommunen lägga extra fokus på att de övergripande målen får genomslag genom hela kedjan i planeringsprocessen. En dokumentation av hur målen omsätts i flödet från strategisk plan till förverkligande (eller idé till genomförande) skulle tydliggöra arbetets viktiga punkter och kunna hitta svaga länkar där andra aspekter väger tyngre och måluppfyllelse saknas. Studier visar på att samhällsplanering och ändrad ortstruktur kan minska biltransportarbetet med upp till 20 % (ref. 24).

För att få de boende i kommunen att ändra sina resval krävs ett långsiktigt informationsarbete. För att få så stor effekt som möjligt i förhållande till insats bör kommunen arbeta med riktade kampanjer till olika målgrupper. Information bör förslagsvis gå ut till följande grupper: Områden där potentialen för cykling är god, i samband med

infrastrukturell åtgärd, i samband med flytt, till bilister i biltäta områden där kollektivtrafikförsörjningen alternativt cykelmöjligheterna är goda samt till boende i områden som visat sig vara förändringsbenägna gällande resvanor. Tidigare studier visar att cirka 7 % av de personer som bearbetas på liknande sätt ändrar sitt resande (ref. 22). Antaget att 2 000 personer bearbetas inom kampanjen skulle det bidra till en minskade koldioxidutsläpp på cirka 400 ton/år.

Tjänsteresor utgör cirka 12 % av det totala personresandet i km i riket (ref. 23). Det finns mycket att vinna både ekonomiskt, miljömässigt och imagemässigt genom arbete med tjänsteresor och fordon. Genom att skapa långsiktiga relationer med lämpliga företag och arbeta med grupper av flera företag i en anpassad utbildningsserie ökar effektiviteten i arbetet och möjligheten till erfarenhetsutbyte ökar.

Resor till och från arbetet är en stor del av vårt resande. Resorna sker till stor del i rusningstrafik och bidrar till trängsel. Genomsnittsresan till arbetet är 13 km enkel resa. Genom att arbeta med kommunens anställda primärt nås en stor grupp människor och trovärdigheten att även rikta arbetet externt ökar. Arbetet med resor till och från arbetet kan innefatta fortsatt arbete med cykelkampanjer, information till nyanställda, skapa förutsättningar genom att tillhandahålla bra cykelställ och dusch etc. Utvärderingar av liknande arbete på andra ställen visar på minskade utsläpp på 5-20 %. För Jönköpings anställda skulle det bidra till en minskning på 390 - 1560 ton koldioxid per år.

Miljön kring flera av kommunens skolor är trafikfarlig på grund av mycket biltrafik. Kommunen bör rikta sitt arbete till de skolor där problemen är störst och där man är intresserade av att arbeta med att öka trafiksäkerheten. I skolorna bör arbetet kombineras med åtgärder som vandrande skolbuss, hämta-lämna-platser och kvalitetssäkra gångstråk. Liknande arbete i Göteborg och Stockholm har lett till en minskning av trafiken med 10-23 % utanför skolorna. Vid arbete med skolor är elevernas närmiljö i fokus både avseende trafiksäkerhet och hälsovådliga utsläpp från bilar.

I Jönköpings kommun görs många bra saker, både i form av planering och utredningar och i form av åtgärder. Dessa bör kommuniceras aktivt till allmänheten för att öka känslan av en trivsamt stad och uppmuntra både de personer som idag reser miljöanpassat och de personer som funderar på att ändra sitt resande.

Bakgrund till hållbart resande i Jönköping

Jönköping är en växande stad med drygt 126 000 invånare och en befolkningstillväxt på cirka 1 000 personer/år. För att Jönköping också i framtiden ska vara en attraktiv stad ökar behovet av åtgärder för bättre tillgänglighet och minskad miljöbelastning från bilresandet.

Åtgärderna i denna handlingsplan är framförallt koncentrerade till kommunens mer centrala delar eftersom det är där flest människor rör sig och för att trängselproblem och påverkan av utsläpp, partiklar och buller blir mest besvärande där.

Tiden för genomförande av handlingsplanen är beräknad till en treårsperiod. I uppdragsbeskrivningen för handlingsplanen betonas dock att åtgärderna bör ha både kortsiktig och långsiktig karaktär.

Jönköpings kommun har under flera år arbetat med åtgärder för hållbart resande. Nedan beskrivs kommunens beslutade inriktning för arbetet kring hållbart resande.

Mål och visioner

Ur: Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

- Energi och transporter (E&T).
- Boende och stadsutveckling (B&S).
- Engagera flera (EF).

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor (E&T).
- Kommunen har en väl utbyggd och hållbar infrastruktur där kollektivtrafik och gång och cykel prioriteras framför biltrafik (B&S).
- Kommunens fortsatta tillväxt sker genom långsiktigt hållbar stadsutveckling (B&S).
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan (EF).
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet (EF).

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel (E&T).
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp (E&T).
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan (E&T).
- Låta politiken för klimatskydd genomsyra vår politik inom sådana områden som energi och transporter (E&T).
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla (B&S).
- Utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomlighet i staden (B&S).
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare (E&T).
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Kommunal verksamhet

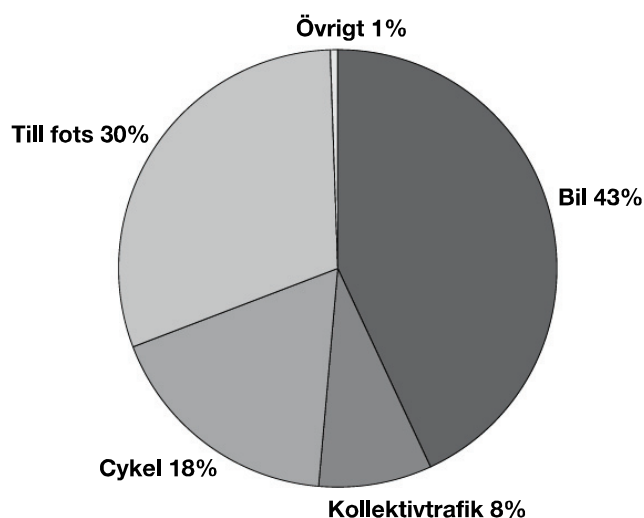
- Koldioxidutsläpp – kommunal verksamhet
Det totala koldioxidutsläppet till följd av uppvärmning, el samt transporter ska minska med minst 40 % till 2020. Som delmål ska gälla minst 20 % till 2012. Basår 2007 (E&T).
- Energieffektivitet - kommunal verksamhet
Den totala energianvändningen per heltidsanställd (uppvärmning, el, transporter) ska minska med minst 10 % 2007-2012 (E&T).
- Kommunala fordon
Andelen förnyelsebara bränslen som används i kommunala fordon ska öka från 2 % 2006 till minst 50 % 2012 (E&T).

Resultat av Resvanor i Jönköpings kommun 2009 inom Stadsbyggnadsvisionen 2.0

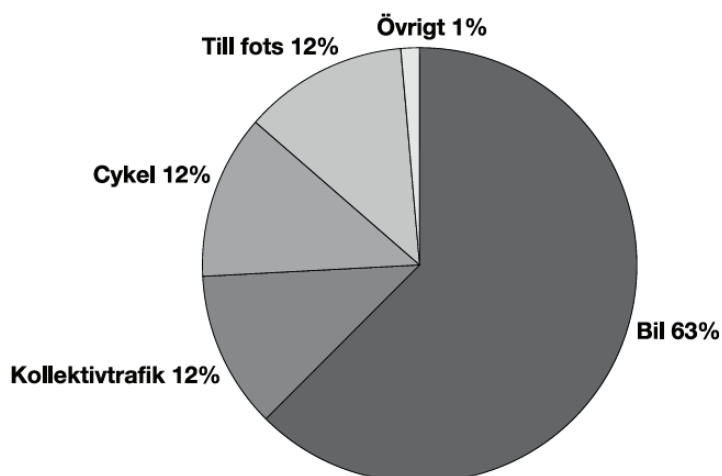
Kommunen har under våren 2009 låtit genomföra en resvaneundersökning hos boende i Jönköpings kommun (ref. 17). Nedan finns några för denna handlingsplan relevanta resultat sammanfattade.

- Jönköpingsbon genomför i snitt 2,8 resor per vardag och 2.0 resor per helgdag.
- Fördelning av huvudsakligt färdmedel under vardagar; 10 % kollektivtrafik, 10 % cykel, 14 % gång och 64 % bil.
- 45 % av alla resor är kortare än 5 kilometer.
- Tre av fyra av dem som har *fri parkering* vid arbetsplatsen kör bil till och från arbetet och knappt hälften av de personer som har *avgiftsbelagd parkering* vid arbetsplatsen använder bil till och från arbetet.
- Resor till bostaden från arbetet, inköpsresor, fritidsaktiviteter m.m. är den vanligaste resan.
- Resan till arbetet är den näst vanligaste resan och utgör 31 % av det totala resandet.
- Tjänsteärendet är den resa som är längst i antal kilometer (i genomsnitt 79 km).

Färdsätt för boende i Kärnan



Färdsätt för boende i övriga Jönköping



Källa diagram: Kommunikationsstrategin, Jönköpings kommun, under framtagande.

Smart trafikant- arbete för hållbart resande mellan 2005-2008

Inom projektet Smart trafikant har Jönköping drivit en rad delprojekt för hållbart resande inom kommunen. Bland annat har kommunen arbetat med hushållskampanjer, gå och cykla till skolan, företagsrådgivning etc. En utvärdering har gjorts av projektet inom Smart Trafikant och erfarenheter från utvärderingen har tagits till vara under utformningen av handlingsplanen. Övergripande har arbetet varit lyckat och flera olika aktörer har varit inblandade i arbetet.

Allmänt om hållbart resande

Nedan görs en kort orientering i hur hållbart resande definieras och vad arbetet innebär.

Hållbart resande

Arbete med mobility management, eller hållbart resande, uttrycks ofta som: "Att påverka resan innan den börjat istället för att tillgodose efterfrågan på rörlighet utan att ifrågasätta valet". I det infrastrukturpolitiska beslutet 2002-2015 angav riksdagen att man "bör arbeta med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter i riktning mot ett hållbart resande, dvs. ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet med personbil". Detta förklarades med att det innebär olika åtgärder för "att minska det individuella resandet med personbil till förmån för mer miljöanpassade transportsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik".

Hållbart resande är en del av hållbar utveckling och kan liksom denna uttryckas genom ekonomiska, sociala och miljömässiga dimensioner som alla bör tillgodoses för att hållbarhet ska uppnås. Med denna breda utgångspunkt är det en fördel om arbetet med hållbart resande bedrivs brett och integreras inom flera arbetsområden i en kommun, i såväl samhällsplaneringen som miljö-, arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och hälsoarbetet.

För att uppnå **ekonomisk hållbarhet** krävs att transportsystemet utnyttjas så effektivt som möjligt samtidigt som restiderna hålls låga och pålitliga. Eftersom de flesta resor under rusningstiden är resor till och från arbetet bör åtgärdsarbetet, för att fler ska välja hållbara transportsätt, inriktas mot arbetspendlare.

Miljömässig hållbarhet handlar i stor utsträckning om klimatfrågan och teknik för att minska utsläppen av växthusgaser. Men miljöpåverkan från fordon handlar också om påverkan på hälsa, buller och livskvalitet. Det handlar även om de ytanspråk och barriäreffekter som vägar, parkeringar och andra anläggningar har och därmed påverkan på den biologiska mångfalden.

En **socialt hållbar utveckling** leder till ett samhälle där alla människor, oavsett kön, ålder, socioekonomisk ställning, etnisk eller kulturell tillhörighet har samma möjligheter att ta del av det goda samhället. I detta ingår frihet och ökad mobilitet för unga, äldre och andra grupper utan eller med sämre tillgång till bil.

Ledmotiven för hållbart resande kan uttryckas i följande punkter:

- Förstärkt fokus på trafikanten – för aktiva och medvetna res- och transportval
- Gör det möjligt att leva utan bil och öka mobiliteten - underlätta överflyttning från bil till andra transportsätt.
- Styr och led trafiken så att den blir effektiv.
- Förstärk fokus på trafik- och bebyggelseplaneringen.
- Stärk samarbete med de resurser som arbetar med miljö- och trafiksäkerhetsfrågor.
- Samordna de berörda aktörerna för mer handlingskraft inom hållbart resande.

Den senaste definitionen för Mobility management enligt EU-projektet MAX (2009): Mobility management är ett koncept som verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden för att främja hållbara transporter och minska efterfrågan på bilåkande. Målet är att minska trängsel, ensamåkande i bil och negativa miljöeffekter samt att öka möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt. Centralt för Mobility management är "mjuka" åtgärder såsom information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika aktörer. Mobility management kan betecknas som trafikplaneringens mjukvara och är tänkt som ett komplement till de traditionella "hårda" lösningarna. "Mjuka" åtgärder leder oftast till en förbättrad effektivitet av "hårda" åtgärder som till exempel nya spårvagnslinjer, nya vägar och nya cykelbanor. Mobility management-åtgärder kräver, jämfört med "hårda" åtgärder, relativt små ekonomiska investeringar och kan ge stor ekonomisk utdelning i förhållande till insatserna.

Källa: Handbok hållbart resande, (ref. 25).

Beteendepåverkan

Arbetet med hållbart resande är ofta inriktat på attityder och beteenden. Ett sätt att strukturera vad som påverkar olika enskilda personers resbeteende är att identifiera vilka konsekvenser det individuella resbeteendet får:

- Konsekvenser för individen själv – t.ex. hur lång tid det tar för mig att åka buss.
- Konsekvenser för andra, "samhället i övrigt" – t.ex. att en bilresa bidrar till luftkvalitets-, trängsel- och parkeringsproblem.
- Hur individen reser beror på vilken subjektiv uppfattning han/hon har av konsekvenserna. Den uppfattning individen har beror på en kombination av:
 - Grundläggande personlighet, stabila värderingar.
 - Subjektivt uppfattad samhällelig norm (hur man "bör" bete sig).

I de traditionella ekonomiska modellerna "förutsätter" man att individerna är väl-informerade, men baserar sina beteenden exklusivt på de individuella konsekvenserna. Med hjälp av styrande eller ekonomiska åtgärder kan man då påverka beteendet så att det blir mer samhälleligt optimalt, genom att se till att det som har negativa konsekvenser för andra också har negativa konsekvenser (höga kostnader) för individen själv (ref. 32).

Inom mobility managementarbete (hållbart resande) finns möjlighet att påverka och ändra beteenden genom att informera om transportalternativ, så att de subjektivt uppfattade konsekvenserna bättre överensstämmer med de faktiska. Det finns också möjlighet att påverka genom information om den samhällelige normen, så att individuella utvärderingskriterier tar större hänsyn till samhällelige konsekvenser. Utöver detta finns också möjlighet att få större effekt genom styrande eller ekonomiska åtgärder. Dessa kan vara avstängning av vissa gator eller vissa tider, hårdare parkeringsnormer, hastighetsbegränsningar, förbud mot vissa fordon eller hårdare styrning av markanvisning och trafikplanering. Om informationen för styrande åtgärder är tillräcklig och resultatet blir positivt kan även dessa tas emot med stor acceptans.

Enligt en rapport från SIKA (ref. 36) kan hårdare styrmedel ge stora effekter, exempelvis anges förmånsbeskattning av parkeringsplats eller avgiftsbeläggning av parkering på arbetsplatser kunna ge en minskning av biltrafiken på 20 % till år 2020 och på 60 % till år 2040.

Åtgärder i Jönköping

Nedan beskrivs föreslagna åtgärdsområden med en eller flera åtgärder för hållbart resande i Jönköping. Arbetet har avgränsats till påverkansarbete och har enbart i enstaka fall, där åtgärderna angränsar varandra, inkluderat fysiska åtgärder.

Åtgärdsområdena beskrivs övergripande, därefter "målgrupp", "mål" och visioner i kommunen (ur Program för hållbar utveckling), "aktiviteter" (åtgärder) inom åtgärdsområdet, (kort om)"förväntade effekter", "ansvar, samverkan", "resursbehov" och slutligen "utvärdering".

Under rubriken utvärdering har vi dels sammanfattat i text hur utvärderingen ska göras mot Jönköpings mål, därefter använt modellen SUMO (system för utvärdering av mobilitetsprojekt).

Sumo är ett system för planering, uppföljning och utvärdering av olika åtgärder inom hållbart resande. I SUMO specificeras målsättning, indikatorer och resultat på olika nivåer; *Nyttiga prestationer, Kännedom, Användningsgrad, Nöjdhet med tjänsten, Acceptans, Experimentellt individuellt beteende, Nöjdhet med erbjudande, Permanent individuellt resbeteende, och Systemeffekt*. Systemet mäter framförallt informationsinsatser, såsom andel av målgrupp som nåtts av information, blivit nöjd med tjänsten etc.

Kommunens projektledare för hållbart resande ska driva, samordna och genomföra åtgärderna. De mer omfattande åtgärderna kräver dock mer resurser. Detta kan lösas genom samarbete med externa parter kring ex samfinansiering av en biträdande projektledare. Resurser kan också tillfälligt behövas i form av projektanställda, utlagda uppdrag och inte minst genom samarbete med personal inom de olika förvaltningarna.

Kommunen har också ett väl utarbetat samarbete inom den årliga uppföljningen av kommunens program för hållbar utveckling som håller samman arbetet med gröna nyckeltal (ref. 6), miljörelaterade delar av Ålborgsåtagandena, miljöprogram – agenda 21, energi- och klimatstrategin (ref. 11) och kommunens naturvårdsprogram (ref. 10).

Här föreslås att åtgärder som berör kommunens resor internt (åtgärd 1) genomförs innan bearbetning av externa verksamheter (åtgärd 5) påbörjas. Det ger både större trovärdighet och goda erfarenheter som kan nyttjas i arbetet med externa parter. Övriga åtgärder med undantag för åtgärd 2, utvärdering av bilpool, kan påbörjas omgående.

För respektive åtgärdsområde behöver en mer detaljerad projektplan med tidsplan och budget tas fram i samband med att det operativa arbetet ska börja.

1. Förankringsarbete i kommunen

Som en del i det långsiktiga arbetet är det en fördel att öka medvetenheten kring arbetet med hållbart resande hos alla berörda i kommunen. Engagemanget och förståelsen ökar med kunskapen. I Jönköpings kommuns årliga arbete med miljömålsuppföljning får kommunpolitikerna information om hur kommunens arbete mot uppsatta mål har gått. För att stärka arbetet med hållbart resande ytterligare bör projektledaren för hållbart resande lyfta frågorna i processen. En annan viktig del av förankringsarbetet är att de reseinstruktioner som kommunen arbetar med sprids och implementeras tydligt i verksamheten.

Målgrupp

- Kommunpolitiker och arbetsledare i verksamheter där personalen reser i tjänsten.
- Samtliga anställda i kommunen som reser i tjänsten.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor (E&T).
- Kommunen har en väl utbyggd och hållbar infrastruktur där kollektivtrafik och gång och cykel prioriteras framför biltrafik (B&S).
- Kommunens fortsatta tillväxt sker genom långsiktigt hållbar stadsutveckling (B&S).
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan (EF).
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet (EF).

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel (E&T).
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp (E&T).
- Minska transporternas konsekvenser för miljö och folkhälsan (E&T).
- Låta politiken för klimatskydd genomsyra vår politik inom sådana områden som energi och transporter (E&T).
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla (B&S).
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.

- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Kommunal verksamhet

- Koldioxidutsläpp – kommunal verksamhet.
Det totala koldioxidutsläppet till följd av uppvärmning, el samt transporter ska minska med minst 40 % till 2020. Som delmål ska gälla minst 20 % till 2012. Basår 2007.
- Energieffektivitet kommunal verksamhet
Den totala energianvändningen per heltidsanställd (uppvärmning, el, transporter) ska minska med minst 10 % 2007-2012.
- Kommunala fordon
Andelen förnyelsebara bränslen som används i kommunala fordon ska öka från 2 % 2006 till minst 50 % 2012.

Åtgärd

- Reserutin
Jönköpings kommun ska när beslut om nya styrprinciper för kommunen föreligger uppdatera och slå ihop rese- och bilpolicy m.fl. dokument som styr resor.
- Sparsam körning – personbilar
Alla kommunanställda som kör mer än 300 mil/år ska från och med 2009 genomgå utbildning i sparsam körning.

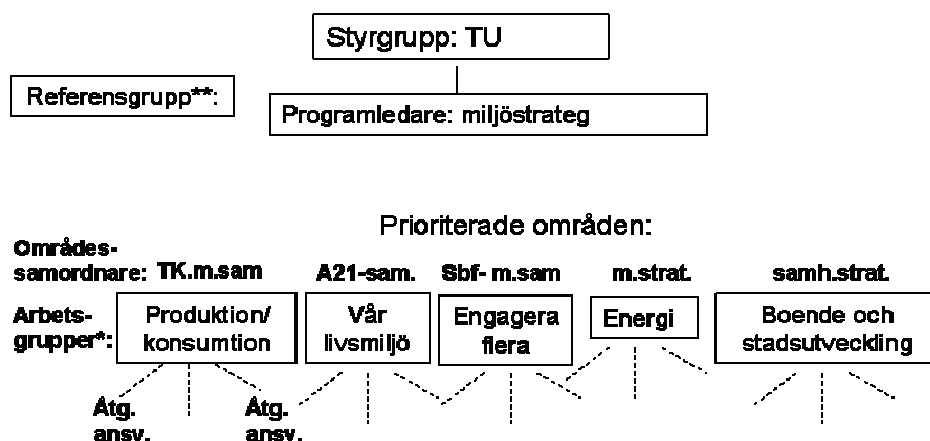
Aktiviteter

1a. Stärk arbetet med hållbart resande i miljömålsarbetet

Jönköpings kommun har samordnat miljörelaterade delar i Ålborgsåtagandena, energi- och klimatstrategi, miljöprogram och naturvårdsprogram i ett gemensamt "Program för hållbar utveckling – miljö".

För arbetet finns fem arbetsgrupper tillsatta där projektledaren för hållbart resande ingår i gruppen Energi och transporter. Se bild nedan.

Program för hållbar utveckling - miljö



Arbetet bedrivs i en årlig miljöstyrningsprocess där kommunens mål och åtgärder som berör miljöarbetet följs upp och förslag på nya och eventuellt reviderade mål och åtgärder.

Varje år sammanställs en nyckeltalsredovisning som benämns "Hur mår Jönköping? – gröna nyckeltal" och struktureras enligt samma prioriterade områden som program för hållbar utveckling – miljö.

Projektledaren för hållbart resande bör följa och särskilt driva på i det arbete som berör hållbart resande i miljöstyrningsprocessen.

1b. Det pågående arbetet med reserutiner och implementering av dessa

En stor del av vårt resande är tjänsteresor. Tjänsteresor utgör cirka 12 % av det totala personresandet i km som genomsnitt i riket (ref. 23). I Jönköping utgör tjänsteresorna 8 % av antalet resor på vardagarna och är den resa som är längst i km. Tjänsteresorna utgörs till 85 % med bil (ref. 17).

För att styra mot hållbart resande i kommunens verksamhet är reserutiner ett effektivt verktyg. I Program för hållbar utveckling - miljö finns en åtgärd om att Jönköpings kommun under 2009 ska slå ihop bilpolicy och resepolicy. Vid närmare granskning av befintliga dokument kan konstateras att det dock finns ytterligare dokument som styr resandet i kommunen. Inom ramen för pågående arbete med att ta fram nya styrprinciper för kommunen har diskuterats på vilket sätt verksamheten ska styras. Beslut om styrprinciper kommer att avvaktas innan ny sammanslagen reserutin upprättas.

För att reserutinerna ska få genomslag är det viktigt att arbeta med implementering i verksamheten och göra det enkelt att välja rätt.

En fungerande reserutin behöver innehålla en tydlig reseordning som beskriver vilka möten som ska ersättas av resfria möten och vid vilka situationer respektive resesätt är lämpligt.

I Program för hållbar utveckling – miljö 2010-2020 finns en åtgärd att samtliga personer som kör mer än 300 mil/år i tjänsten ska genomgå utbildning i Sparsamt körsätt. Den genomförs

idag av kommunens miljöstrateg tillsammans med TTC. Detta kan lämpligen även påtalas i arbetet med reserutiner. I samband med utbildning i Sparsamt körsätt är det nödvändigt att noga följa upp bränsleförbrukningen både före och kontinuerligt efteråt. Resultatet måste också återkopplas för att effekten av utbildningen ska bli långvarig. Motivationsåtgärder är också något att fundera över. För att hålla intresset vid liv kan det vara en idé att utbildning sker med en eller ett par personer i taget med jämna mellanrum. Det ställer dock större krav på arbetet med bränsleuppföljning än om alla utbildas samtidigt.

I arbetet med att skriva en reserutin och implementera den bör följande beaktas:

- Hur reser vi idag? Inventera resornas miljöpåverkan och kostnader för resandet.
- Vad vill vi åstadkomma och hur når vi dit? Vilken ambitionsnivå ska vi ha?
- Finns det praktiska åtgärder som måste förbättras innan de nya rutinerna sprids i organisationen, t.ex:
 - Finns tydlig information om hur bilpoolsbilarna bokas och används?
 - Finns tydliga instruktioner av hur telefonkonferenser går till?
 - Behöver kommunen investera i en videokonferensanläggning?
 - Behöver det etableras en cykelpool och hur hanteras nycklar och hjälmar på bästa sätt?
 - Tycker resenärerna att samtliga ressätt fungerar bra?
 - Förankra arbetet med nyckelfunktioner i kommunen; ex. miljöansvarig, personalansvariga, resenärer, ekonomiansvariga och kommunledning.
 - Busskort för tjänsteresor inom tätorterna.
- Fördela ansvaret för:
 - Spridning av policy och reserutiner.
 - Att rutinerna följs.
 - Uppföljning.
 - Återkoppling.
- Följ upp.

Uppföljningen av reserutinerna behöver göras årligen för att se om de anställda känner till rutinerna, om riktlinjerna följs och om resandet har förändrats. Åtgärder för avvikelser bör definieras och sättas in.

- Återkoppla.
- Vad händer om rutinerna inte följs?
- Revidera vid behov.

Förväntade effekter

Den mest betydande effekten av att ytterligare driva på frågan kring hållbart resande i kommunens miljömålsarbete är att öka kunskaperna och engagemanget i frågan vilket i sin tur bidrar till smidighet i framtida arbetsprocesser för hållbart resande.

Förväntad effekt av reserutinerna beror på hur stränga krav som ställs på de anställdas resande i reserutinen och hur väl kraven efterlevs, exempelvis:

- Om krav ställs på att man inte får åka bil sträckor kortare än 2 km ger det en direkt effekt på ekonomi, hälsa och klimat.

- Om egen bil i tjänst förbjuds ger det minskat totalt resande, bättre (privat)ekonomi, ökad trafiksäkerhet, ökad kontroll av arbetsmiljön och bättre miljö.
- Om bilresor styrs mot till exempel bilpool ger det minskat totalt resande, mindre koldioxidutsläpp, bättre planering av resorna, frilagd tid.

Fördelning av tjänsteresor i Jönköping görs idag enligt följande:

Färdsätt	Antal körda km (2008)	Ungefärliga koldioxidutsläpp ¹ (kg)
Kommunens egna bilar ²	6 309 200	1 231 000
Egen bil i tjänsten	3 719 304	837 000 ³
Förmånsbilar	349 539	13 000
Hyrbilar	458 546	103 000
Flyg	556 412	21 000 ⁴
Tåg (2007)	1 275 958	3 ⁴

Milersättningen för privat bil i tjänsten är 27 kr/mil varav 18,5 är ej skattepliktig del.

Miljö

Skulle den totala ressträckan med bil minska med 10 % och ersättas av resfria möten, gång, cykel och kollektivtrafik skulle det bidra till en minskning på 220 ton koldioxid. Skulle dessutom 50 % flygresor bytas mot tåg skulle besparingen öka med ytterligare 10 ton koldioxid. En konsekvens av om de anställda inte behöver sin privata bil i tjänsten är att resorna till och från arbetet kan miljöanpassas genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

Arbetsmiljö

Väljer kommunen att styra bort från privatbilsåkandet ökar kontrollen över de anställdas arbetsmiljö i samband med resa.

Ekonomi

Alla tjänsteresor kan inte bytas mot virtuella möten, men olika studier visar på en möjlig substitutionsgrad på mellan 30-80 % (ref. 23). Antaget att kostnaden för kommunens alla resor med bil (1 037 804 mil) motsvarar milersättningen för privatbilsanvändandet 27 kr/mil och den totala ressträckan med bil minskar med 10 % ger det en ekonomisk besparing på drygt 2.8 miljoner kronor.

¹ Antaget att alla bilar körs lika långt ger av totalt 6 309 200 km; bensinbilarna 78 % * 0,225 kg/fkm + gasbilarna 20 % * 0,0094 + etanolbilarna 2 % * 0,09 = 1 107 265 + 11 861 + 111 483 = 1 230 609 kg CO₂ (ref. 33).

² Jönköpings kommun, exklusive de kommunala bolagen, har 460 registrerade personbilar. Av dessa är 102 miljöbilar, motsvarande 22 procent. Av miljöbilarna är 90 gasbilar och 12 etanolbilar. Inom kommunen finns 3 förmånsbilar varav 2 drivs med gas och 1 med etanol. (ref. 28).

³ Beräknat enligt snittförbrukning för bensinbilar i Jönköpings län. www.SCB.se.

⁴ www.sj.se 2008 09 11.

Resursbehov

Kostnaderna består av arbetskostnader för projektledaren och eventuella konsultkostnader.

Utöver projektledare och projektgrupp kommer samtliga förvaltningschefer, personalansvarig och andra personer att behöva bistå med arbetstid. Om reserutinerna får väntad effekt kommer det att ge stora ekonomiska besparingar.

Ansvar, samverkan

I projektgruppen föreslås bland annat följande funktioner ingå:

- Projektledaren för hållbart resande.
- Kommunens miljöstrateg.
- Förvaltningarnas miljösamordnare.

Utvärdering

Målen och ambitionerna följs upp i samband med den årliga miljömålsuppföljningsprocessen.

SUMO

1a,

Nivå		Förslag på indikatorer
C	Användning /deltagande	Antal mål/åtgärder som berör hållbart resande i Program för hållbar utveckling.
F	Experimentellt individuellt beteende	Antal mål/åtgärder som berör hållbart resande som uppfylls.
G	Nöjdhet	Åtgärdernas bidrag till minskade koldioxidutsläpp.

Sumo åtgärd 1b

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Ledningsbeslut om antagna reseriktlinjer.
B	Kännedom	Andel berörda som efter sex månader känner till reseriktlinjer.
G	Nöjdhet	Andel berörda som anser att reseriktlinjer ger ett bra stöd inför resor.
H	Permanent individuellt beteende	Jämförelser av antal resta mil med olika färdmedel.
I	Systemeffekter	Förändrat trafikarbete i mil för resp. färdmedel/anställd. Minskade utsläpp/anställd. Minskat antal olyckor/anställd. Utvärderingen behöver göras årligen på förvaltningsnivå.

2. Bilpoolsutvärdering och analys

För en kommun kräver en del av de anställdas resor tillgång till bil. Att låta anställda köra egen bil i tjänsten kan medföra problem i form av bristande kontroll och arbetsmiljöansvar samt krav på parkeringsplatser och otidsenlig förväntan om att de anställda måste tillhandahålla egen bil. Jönköping kommun har fattat beslut om att under 2009 inrätta en s.k. intern bilpool för de kommunanställda i Hoven, Juneporten. Det har också beslutats att senast 2010 "ska möjligheten att allmänheten kan hyra bilar utanför arbetstid utredas".

I Jönköping finns ett bilpoolsföretag etablerat med f.n. två stycken bilar. För att säkra tillgången på bilar för allmänheten bör kommunen snarast utreda olika alternativ samt utvärdera möjligheterna med att expandera den interna bilpoolen.

Det har i många städer visat sig vara mest kostnadseffektivt och enklast för alla parter att upphandla en externt driven bilpool - med undantag för vissa specialfordon. Kraven som ställs i upphandlingen ska tillgodose geografisk och tidsmässig tillgänglighet. Det ska vara enkelt att boka och använda de upphandlade bilarna, samtidigt som kostnaden per bokning bör tydliggöras.

Målgrupp

- Målgrupp för bilpool är alla kommunanställda som inte kan utföra jobbet på annat sätt än med bil samt kommunanställda och befolkning som har behov av bil vissa kvällar och helger.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan.
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp.
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Låta politiken för klimatskydd genomsyra vår politik inom sådana områden som energi och transporter.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Kommunal verksamhet

- Koldioxidutsläpp – kommunal verksamhet
Det totala koldioxidutsläppet till följd av uppvärmning, el samt transporter ska minska med minst 40 % till 2020. Som delmål ska gälla minst 20 % till 2012. Basår 2007.
- Energieffektivitet - kommunal verksamhet
Den totala energianvändningen per heltidsanställd (uppvärmning, el, transporter) ska minska med minst 10 % 2007-2012.

Åtgärder

- Bilpool
Jönköping ska under 2009 skapa en gemensam bilpool för Hoven. Senast 2010 ska möjligheten att allmänheten kan hyra bilar utanför arbetstid utredas.

Aktiviteter

Åtgärden " Bilpoolsutvärdering och analys" kan bestå av tre moment:

1. Utredning av bilbehov för kommunala tjänsteresor.
2. Utvärdera den interna bilpoolen.
3. Jämförelse med alternativet att upphandla en extern bilpool.

1. Utredning av bilbehov för kommunala tjänsteresor

En kartläggning av de anställdas resor och bilbehov utförs, till exempel via en RVU och/eller via bildagböcker. Denna bör visa geografiska utgångspunkter och när över veckan som bilbehovet är störst. Den bör också utreda hur stor del av bilbehovet som är låst till fasta tider och hur stor del som kan planeras till andra tider samt hur stor framförhållning som behövs före resan.

2. Utvärdering av den interna bilpoolen.

En kartläggning av användning, kostnader, belägningsgrad etc. Analys av utvecklingspotential.

3. Jämförelse med alternativet att upphandla bilpool.

Kartläggning av andra kommuners upphandlade bilpooler, kostnader per mil, bokningssystem, nyckeltal för antal bilar per anställd etc. Sammanställning och analys av krav för att handla upp en extern bilpool, med jämförelse av den interna bilpoolen. Om analysen visar att det är bättre att handla upp extern bilpool genomförs en utredning och upphandling enligt följande krav (ref. 27):

- Geografisk tillgänglighet.
- Bilarna och deras utrustning.
- Bokningssystem och tillgänglighet till fordonen.
- Pris. Varieras med fast pris + rörliga priser för tid och sträcka och eventuellt bokningsavgift. Kan varieras för olika enheter.

- Uppföljning - billeverantören lämnar statistik på bilanvändningen – vinsten med bilpool räknas hem.
- En avvecklingsplan av kommunens egna bilar skapas.
- Inkomna anbud utvärderas och en leverantör av bilpool och bokningssystem väljs ut.
- Implementering av bilpoolen startar parallellt med en informationskampanj.

Förväntade effekter

En fullt utvecklad bilpool, intern eller externt upphandlad, ersätter stadens ägda bilar, förmånsbilar och användning av egen bil i tjänst. Undantag bör givetvis göras för eventuella handikappanpassade bilar, specialfordon eller andra särskilda omständigheter.

Nyttan för staden är framförallt utifrån arbetsgivaransvar och kontroll över resande och ekonomi samt minskat resande. Det minskade resandet ger avsevärt minskade koldioxidutsläpp. Uppföljning av åtgärden behövs för att jämföra dagens läge med nivån efter åtgärden.

Vid inrättande av bilpool ställs också krav på fordonens ålder, trafiksäkerhet och miljönytta vilket ger bättre arbetsmiljö och trafiksäkerhet, minskade koldioxidutsläpp och bättre driftsekonomi.

Vid extern bilpool tillkommer flera nyttor såsom eliminerad tid för handhavande och administration för fordon, ersättningar etc. och effektivisering genom gemensamma system. En sekundär nytta av extern bilpool är att staden genom upphandlingen bereder för att bilbokningsföretaget erbjuder service till privatpersoner. Såväl anställda som boende i Jönköping kan genom detta få bättre tillgång till bilar för tillfälliga behov och därigenom minska sitt behov av egen bil vilket leder till minskade utsläpp, minskat parkeringsbehov, trängsel etc.⁵

I samband med inrättandet av bilpool bör användandet av egen bil i tjänst avvecklas. Kostnaden för ersättning av egen bil i tjänst är f.n. 27 kr/mil. Till det tillkommer administrationskostnad på cirka 250 kr/reseräkning (ref. 21). För egna och leasade bilar är det främst servicekostnader, driftskostnader för leasingbilarna, tid för hanteringen av bilarna, parkeringskostnader, administrationskostnader av leasingbilar eller kostnader i tid för tvätt, däckbyten, inlämning etc. Dessa kostnader sparas in.

Resursbehov

För arbete krävs insatser från projektledaren för hållbart resande samt ev. konsultstöd för kartläggning inför och utformning av krav i upphandling av extern bilpool.

	År 1	År 2	År 3	Totalt
Konsultkostnader	80 000	40 000	20 000	120 000

⁵ Den interna bilpoolen kan genom förmånslagstiftningen inte beredas till de anställda utanför kontorstid och genom kommunallagen ej heller till allmänheten.

Ansvar, samverkan

Projektledaren för hållbart resande koordinerar arbetet och kallar till möten.

Följande funktioner behöver samverka i arbetet:

- Politiker.
- Upphandlingsansvariga.
- Bilansvarig.
- Chefer för att förankra och driva frågan, kartläggning, implementering.

Utvärdering

Bilansvändning och kostnader följs upp månatligen och utvärderas mot kartläggningen av dagens situation samt vartefter. Utvärderingen används till att finjustera bilbehov och rutiner kring bokning etc.

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal bilar som ersätts med (antal) bilpoolsbilar, timmar, och kronor.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel kommunanställda som testar bilpoolen.
G	Nöjdhet	Andel kommunanställda som är nöjda med bilpoolen.
I	Systemeffekter	Minskat antal körda mil med privat bil i tjänsten. Minskat antal körda mil med bil i kommunens verksamhet. Minskade koldioxidutsläpp till följd av minskat bilåkande.

3. Hållbart resande i samhällsutvecklingen

I samhällsplaneringen läggs grunden till framtida resande. Lokalisering och bebyggelse typ påverkar hur mycket trafik av olika slag som uppstår.

Planeringsprocessen utvecklas från politiska ambitioner, via planering, till att i byggprocessen bli en praktisk verklighet vilket är en komplicerad process med många aktörer.

Arbetet som pågår inom Program för hållbar utveckling, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi samt Stadsbyggnadsvisionen är viktiga för de övergripande kommunala målen ska få genomslag i planeringens alla processer samt kontinuerligt följas upp.

Målgrupp

Alla inblandade inom arbetet för en hållbar utveckling och samhällsplanering.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.
- Kommunen har en väl utbyggd och hållbar infrastruktur där kollektivtrafik och gång och cykel prioriteras framför biltrafik.
- Kommunens fortsatta tillväxt sker genom långsiktigt hållbar stadsutveckling.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Minska transporternas konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Låta politiken för klimatskydd genomsyra vår politik inom sådana områden som energi och transporter.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Åtgärd

- Cykelplan
Jönköpingskommun ska genomföra åtgärdslistan i cykelplanen (B&S).
- Genomföra åtgärder i cykelstråk och cykelparkeringsutredning.
- Genomförande av åtgärder i Handlingsplan för kollektivtrafiken, Jönköpings kommun.

Aktiviteter

Koppling mellan samhällsutveckling och hållbart resande

Ökad kollektivtrafik kräver en struktur där start- och målpunkterna är tätbefolkade och många vill förflytta sig åt samma håll samtidigt, alltså i princip omvända förutsättningar mot vad som är en bra struktur för biltrafik. Möjligheten att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle skapas snarare genom att planera för det samhälle man vill uppnå, istället för att planeringen möter konsekvenser av ökad befolkning och biltrafik.

I Jönköping arbetar man aktivt för att skapa länkar mellan planeringens olika skeden och mellan bebyggelseplanering och trafikplanering. Detta bör bevaras och stärkas genom erfarenhetsåterföring och uppföljning. En seminarierie med intressanta exempel och kunskapsöverföring är en möjlighet att bevara och stärka arbetet.

Kommunens pågående arbete med att utreda sambanden mellan bebyggelsestruktur och trafikallsträng såsom lokalisering och täthet för bostäder och lokalisering av handel är intressant för konsekvenser på längre sikt.

För att få genomslag av kommunens mål och ambitioner i Program för hållbar utveckling, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi, Stadsbyggnadsvisionen och dess kommunikationsstrategi bör kommunen lägga extra fokus på att de övergripande målen får genomslag genom hela kedjan i planerings- och genomförandeprocessen, från tanke till handling. Det är viktigt att målen omsätts i flödet från planering, utredning, projektering till byggande och från översiktsplan, detaljplan till bygglov.

Grundbultarna vid samhällsplanering:

Kopplingen mellan hållbart resande och samhällsplanering uttrycks till exempel i Lunds handbok för bilsnål samhällsplanering (ref. 26). I handboken är förslagen indelade i olika planeringsskeden. Vi har här gjort ett urval av tipsen från Lunds handbok som särskilt passar i planeringen för hållbart resande.

Översiktsplanering

- Lokalisering av bostäder och arbetsplatser – cykelavstånd till centrum eller stora arbetsplatser eller längs kollektivtrafiklinjer (hög miljöeffekt).
- Långsiktig planering av kollektivtrafiken - planera nya bostäder och kollektivtrafiken samtidigt.
- Prioritering av gång och cykeltrafik – gång- och cykelvägar utan stopp, omvägar och upplevda risker.

Detaljplanering

- Planera kollektivtrafik och bostadsområden samtidigt – tillgång till kollektivtrafik och bra cykelbanor.
- Skapa förutsättningar för miljöanpassade transporter och minskat bilbehov.
- Täta kollektivtrafiklinjer, pris och komfort.
- Förenkla för buss, tåg och cykel.
- Placering av cykelparkering.
- Nära till hållplatser.
- Underlätta för resor med flera färdstätt inblandade i samma resa.
- P- normer som reglerar bilanvändandet.
- Bostadsområden med få parkeringsplatser.
- Cykelparkeringsplatser där det behövs.
- Cykelgator med hastighetsbegränsning 20km/h = cykelfart. Skapar cykelstråk utan att stänga ut bilarna - sparar plats.

Avtal (med byggherrar)

- Etablera pilotprojekt för minskad bilanvändning med intresserade byggherrar.
- Kräv prioritering av gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik framför bil vid markanvisning (i förekommande fall istället nyexploatering).
- Genomför markanvisningstävling med en avtals- och uppföljningsmodell för säkerställande av utlovade bilsnåla åtgärder såsom exempelvis bilpool.

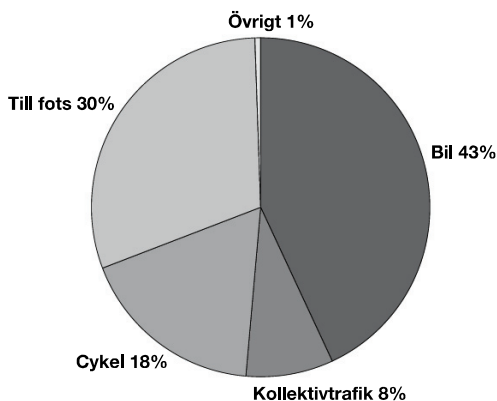
Förväntade effekter

På kortare och längre sikt minskat bilresande, ökad gång och cykling samt kollektivtrafikresande. Om planeringen konsekvent gynnar och underlättar ett hållbart resande och nedprioriterar förutsättningar för bilburenhet nås till slut en brytpunkt där kollektivtrafik- och cykelandelen ökar eftersom det för många framstår som det bästa valet.

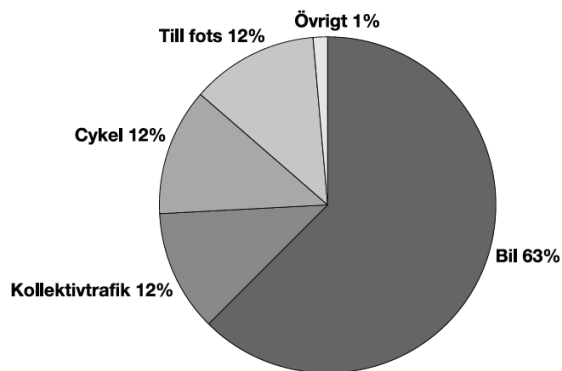
Effekten är givetvis svårbedömd, även om man vet genomförandetid, storlek och ambition på satsningen. Som stöd och inspiration refereras några exempel från annan litteratur:

Studier visar att samhällsplanering och ändrad ortstruktur kan minska biltransportarbetet med upp till 20 % (ref. 24) och att en ökning av bebyggelsestätheten med 1 % kan förväntas ge 0,3 % fler kollektivtrafikresenärer (ref. 20). Effekten är svårbedömd både genom det långa tidsperspektivet och utifrån vilket utgångsläge det är. En ökning av bebyggelsestäthet som gynnar kollektivtrafik, i kombination med nära avstånd till arbete och service ger dock extra effekt på överflyttning till gång och cykel.

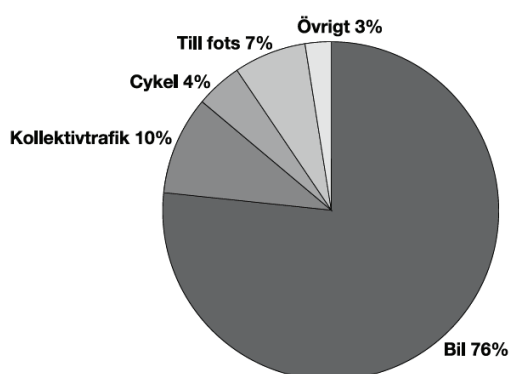
Färdsätt för boende i Kärnan



Färdsätt för boende i övriga Jönköping



Färdsätt för boende i övriga kommunen



Från Viktoria Transport Policy Institute uppges att en ökning av bebyggelsestätheten med 10 % ger 1-3 % minskning av biltrafiken. Områden med en blandning av bostäder och kommersiella lokaler minskar biltrafiken med 5-15 %, centralt boende genererar 10-30 % mindre trafik jämfört boende i ytterområden. Enligt VTPI använder 85-95 % av besökarna i externa handelsområden bil som transportmedel medan besökare i centrala handelsområden använder bil till 30-60 %. Dessutom är resorna kortare till centrala lägen. Enligt samma institut skapar ett väl utbyggt och attraktivt gång- och cykelvägnät 24 gånger fler gång- och cykelresor och minskar andelen bilresor med 5-15 %. I områden med väl utbyggd kollektivtrafik är det 10-30 % mindre biltrafik och bilinnehav.

Enligt en ny rapport från SIKA (ref. 36) kan överflyttning genom prioriterad planering för konkurrenskraftig kollektivtrafik i städer och stråk ge 6 % överflyttning av biltrafik till kollektivtrafik till år 2020 och 8 % till år 2040. Överflyttning till konkurrenskraftig cykeltrafik - 21 % till år 2020 och 30 % till år 2040.

Resursbehov

Egen personal samt eventuella kostnader för seminarier.

	År 1	År 2	År 3	Totalt
Seminarier om samband och hållbart resande	40 000	40 000	20 000	100 000

Ansvar, samverkan

Berörda inom arbetet med Program för hållbar utveckling, stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och detaljplaner. Samverkan kan ske med kollektivtrafikansvarig i kommunen, trafikhuvudmannen, skolskjutsansvarig och färdtjänst.

Utvärdering

Åtgärden i sig är till för att bekräfta och stärka samarbetet från övergripande mål till projekt med utvärdering som en del av arbetet. På kortare och längre sikt kan utvecklingen följas upp genom det etablerade arbetet i kommunen. Om man vill kan detta kompletteras med verktyg för uppföljning, t.ex. planindikatorer för att utvärdera avseende på exploateringsgrad, funktionsblandning, tillgänglighet till grönytor, kollektivtrafik, service och arbetsplatser, andel trygg skolväg, trafikslagsfördelning, partiklar, buller eller checklistor för måluppfyllelse i olika planskeden.

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Erfarenhetsåterföring och valda verktyg för uppföljning.
B	Kännedom	Andel berörda anställda och politiker som ska vara informerade om arbetet med Stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi och Program för hållbar utveckling samt seminarier och möten för hållbara resor.
C	Användning /deltagande	Andel berörda som deltar i arbetet med Stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi och Program för hållbar utveckling samt i seminarier och möten för hållbara resor.
D	Nöjdhet	Andel av berörda planerare, politiker och byggherrar som ser Stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi och Program för hållbar utveckling samt seminarier och möten för hållbara resor som en tillgång.
E	Acceptans	Andel av deltagarna i arbetet med Stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi och Program för hållbar utveckling samt i seminarier och möten för hållbara resor som känner att informationen varit värdefull och ha för avsikt att använda sina nya kunskaper
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel av deltagande i arbetet med Stadsbyggnadsvisionen, översiktsplanen och dess utbyggnadsstrategi och Program för hållbar utveckling samt i seminarier och möten för hållbara resor som ska applicera nya kunskaper i verksamheten och bidra till ökad samverkan.
G	Nöjdhet	Andel av deltagarna som applicerat nya kunskaper i verksamheten ska vara nöjda med sina åtgärder.

4. Målgruppsinriktad information om resvanor och resealternativ till allmänheten

I Jönköping har man under projektet Smart Trafikant arbetat med påverkansåtgärder via utskick och direktbearbetning av kommuninvånarna.

Att skapa beteendeförändring hos individer tar tid och kräver ett långsiktigt arbete. För att få så stor effekt som möjligt i förhållande till insats föreslår vi riktade kampanjer till olika målgrupper. Informationen behöver vara lättillgänglig och upplysa om de faktiska transportalternativen och dess positiva konsekvenser.

Att kombinera informationen med ett ekonomiskt incitament eller annan uppmuntran ger ofta ett större genomslag.

Information bör förslagsvis gå ut i följande sammanhang:

- Områden där potentialen för cykling är god.
- I samband med infrastrukturell åtgärd.
- I samband med flytt.
- Till bilister i biltäta områden där kollektivtrafikförsörjningen alternativt cykelmöjligheterna är goda.
- Boende i områden som visat sig vara förändringsbenägna gällande resvanor.

Målgrupp

- Kommuninvånare.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp.
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Kollektivtrafikresor Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubbleras. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Åtgärd

- Cykelplan
Jönköpingskommun ska genomföra åtgärdslistan i cykelplanen
 - Fortsatt utbyggnad av cykelnätet.
 - Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
 - Säkerställa bra och säker framkomlighet i viktiga målpunkter.
 - Förbättra servicen för cyklister t.ex. Fler parkeringar, cykelpumpar, vägvisning.
 - Marknadsföra möjligheterna att cykla och påverkansåtgärder för att öka cyklingen i kommunen
- Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan
 - Genomföra åtgärder enligt utredning

Aktiviteter

Nedan finns beskrivet fem olika grupper att rikta arbetet till. Genom att kombinera flera grupper stärks möjligheterna att påverka ytterligare.

För att informationen ska nå fram och sticka ut bland all annan information är det viktigt att kombinera information med erbjudande. Återkommande information ökar sannolikheten att resvanorna förändras. Skicka hellre mindre information i flera omgångar än tvärt om.

För att få en tilltalande layout som lockar till läsning behövs eventuellt en reklambyrå anlitas.

4a. Information till områden där cykelpotentialen är god

I Jönköpings kommun har en utredning gjorts över vilka områden pendlingspotentialen med cykel är som störst. De grupper som utpekats i utredningen är områden där många har sin arbetsplats inom lämpligt avstånd och med en topografi som inte avsevärt försvårar cykling.

Mer än 20 000 personer i Jönköping har sin arbetsplats inom cykelavstånd från hemmet. De potentiella cykelpendlarna utgör cirka 64 % av de förvärvsarbetande med bostad och arbetsplats inom det undersökta området och 49 % av alla förvärvsarbetande i samma område.

De största antalen potentiella cykelpendlare bor i stadsdelarna Centrum öster, Liljeholmen, Ekhagen, Jönköping söder och Bymarken. Områden där flest potentiella cykelpendlare har sin arbetsplats är Centrum väster, Centrum öster, A6-Ryhov, Huskvarna centrum,

Ljungarums industriområde och Gamla flygfältet (ref. 14). Till dessa områden bör informationen ha fokus på cykling.

4b. Information i samband med infrastrukturell åtgärd

Att kombinera information om resvanor med information om ny och bättre infrastruktur ökar både intresset och stärker känslan av omsorg från kommunen vilket i sin tur ökar möjligheterna att fler ändrar sitt beteende.

För att ändra invånarnas beteende kan krävas återkommande information. Vid ett infrastrukturprojekt finns alla möjligheter att på ett naturligt sätt informera. I Cykelplan för Jönköpings kommun (ref. 2) finns förslag på vilka gång- och cykelstråk kommunen bör prioritera och kostnader för dessa. I Cykelstråk och cykelparkering inom stadskärnan, Jönköpings kommun, har stadskärnans cykelstråk och parkeringar inventerats. I rapporten finns en mängd åtgärdsförslag för att göra cyklingen mer attraktiv (ref. 3).

Förslag på information i utskick, annonser eller redaktionell plats i lokaltidningen:

- Vad är det för typ av åtgärd som vidtagits?
- Vad innebär det praktiskt i restid, trygghet, tillgänglighet?
- Vad gör kommunen mer för att skapa en attraktiv stad?
- Hur kan den enskilde invånaren bidra – hållbart resande- miljö- ekonomi- hälsa?
- Erbjudande om prova-på-kort till kollektivtrafiken, bilpool etc.

Vid större åtgärder som en ny cykelbana eller belysning på ny cykelbana kan kommunen även arrangera en invigning för att sprida informationen. Det finns också möjlighet att dela ut belöningar till cyklister på nya sträckor eller den nya busslinjen. Då ges möjlighet att informera i förväg och aktiviteten är något man gärna berättar om för kollegor och familj.

Vid nya busslinjer eller nya tider för bussar kan man erbjuda gratisturer under en veckas tid på aktuell linje för att få folk att testa.

4c. I samband med flytt

I samband med förändring i livet innan man infunnit sig i nya vardagliga rutiner och vanor är man som person mer påverkbar än annars. Det är därför lämpligt att försöka påverka människor i samband med flytt, både flytt inom kommunen och nyinflyttade till kommunen. Det är då lämpligt att skicka information som är anpassad till det området de aktuella personerna flyttar till. Genom att hälsa välkommen till den nya bostaden i kombination med vilka resmöjligheter som finns känns informationen uppmuntrande .

Förslag på information i utskicken:

- Erbjudande om prova-på-kort till kollektivtrafiken, bilpool etc.
- Information om busstrafiken i området.
- Cykelkarta.
- Vad gör kommunen mer för att skapa en attraktiv stad?
- Hur kan den enskilde invånaren bidra – hållbart resande- miljö- ekonomi- hälsa?

4d. Till bilister

Vägtrafiken är den enskilt största källan till utsläpp av koldioxid, den främsta växthusgasen, i Sverige. Medan utsläppen från andra källor minskar, ökar de från trafiken. Eftersom bilen har många fördelar i vissa sammanhang måste vi respektera att inte alla alltid kan ställa bilen. För att nå bilister och göra det bästa av situationen föreslår vi aktiviteter på tankstationer. Man kan med fördel välja tankstationer i områden där trafiken tenderar att växa och där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Från resvaneundersökningen kan landbygdsområden med hög bilreseandel sorteras ut.

Information till dessa bilister kan förslagsvis innehålla:

- Fördelar med ökat lufttryck i däcken.
- Hur kör man sparsamt – vad gör det för skillnad i tid, pengar och miljö.
- Hur påverkas bränsleförbrukningen av hastigheten?
- Erbjudande om prova-på-kort i kollektivtrafiken, bör vara för minst 2 veckor (ref. 16). Möjlighet finns även att erbjuda rabatterade kollektivtrafikkort.
- Information om bilpool och jämförelse i kostnad mellan bilpoolsbil och egen bil.
- Informera om vilka alternativ som finns i anslutning till närliggande bostadsområden.

Det är vanligt att folk inte vet om vilka alternativa res sätt som finns i anslutning till sin bostad. Vanligt är också att de boende överskattar hur mycket tid det tar att cykla eller åka kollektivt samt underskattar tid och kostnad för egen bil. Därför kan det vara ett bra sätt att nå bilister genom att till en början kommunicera möjligheterna till minskade bränslekostnader/minskade utsläpp till följd av sparsamkörning och rätt lufttryck i däcken för att sedan informera om alternativen. Erbjudande om kollektivtrafikkort är ett bra sätt att få folk att prova.

4e. Information till kommuninvånare som är benägna att ändra resbeteende och där det finns möjlighet att cykla eller åka kollektivt

Jönköpings kommun har under våren 2009 låtit göra en omfattande resvaneundersökning i Jönköpings kommun (ref. 17). Genom undersökningen framkommer i vilka områden befolkningen är mest benägna att ändra sina resbeteenden. För att få så stor effekt i förhållande till insats som möjligt föreslår vi informationskampanjer till dessa områden.

För att undersöka förutsättningarna ytterligare har kartläggningar över närhet till kollektivtrafikhållplats och potential att arbetspendla på cykel studerats (ref. 14, 15).

Information till vissa områden

Följande områden föreslår vi för en hushållskampanj (sammanslagningen av orter är den samma som i resvaneundersökningen (ref. 17):

1. Kommuninvånare som har mindre än 5 km till stadskärnan (60 % av invånarna), enligt "Potential för arbetspendling med cykel".
2. Kortebo/Bymarken.
3. Österängen/Öxnehaga.
4. Huskvarna Söder/Bråneryd/Gråbo.

Områdena i punkt 2-4 är enligt resvaneundersökningen mest förändringsbenägna. Alla stadsdelarna inom de grupperade områdena har dock inte lika bra förutsättningar för cykelpendling. Därför bör man undanta eller förbättra enligt följande:

- Cykelpotentialen är inte bra i Öxnehaga.
- I Bråneryd är tillgången till busshållplats dålig (ref. 14, 15).

Informationen till områdena bör vara anpassad och presentera vilka färdmöjligheter som finns tillgängliga i området samt en positiv presentation av resultatet i resvaneundersökningen. Exempelvis kan man presentera att många har visat intresse att ändra sina resvanor i "ditt område" och vilka resalternativ som finns.

Utskicken kan förslagsvis innehålla:

- Vilka busslinjer som finns i anslutning till området.
- Hur lång tid det tar att cykla till olika målpunkter i kommunen.
- Erbjudande om prova-på-kort i kollektivtrafiken, korten bör gälla i minst två veckor (ref. 16). En annan möjlighet är att erbjuda rabatterade kollektivtrafikkort.
- Om det finns tillgång till bilpool i området och fakta om ekonomi etc.

För att visa på god vilja kan det vara bra om kommunen utför fysiska åtgärder för att ytterligare förbättra möjligheterna.

Det finns fördelar att skapa en dialog med de boende. Exempelvis kan de boende behöva skicka en anmälan om man är intresserad av olika prova-på-erbjudanden. Finns det intresse från kommunens sida att samla in synpunkter på cykelvägar och kollektivtrafiken så kan det efterfrågas. Då krävs dock också att det finns en mottagare på kommunen som är angelägen om att återkoppla och åtgärda vissa önskemål.

Dialog kan också skapas vid de aktiviteter på stan som kommunen redan idag arbetar med, exempelvis under Trafikantveckan eller via återkommande utskick där respons efterfrågas.

Förväntade effekter

Genom att fler ställer bilen och åker kollektivt eller cyklar finns stor potential till minskade utsläpp från fordon. Hur stor effekten blir är svår att säga.

Enligt de studier som gjorts i utredningen "Effekter av Mobility Management" (ref. 22) påverkas cirka 7 % av resorna för de personer som har fått information. Alla resor som görs påverkas, alltså inte enbart resor till och från arbetet.

Antaget att 2 000 personer får information och att dessa kör i snitt 1 500 mil per år och har en bränsleförbrukning på 0,8 l/mil. Åtgärden bidrar då till en minskning av koldioxidutsläppen med cirka 400 ton/år.

Resursbehov

Projektledaren för hållbart resande samt informatör från kommunen.

	År 1	År 2	År 3	Totalt
Framtagande av broschyrer	30 000	10 000	10 000	50 000
Kostnader för utskick	10 000			10 000
Totalt	40 000	10 000	10 000	60 000

Ansvar, samverkan

Denna aktivitet kräver samarbete mellan utförare av infrastrukturåtgärder, länstrafiken, informatörer och projektledaren för hållbart resande i Jönköping.

Utvärdering

Effekten av arbetet sker i samband med gröna nyckeltal och Program för hållbar utveckling.

Enligt cykelplan för Jönköpings kommun (ref. 2) görs årligen cykel- och hjälm-mätningar i centrala Jönköping. Dessa kan förslagsvis användas för att utläsa förändringar i aktuella områden.

SUMO

4a,

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal som erhållit material via informationsbroschyrer.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel av hushållen som snart efter utskicket provat på att byta färd-sätt minst en gång.
H	Permanent individuellt beteende	Andel av hushållen som har efter 1 år ändrat sitt beteende.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av ändrat resbeteende.

4b,

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal som erhållit material via informationsbroschyrer.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel av hushållen som snart efter utskicket provat på att byta färd-sätt minst en gång.

H	Permanent individuellt beteende	Andel av hushållen som har efter 1 år ändrat sitt beteende.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av ändrat resbeteende.

4c,

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal som erhållit material via informationsbroschyrer.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel av hushållen som snart efter utskicket provat på att byta färsätt minst en gång.
H	Permanent individuellt beteende	Andel av hushållen som har efter 1 år ändrat sitt beteende.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av ändrat resbeteende.

4d,

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal som erhållit material i samband med muntlig kontakt.
H	Permanent individuellt beteende	Andel av kontakterna hushållen som efter 1 år ändrat sitt beteende. Andel av kontakterna som åker kollektivt eller cyklar istället för att ta bilen. Andel av kontakterna som oftare mäter lufttrycken i däcken. Andel av kontakterna som tycker sig köra mer sparsamt.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av ändrat beteende.

4e,

Nivå		Förslag på indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal som erhållit material via informationsbroschyrer.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel av hushållen som snart efter utskicket provat på att byta färsätt minst en gång.
H	Permanent individuellt beteende	Andel av hushållen som har efter 1 år ändrat sitt beteende.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av ändrat resbeteende.

5. Tjänsteresor, samarbete med privata arbetsgivare

I Sverige utgör tjänsteresor cirka 12 % av det totala personresandet i km (ref. 23). Det finns mycket att vinna både ekonomiskt, miljömässigt och imagemässigt genom arbete med tjänsteresor och fordon. Eftersom kommunen är en stor arbetsgivare med mål att vara en god förebild är det bra om arbetet med kommunens egna tjänsteresor har kommit igång. Se åtgärd 1b.

Inom projektet Smart trafikant har företagsbearbetningen haft fokus på de anställdas resor till och från arbetet. I åtgärd 6 finns förslag på hur ett sådant arbete kan fortsätta. Denna åtgärd innefattar tjänsteresor inom företag, ej personalens resa till och från företaget.

Målgrupp

- Arbetsgivare i centrala Jönköping och andra områden med företag och bra kollektivtrafikförsörjning.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref.4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan.
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp.
- Minska transporternas konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Aktiviteter

För att spara resurser och för att företagarna själva ska kunna dela erfarenheter föreslås arbete i grupper om sex till åtta företag.

För att arbetsgivarna själva ska arbeta med frågorna krävs att man skapar en relation genom långsiktigt arbete och sedan finns med som stöd. Det viktigaste är att få företagen medvetna om vilka vinster som finns i arbetet, både ekonomiska vinster och miljövinster.

Projektledaren bör ansvara för marknadsföring av arbetssättet till de största företagen i centrala Jönköping som har stor andel tjänsteresor. Före första träffen bör projektledaren ha genomfört ett längre samtal med deltagarna om förväntningar och deras intressen. Olika företag har olika förutsättningar och arbetet måste anpassas därefter.

Nedan finns förslag på olika teman som bidrar till både bättre miljö och mindre kostnader för företagen.

Tjänsteresor - arbetsområden

- Möjligheter och förutsättningar med resfria möten – tid, pengar och fritid.
- Är användandet av bilpool ett alternativ? – Vad kostar det?
- Vad kostar företagsbilarna och hur används dessa? Finns det pengar att spara?
- Kan tillgång till kollektivtrafik fungera?
- Privat bil i tjänsten - hur används bilarna? En mobil arbetsplats där arbetsmiljölagen gäller.
- Informera företag om förutsättningar och ekonomi med miljöbilar.

Vid vissa träffar kan det vara en fördel att bjuda in externa föreläsare eller företag på orten som har erfarenheter av liknande arbete eller tillhandahåller service inom området.

Under träffarna är det även viktigt att företagen informeras om vikten av uppföljning av åtgärderna.

Förväntade effekter

Effekterna av åtgärden är beroende på hur företagen väljer att arbeta. Övergripande ger arbete med egna resor bättre kontroll över fordonsanvändande och därmed kostnaderna för resor. Ökad kontroll ger stora möjligheter att förbättra verksamheten och med det skona både miljö och ekonomi.

Väljer företagen att ersätta privat bilanvändande mot exempelvis bilpool kommer resandet och därmed utsläppen att minska. Arbetsgivaren får även bättre kontroll över sitt arbetsgivaransvar och troligt är också att trafiksäkerheten i tjänsten ökar.

Ersätts resor med resfria möten sparas både arbetstid, miljö och pengar. Enligt studier sammanställda i rapporten "Effekter av Mobility Managementåtgärder" kan man via resfria möten minska tjänsteresandet med 20 % (ref. 22).

En satsning på miljön kan även användas för att skapa bättre renommé för företaget och öka känslan hos de anställda av att ha en god arbetsgivare.

Resursbehov

Projektledaren för hållbart resande.

	År 1	År 2	År 3	Totalt
Ev. föredragshållare	20 000	20 000		40 000

Ansvar, samverkan

I arbetet behövs en samordnare, förslagsvis projektledaren för Hållbart resande, som samverkar med företagen.

Utvärdering

Målen och ambitionerna följs upp genom att samla information från företagens åtgärdsarbete. Vilka åtgärder som har genomförts och vad dessa bidragit till i fråga om minskat resande.

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
C	Användning /deltagande	Antal företag som har antagit erbjudandet.
F	Experimentellt individuellt beteende	Antal företag som har vidtagit någon av föreslagna åtgärder.
G	Nöjdhet	Antal företag som är nöjda med vidtagen åtgärd.
H	Permanent individuellt beteende	Antal företag som vill fortsätta att arbeta med företagets tjänsteresor.
I	Systemeffekter	Minskat koldioxidutsläpp.

6. Resor till och från arbetet - med privata och offentliga arbetsgivare

En stor del av våra resor är resor till och från arbetet. Enligt den resvaneundersökning som kommunen låtit utföra under våren 2009 är resorna till arbetet den vanligaste resan i Jönköpings kommun, bortsett från resor till bostaden, och utgör 31 % av alla resor. Medianlängden för resor till och från arbetet är enkel väg 6 km vardagar och medelvärdet är 13 km (ref. 17). Resorna till och från arbetet är också de resor som har den största andelen ensamåkare i bil (ref. 23).

Stor del av de boende i Jönköping har möjlighet att cykla, gå eller åka kollektivt till arbetet. Mer än 20 000 personer i Jönköping har sin arbetsplats inom cykelavstånd och utgör därmed potentiella cykelpendlare (ref. 14).

Av dem som har tillgång till fri parkering åker tre av fyra bil till/från arbetet. Av dem som har tillgång till parkeringsplats med avgift åker endast hälften bil (ref. 17).

Här föreslås att projektledaren för hållbart resande primärt arbetar med resor till och från arbetet för de anställda i Jönköpings kommun. Det finns även möjlighet att inom företagssamarbetet som beskrivs under åtgärd 5 arbeta vidare med resor till och från arbetet. Genom att arbeta vidare med företagsgrupperna sparas marknadsföringstid och resurser.

Inom relativt kort sikt skulle man kunna utveckla arbetet till att omfatta landstinget som dels är en stor arbetsgivare och också har varit engagerad i arbetet med Smart Trafikant.

Målgrupp

- Anställda i Jönköpings kommun inom privat och offentlig sektor

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan.
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp.
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Åtgärd

- Cykelkedjan
Jönköpings kommun ska minst under 2009-2011 fortsätta med konceptet Cykelkedjan som drivits inom ramen för Smart Trafikant.
- Minskad gratisparkering i centrum
Jönköpings kommun ska föra en dialog med stora arbetsgivare i centrum om att undvika att subventionera att åka bil till arbetet genom att minska förekomsten av gratis/subventionerade parkeringsplatser. Åtgärden inleds inom ramen för projekt Östra Centrum och utvärdering av detta ska göras innan ytterligare steg tas.

Aktiviteter

Det finns många områden att arbeta med för att påverka de anställdas resor till och från arbetet. Nedan finns en mängd olika förslag listade. Det finns möjlighet att arbeta med allt ifrån en aktivitet i taget till flera parallellt.

- Information i samband med nyanställning
Vid förändringar är vi mest påverkbara. Informera den nyanställda vilka alternativ som finns för att ta sig till och från arbetet. Kanske det går snabbare att cykla än att åka bil och dessutom tillkommer hälsoeffekter och externa nyttor.
- Subventionera kollektivtrafikkort
Att erbjuda förmånskort till de anställda är att uppmuntra miljöanpassat resande och kan ses som en del i företagets miljöarbete. Att som subventionera kollektivtrafikkort till anställda är liksom parkeringsplatser vid arbetsplatsen en skattpliktig förmån.
- Skapa förutsättningar för de anställda genom att anlägga bra cykelställ och se till att det finns möjligheter att duscha
Säkra cykelställ är en viktig faktor för att få fler att välja cykeln för resor till och från arbetet. Det optimala är ställ under tak, med belysning och med enkel låsanordning. Genom att kunna erbjuda dusch och ha tillgång till klädkåp ökar attraktiviteten ytterligare. Duscharna bidrar till att personer med lång cykelväg kan se sin resa till arbetet som ett träningspass. Finns ingen möjlighet att ordna med duschrum på arbetsplatsen kan det finnas möjlighet att avtala med något gym eller annat företag i närheten.

- Cykla till arbetet på arbetstid
Att cykla till arbetet förbättrar hälsan. Att god hälsa bidrar till bättre prestationer på arbetet är inget nytt. Genom att erbjuda de anställda en timmes träning/vecka som även kan läggas på cykling eller promenad till och från arbetet finns det ytterligare motiv att cykla eller gå till arbetet.
- Erbjud cykelservice på våren
Uppmuntra till cykling genom att erbjuda cykelservice i anslutning till arbetet. Cyklingen underlättas med en fungerande cykel och viss personal cyklar kanske till arbetet en första gång för att få cykeln servad vilket kan ge mersmak.
- Fortsatt arbete med cykelaktiviteter
Jönköpings kommun ska minst under 2009-2011 fortsätta med konceptet Cykelkedjan som tidigare drivits inom ramen för Smart Trafikant (ref. 4). För att få nytändning i arbetet med cykling till och från arbetet finns också möjligheten att gå med i Cykelutmaningen. Cykelutmaningen är ett väl beprövat koncept där ett externt företag erbjuder helhetskoncept och sköter all information och hantering av deltagarsupport, administration, uppföljning m.m. Cykelutmaningen arbetar för att etablera sig i Jönköping och har samarbete med Sportson. Personalansvarig brukar vara kontaktperson i kommunerna. Idag har Cykelutmaningen cirka 10 000 deltagare. Ev. finns även fler cykelkampanjer att välja mellan.
- Förmånsbeskatta eller ta bort parkeringsplatser vid arbetet.
Av dem som har tillgång till fri parkering åker tre av fyra i bil till/från arbetet. Av dem som har tillgång till parkering med avgift åker endast hälften bil (ref. 17).
Parkeringsplatser är en skattepliktig förmån. Företagen har med det ett sätt att motivera indragning av parkeringsplatser alternativt att ta betalt för parkeringarna. För kommunen finns möjlighet att tillsammans med Skatteverket informera om hur parkeringarna hanteras bäst. Arbetet kommer att påbörjas i Östra centrum. Efter utvärdering är nästa etapp Västra centrum.

Effekter

Effekten av åtgärden är helt beroende på hur kommunen och eventuella företag väljer att arbeta liksom antalet företag och hur de som deltar i gruppen arbetar vidare med sina åtgärder.

Enligt en rapport från SIKA kan förmånsbeskattning eller avgiftsbeläggning av parkering på arbetsplatser ge en minskning av biltrafiken på 20 % (ref. 36).

I rapporten "Effekter av Mobility managementåtgärder" har man kommit fram till att resplaner för företag i genomsnitt minskade arbetsresandet med bil med 5-20 % i högtrafik för de företag man arbetade med (ref. 22).

Enligt genomförd resvaneundersökning i Jönköping är det 65 % som kör bil till och från arbetet. För kommunen, med sina 10 325 anställda, skulle det innebära att 1 340 - 3 400 personer väljer alternativa resätt än bilåkande vid resande till och från arbetet. I Jönköpings

kommun är den genomsnittliga reslängden 13 km (ref. 17), vilket motsvara 26 km per vardag under 225 arbetsdagar/år. De längre resorna kan eventuellt ersättas med kollektivtrafik.

Antaget att de anställdas bilar förbrukar som genomsnittsbensinbilen, 0,84 l/mil⁶, innebär det en minskning på mellan 390 och 1 560 ton utsläpp av koldioxid/år.

De personer som byter bilresandet mot cykel får även en bättre hälsa, vilket sekundärt även ger kostnadsbesparingar för arbetsgivaren och landstinget.

Utöver koldioxidbesparingar och ekonomiska vinster för den enskilde bidrar arbetet även till mindre trängsel. Frigjord parkeringsyta kan vid behov användas av företagens kunder.

Resursbehov

Personalkostnad för projektledaren för hållbart resande.

Ansvar, samverkan

I arbetet med kommunanställdas resor till och från arbetet behövs ett samarbete mellan projektledaren för hållbart resande och berörda förvaltningar.

Angående information om förmånsbeskattning av parkeringsplatser är ett samarbete med Skatteverket bra.

Utvärdering

Målen och ambitionerna följs upp med hjälp av medarbetarenkät.

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
C	Användning /deltagande	Antal informationstillfällen i kommunen. Antal närvarande vid första företagsträffen.
F	Experimentellt individuellt beteende	Antal vidtagna åtgärder i kommunens verksamhet. Andel företag som vidtar minst en åtgärd.
H	Permanent individuellt beteende	Andel anställda i kommunen som efter ett år ändrat sitt sätt att resa till och från arbetet. Andel anställda i företagen som efter ett år ändrat sitt sätt att resa till och från arbetet.
I	Systemeffekter	Koldioxidbesparing till följd av minskat bilresande till och från arbetet. $2,36 \text{ (kg CO}_2 \text{ /liter bensin)} * 0,84 \text{ (bränsleförbrukning)} * \text{antal mil.}$

⁶ www.scb.se

7. Barns skolvägar

Jönköping är ett föredöme med sitt arbete gällande miljö- och trafiksäkerhetskrav vid skolskjutsar och har ett omfattande material för arbete med barns skolvägar.

De skolor som fortfarande inte påbörjat något arbete eller som inte kommit igång ordentligt behöver stöd i att förändra resvanorna för föräldrar och barn eftersom många kör sina barn till skolan. Detta är ett återkommande problem i många kommuner och för många skolor.

Skjutsandet lägger grund för barnens vanor, bidrar till trafikfaror runt skolorna, trängsel och hälsovådliga utsläpp.

För att få fler barn att cykla eller gå till skolan kan man arbeta på många olika sätt och Jönköping har ett etablerat arbete där skolorna erbjuds stöd inom Trafik och miljömedveten skola.

Stadsbyggnadskontoret arbetar för att etablera lämna-och-hämta-platser och vandrande skolbussar. I samverkan mellan stadsbyggnadskontoret, skol- och barnomsorgsförvaltningen och miljökontoret anordnas årligen en "Gå och cykla till skolan"-kampanj. Syftet är att få fler barn att på ett tryggt och säkert sätt gå och cykla till och från skolan. Den skola som arbetat bäst med detta under läsåret får en utmärkelse.

För att satsningen och resurserna ska nå större genomslag föreslår vi att man riktar arbetet mot skolor i områden som visat störst förändringsbenägenhet samt fokuserar på att få igång ett aktivt arbete på ett par skolor i taget.

Målgrupp

- Rektorer.
- Lärare.
- Elever i åk 3-5.
- Föräldrar.

Mål och visioner

Ur: Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Kommunen har en väl utbyggd och hållbar infrastruktur där kollektivtrafik och gång och cykel prioriteras framför biltrafik.
- Kommunens fortsatta tillväxt sker genom långsiktigt hållbar stadsutveckling.
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan.
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Minska behovet av privata motorfordon och främja alternativ som är tillgängliga för alla.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012. Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Aktiviteter

I arbetet för att få fler att gå och cykla föreslår vi ett arbete i flera steg. Arbetet inriktas på ett par skolor i taget i områden där förändringsbenägenheten och stor, och med åldersgrupper där påverkan når störst effekt.

Satsningens tre steg:

1. Arrangera vandrande skolbussar.

Informera skolledningen och ge stöd tills ett beslut fattats. Delta vid föräldraträffar och informera om trafiksäkerhet och hälsa samt hur man praktiskt arrangerar vandrande skolbussar. På respektive skola behöver finnas en ansvarig för arbetet som aktivt driver frågan med personal, föräldrar och barn. Informationen behöver hållas vid varje terminsstart i skolorna och arbetet behöver följas och stötts lokalt under terminens gång. Den lokala resursen kan antingen vara en från skolan alternativt kommunens trafiksäkerhetssamordnare som redan idag arbetar med vandrande skolbuss.

I skolor där ambitionerna är höga kan man tillsammans med barnen sätta ut hållplatser med tidtabeller längs vissa gång- och cykelstråk. Genom att engagera eleverna ökar deras intresse för att gå. Eventuellt kan man av någon organisation t.ex. ett lokalt försäkringsbolag, få reflexvästar eller bidrag till skyltar. Är skolvägen trygg och säker kan barnen gå själva. Finns passager eller andra risker längs vägen behöver elevernas föräldrar turas om att gå med den vandrande skolbussen varje morgon. Viktigt för att få kontinuitet är att det känns enkelt och man måste därför innan reda ut exempelvis vad man gör om ett förälder som ska gå får förhinder eller om en elev inte dyker upp.

2. Hämta- och lämna- platser i anslutning till skolorna.

Det finns ett politiskt beslut att kommunen ska anordna hämta-och-lämna-platser i anslutning till skolorna. Genom att kombinera detta arbete med vandrande skolbuss ökar uppmärksamheten kring arbetet och sannolikheten att fler går ökar.

Kommunen kan också bygga hämta-lämna-platser i anslutning till skolskjutshållplatserna för de barn som åker skolbuss och kan gå vandrande skolbuss till dessa.

I dag arbetar kommunen med information och planerar hämta-och-lämna-platserna tillsammans med rektorer och den lokala styrelsen på skolan. Information till föräldrar om arbetet kan lämpligen göras i samband med föräldraträffarna kring vandrande skolbuss.

3. Kvalitetssäkra stråk.

För att ytterligare öka säkerhet och få uppmärksamhet kring arbetet kan ovan åtgärder lämpligen kombineras med kvalitetssäkra stråk. Det optimala är om vandrande skolbussarna kan gå längs kvalitetssäkra stråk där det är:

- Trygga passager.
- Ljussättning längs vägen.
- Breddade gångvägar.
- Ordentliga cykelställ i anslutning till skolorna.

Andra aktiviteter man kan arbeta med och involvera elever och lärare:

- Eleverna själva får identifiera vilka platser som är otrygga.
- Eleverna får identifiera vägmärken längs skolvägen och ta reda på vad dessa betyder.
- Räkna på hur mycket koldioxid som sparas genom att gå eller cykla.
- Tävling, hur ska hållplatsskyltarna se ut?

Arbetet bör följas upp för att kartlägga vad arbetet har bidragit till i minskade utsläpp och säkerhet kring skolorna. Informera sedan föräldrar, elever och lärare om vilka positiva effekter som uppnåtts och berätta vilka fysiska åtgärder som genomförts.

Förväntade effekter

Den mest betydande effekten av arbetet är att trafiksäkerheten i skolornas närområde förbättras avsevärt. Eftersom det runt skolorna rör sig mycket barn i olika åldrar som kommit olika långt i sin fysiska och mentala utveckling vad gäller förståelse för trafikfaror. Skolan ska vara en trygg plats.

I utvärdering av Smart trafikant nämns en upplevd minskning av biltrafiken vid berörda skolor, men utan exakt andel. Vid liknande arbete i Göteborg och Stockholm har en minskning av trafiken noterats på 10-23 % runt skolorna. En viktig aspekt i arbetet med barns skolresor är också att möjligheten för föräldrarna att ställa bilen ökar. Föräldrarna får en delresa mindre vilket ökar möjligheten att ändra sitt eget resval. Dessutom har påverkan från barnen och andra föräldrar visat sig kunna ge effekt.⁷

⁷ www.sakerskolvag.stockholm.se

Alla bilar som stannar vid skolorna idag bidrar givetvis till stor påverkan på miljön. För eleverna är de mest betydande faktorerna trafikfaran och hälsovådliga ämnen. Eftersom skolorna ofta ligger relativt nära hemmen har bilarnas motorer inte hunnit bli varma vilket kan medföra att reningen fungerar sämre.

Elever som går eller cyklar till skolan är piggare och presterar bättre under lektionerna. Eleverna får också daglig motion och vanor kring bilanvändande anläggs. Är man van att gå och cykla som är det större chans att man fortsätter med det beteendet i vuxen ålder.

Resursbehov

För arbetet behövs arbetstid från kommunens anställda. Då det redan finns beslut om att hämta-och-lämna-platser ska etableras bidrar inte det ytterligare kostnader. Kostnader för eventuella säkra skolvägar tas från budgeten för kommunens cykelplan, bidrag från Vägverket och ingår i kommunens övriga verksamhet. Tillkommer gör kostnader för informationsmaterial.

Kostnader för informationsmaterial uppskattas till 100 000 under en treårsperiod varav 60 000 under år ett då materialet behöver tas fram.

Ansvar, samverkan

Arbetet drivs av trafiksäkerhetssamordnaren, Trafik och miljömedveten skola med stöd av projektledaren för hållbart resande och i samarbete med ledare, personal, föräldrar och elever vid skolorna.

Utvärdering

Kommunens mål och visioner följs upp i det årliga uppföljningsarbetet inom Program för hållbar utveckling – miljö 2010 - 2020.

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
F	Experimentellt individuellt beteende	Antal skolor som testar vandrande skolbuss. Antal skolor som etablerar hämta lämna platser. Antal stråk i anslutning till skolor som kvalitetssäkras.
G	Nöjdhet	Antal skolor som upplever skillnad efter genomförd aktivitet.
H	Permanent individuellt beteende	Andel elever som går eller cyklar till skolan ett år efter genomförd kampanj.
I	Systemeffekter	Koldioxidbesparing till följd av mindre bilresande. Antal färre bilar vid skolorna. Uppföljning bör göras årligen.

www.huddinge.se/Trafik-och-vagar/Trafiksakerhet/Saker-skolvag/

www.nyavagvanor.se/nyheter/18-kampanj-om-korta-resor-och-utmaningen.html

8. Sprid information om lyckade åtgärder och genomförda undersökningar

I Jönköping har det gjorts och görs många bra saker för att ändra invånarnas resvanor. Genom att information om arbetet bidrar det till att marknadsföra Jönköping som en attraktiv stad, uppmuntra invånarna att fortsätta sina bra resval och till att fler ska bli intresserade av att bidra till en mer trivsamt stad.

Målgrupp

- Boende i Jönköpings kommun.
- Kommunanställda i Jönköping.
- Anställda i privat sektor i Jönköping.

Mål och visioner

Ur Program för hållbar utveckling (ref. 4) – miljö 2010 – 2020:

Visioner

Visioner för framtiden

- Person- och godstransporter sker effektivt och med förnyelsebara energikällor.
- Verksamhetsutövare och invånare i Jönköpings kommun har god kunskap om miljöfrågor och arbetar aktivt för minskad negativ påverkan.
- Jönköpings kommun är en god förebild i arbetet.

Ålborg- åtaganden

- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp.
- Minska transporterens konsekvenser för miljö och folkhälsan.
- Bygga upp deltagande och kapacitet för hållbar utveckling i lokalsamhället och i den kommunala förvaltningen.

Detaljerade mål

Hela kommunen

- Antalet resor med kollektivtrafik/invånare (exklusive resor till och från skolan) ska till 2020 dubblas. Som delmål ska gälla minst 30 % ökning till 2012.
Basår 2007: 85 resor/invånare.
- Senast 2015 ska cyklandet till och från centrum öka med 30% jämfört med 2010.
- För att förbättra möjligheterna att cykla till/från och inom stadskärnan ska åtgärderna i utredningen Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan vara genomförda senast 2012.

Aktiviteter

Det finns möjlighet att sprida informationen både internt i kommunen via nyhetsbrev och intranätet och till allmänheten via lokalpress.

Till media kan man antingen skicka pressmeddelanden och få artiklar alternativt köpa små annonser med positiva budskap. För att få bästa resultat anlitas en reklambyrå.

Exempel på olika teman:

- 40 % åker kollektivt för att det är snabbt, smidigt eller bekvämt! Testa du också (ref. 18)!
- Undersökning visar att vissa resenärer tyckte det är smutsigt på resecentrum, nu börjar vi städa oftare (ref. 18).
- X % i din stadsdel är villiga att ändra sitt resbeteende, bidra du också (ref. 17)!
- I X satsar vi nu på att upprusta cykelbanorna för att underlätta för dig.
- Nu har kommunen köpt nya cyklar, gör det du med!

Effekter

Effekterna av en satsning att sprida information är svåra att mäta. Att sprida information om sitt arbete bidrar både till att bilden av Jönköping förbättras och förhoppningsvis till att andra aktörer och enskilda inspireras.

Informationen ger ökade kunskaper i alternativa resätt och om hur små och stora åtgärder kan bidra till en trivsammare stad. Vilket i sin tur kan bidra till att fler ställer bilen och att fler företag satsar på miljöfordon etc.

Effekterna av arbetet torde bidra till mindre miljöpåverkan och trivsammare stad genom hållbarare resor samt att kommunens varumärke stärks.

Resursbehov

Personalkostnader för projektledaren för hållbart resande samt kommunens informatör. Beroende på hur kommunen väljer att arbeta tillkommer kostnader för reklambyrå, annonskostnader, kostnader för ev. utskick.

Samverkan/Ansvar

Ansvarig för arbetet är projektledaren för hållbart resande, med stöd av informatör och i samverkan med de aktörer som är inblandade i åtgärdsarbetet inom hållbart resande.

Utvärdering

SUMO

Nivå		Föreslagna indikatorer
A	Nyttiga prestationer	Antal annonser i lokaltidningar. Antal utskickade pressmeddelanden.
B	Kännedom om tjänst	Andel av kommuninvånare som sett annonser respektive eventuella artiklar. Antal företag/organisationer som har sett annonser respektive eventuella artiklar.
F	Experimentellt individuellt beteende	Andel kommuninvånare som testat att ändra sitt beteende vid enstaka tillfälle. Antal företag/organisationer som vidtar åtgärd för hållbart resande till följd av informationen.
H	Permanent individuellt beteende	Andel kommuninvånare som efter ett år har ändrat sitt beteende. Antal företag/organisationer som arbetar vidare för hållbart resande i sin organisation ett år efter genomförd kampanj.
I	Systemeffekter	Minskade koldioxidutsläpp till följd av invånarnas ändrade beteenden och företag/organisationers vidtagna åtgärder.

Underlagsrapporter

Som underlag till handlingsplanen har följande dokument för Jönköping studerats:

1. Cykelkarta, Jönköping och Huskvarna med omnejd, 2009.
2. Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008.
3. Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan, Jönköpings kommun, 2009.
4. Framtidens Jönköping, Program för hållbar utveckling - miljö 2010-2012, 2009.
5. Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping år 2005-2007, 2007.
6. Hur mår Jönköping? Gröna nyckeltal, 2009.
7. Jönköping – staden och sjöarna, Stadsbyggnadsvisionen 2.0 från tanke till handling, 2008.
8. Jönköpings kommuns miljöpolicy, 2008.
9. Jönköpings kommuns miljöprogram – Agenda 21, 2008.
10. Jönköpings Naturvårdsprogram 2009 – 2013, 2009
11. Klimatsmarta Jönköping, energi- och klimatprogram 2009.
12. Kollektivtrafikutredning Huskvarna, Bankeryd, Tabergsdalen, 2008
13. Organisation av kommunens miljömålarbete samt deltagande i program uthållig kommun, 2007
14. Potential för arbetspendling med cykel inom Jönköpings stad, 2007.
15. Potential för arbetspendling med kollektivtrafik i Jönköpings kommun, 2008.
16. Resultat och utvärdering av Smart Trafikant- ett projekt inom hållbart resande, 2008.
17. Resvanor i Jönköpings kommun, 2009.
18. Start och målpunktsundersökning för Jönköpings resecentrum, 2009.

Referenslitteratur

19. Aktivt Trafikantstöd, Göteborgs stad, 2005.
20. Bebyggelseutveckling i storstadsregionerna, Berglund, de Verdier, Stålnacke, Vägverket, 2005.
21. Bilpoolsutredning Sundbybergs stad, Ecoplan, 2006.
22. Effekter av Mobility Management åtgärder, Karin Brundell Frej, Stockholm Mobilitet, 2006.
23. Effektsamband för vägtransportsystemet Sektorsutgifter och myndighetsutövning – Effektkatalog, Vägverket, 2008.
24. Fysiska strukturer för hållbar utveckling i medelstora och små städer och tätorter, Falkheden, L., Malbert, B., 2000, och Transportenergi i byer og pendlingsregioner, Næss, P, 1993, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo samt Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem, delrapport för N, O och P län, 2000.
25. Handbok hållbart resande, Den goda staden, 2009.
26. Handbok i bilsnål samhällsplanering, Lunds kommun, 2005.
27. Handlingsplan Effektivare resor och transporter i Sundbybergs stad, T. de Verdier, Sundbybergs stad, 2007.
28. Miljöbilssituationen i Jönköping, Gröna Bilister, 2008.

29. Planera bilsnålt med planindikatorer, Lund, 2006.
30. Reskostnadsanalys Länsstyrelsen Stockholm och Stockholm Mobilitet, 2007.
31. Scenario Miljö 2010, VBB samhällsbyggnad, 1995.
32. Theory of planned behaviour, Ajzen & Fishbein, 1980.
33. Utsläppsdata emission o distribution, Nätverket för Transporter och Miljön, 2007.
34. Well Measured. Developing Indicators for Comprehensive and Sustainable Transport Planning, Todd Litman, Victoria Transport Policy Institute, 2005.
35. Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet, Vägverket, 2002.
36. Överflyttningspotential för person- och godstransporter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp, SIKa, 2008.



STADSKONTORET
Handlingsplan för hållbart resande i Jönköpings kommun 2011-2013
inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern