

ÖCKERÖ KOMMUN

Beslutsdatum:	2020-05-26
Beslutande:	Kommunstyrelsen
Giltighetstid:	Tills vidare
Dokumentansvarig:	Enhetschef plan och fastighet
Upprättad av:	Samhällsplanerare

Riktlinje för mobilitet

– ett anpassat följduppdrag till kommunens Trafikstrategi

”Med stöd av trafikstrategin ska Öckerö kommun ta fram ett kommunövergripande trafikprogram. Trafikprogrammet ska innehålla de planer som krävs för att utvecklingen mot ett hållbart trafiksystem ska kunna omsättas till kostnadseffektiva konkreta åtgärder i det befintliga trafiksystemet.” Riktlinje för Mobilitet handlar framför allt om mobility management, en av de tio planerna i trafikprogrammet, men ger också ett strategiskt underlag för åtgärdsplanering inom ramen för ytterligare tre planer: gång- och cykelplan, kollektivtrafikplan och parkeringsplan.

Genom att integrera dessa fyra teman; mobility management, gång och cykel, kollektivtrafik och parkering, med varandra kan helhetslösningar formas som ger större effekt för en hållbar mobilitet.

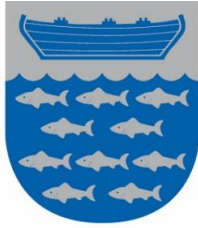
Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten så tidigt som möjligt, helst redan innan den börjat.

Mobility management är enligt en officiell definition hämtad från EU-projektet MOMENTUM: Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att

- uppmuntra användandet av miljöanpassade färdssätt
- förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande.

Innehåll:

Bakgrund och förutsättningar.....	2
Principer och ställningstaganden.....	4
Analys och rekommendationer	6
Bilagor	22



ÖCKERÖ KOMMUN

Bakgrund och förutsättningar

BEGREPPET MOBILITET

Denna riktlinje för mobilitet handlar om att möjliggöra förflyttningar utifrån de behov som finns i samhället. Att använda begreppet mobilitet istället för till exempel trafik, transport eller infrastruktur gör att det är lättare att se behoven och utgå ifrån dessa när lösningar söks. Då minskar risken att samma lösningar som tidigare, och som blivit en del av problemet, återanvänds och bara skjuter problemet längre fram i tiden. Ett mycket vanligt exempel på kontraproduktiv mobilitetslösning är att vid ökad trängsel bygga ut infrastruktur för oönskad trafik. Redan hälften (44%) av all bebyggd yta i landet utgörs av transportinfrastruktur (scb 2019).

”Det krävs ett helt nytt sätt att tänka för att lösa de problem vi skapat med det gamla sättet att tänka.”

(Einstein)

Kommunens Trafikstrategi har pekat ut riktningen för vilken mobilitet som är önskad respektive oönskad. Denna riktlinje för mobilitet lägger ett pussel av många faktorer som styr mobiliteten i samhället och pekar ut hur kommunen kan leda och agera för att underlätta resan till ett hållbart samhälle.

HÅLLBAR UTVECKLING KOPPLAT TILL MOBILITET

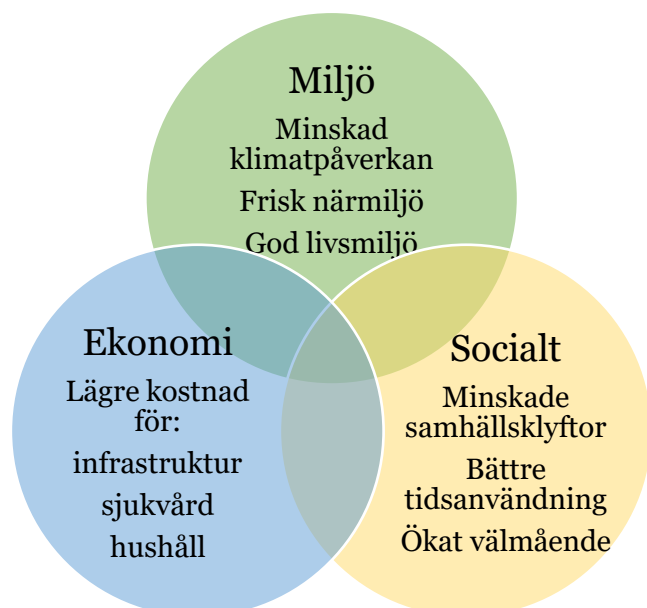
Hållbar utveckling ska förstås som både ett tillstånd och en process som innebär att mänskliga rättigheter tillgodoses genom att våra samhällssystem är effektiva och fungerar inom ramen för jordens förmåga att både producera resurser och hantera biprodukterna av dess användning.

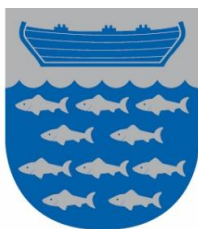
I stort sett alla samhällssystem bygger sedan industrialiseringen på motsatsen. Mobiliteten och transportsystemen i industrialiserade länder är inget undantag. Dock finns stora vinster att göra vid en utveckling till ett mer hållbart resande, såväl miljömässiga, ekonomiska som sociala, se figur 1:

Konkreta nyttor för Öckerö kommun kan exempelvis vara: ökad attraktivitet för permanentboende, arbetskraft och besökare, ökad trafiksäkerhet och lägre sjukskrivningstal.

Figur 1.

Nyttor med hållbar mobilitet fördelade på de tre hållbarhetsaspekterna miljömässig, ekonomisk samt social hållbarhet.





ÖCKERÖ KOMMUN

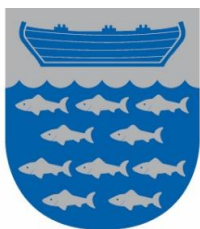
UTGÅNGSPUNKTER

Den centrala utgångspunkten för riktlinje för Mobilitet är att människors behov av att förflytta sig ska tillgodoses bättre samtidigt som biltrafikens negativa effekter minskar, i enlighet med Trafikstrategin. Detta innebär i praktiken att resandet i egen bil måste minska och det kollektiva resandet öka i den mån det behövs, samt att fler resor görs för egen maskin (gång, cykel etc.) vilket bidrar mycket positivt till folkhälsan. Den här utvecklingen är nödvändig av flera skäl: för att bidra till en säkrare, trivsammare och friskare kommun men också med hänsyn till trängsel i regionen och klimat- och miljöpåverkan globalt.

Trafikstrategin bygger på sex stycken delstrategier vilka är:

1. Trygghet, tillgänglighet och trivsel för gående och cyklande,
2. Tillgänglig och trivsam kollektivtrafik.
3. Tillgängliga, trygga och trivsamma parkeringar.
4. Trygga och tillgängliga transporter.
5. Attraktiv kustzon för boende och rekreation.
6. Förutsättningar för sunda resvanor.

Tack vare denna riktlinjes helhetsperspektiv och inkludering av alla dimensioner av hållbarhet bidrar en efterlevnad av riktlinjen till alla delstrategierna samt även andra relevanta kommunala, regionala, nationella och internationella hållbarhetsmål, såsom VGR:s vision Det goda Livet och klimatstrategi för Västra Götaland samt FN:s Agenda 2030.



ÖCKERÖ KOMMUN

Principer och ställningstaganden

Ställningstaganden baserade på innehållet i kapitlet Analys och rekommendationer.

ÖVERGRIPANDE REKOMMENDATIONER

1. Gör skillnad på innebörden av begreppen "behov" och "efterfrågan". Som regel har kommunen skyldighet att tillgodose behov medan marknaden möter efterfrågan. Ofta används begreppet behov när det egentligen handlar om efterfrågan.
2. Använd kommunens begränsade yta mer effektivt - komplettera den dominerande småhusbebyggelsen med mer koncentrerad bebyggelse i strategiska lägen, för bättre möjligheter att försörja fler med nära service och kollektivtrafik.
3. Fokusera på att forma förutsättningarna för att främja hållbar mobilitet och stävja ohållbar mobilitet i alla dimensioner som påverkar valet av resa och färdmedel (fysiskt, digitalt, informativt, intuitivt) - så nära källan där valet görs som möjligt.
4. Ta vara på trender och underblås de normförändringar som är önskvärda. Väg in normperspektiv och trender vid förslag som rör mobilitet utifrån både risker och möjligheter.
5. Se till att kommunens organisation alltid föregår med gott exempel, speciellt där förändringar för att öka hållbart resande innebär att utökade krav ställs på individer och grupper.
6. Uppmärksamma alla fysiska åtgärder som görs för att stimulera hållbar mobilitet, i syfte att öka effekten av åtgärden. Använd bara kampanjer som verktyg när det finns nya förutsättningar för mobiliteten. Undvik pekpinnar och attityd-fokus i kommunikationen. Följ upp åtgärder.

REKOMMENDATIONER FÖR SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Kollektivtrafiknära lägen

Ska förtätas effektivt med flerbostadshus och service samt vara tillgängliga för gående, cyklande och funktionsvarierade.

Nya exploateringsområden

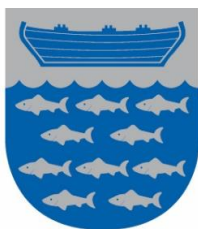
Ska planeras och byggas ut med hållbart resande som utgångspunkt och endast tillgodose plats för bil baserat på behov och inte efterfrågan.

Säsongpåverkade områden

Ska ges bättre förutsättningar för cyklande och kollektivtrafik. Bilparkering ska inte dimensioneras för efterfrågan vid högsäsong.

Bilfria områden

Ska värnas som attraktiva livsmiljöer och goda exempel och med tiden bli fler.



ÖCKERÖ KOMMUN

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER OCH PRIORITERINGAR

Utifrån analys, rekommendationer, principer och ställningstaganden föreslås lämpliga åtgärder för närmare utredning.

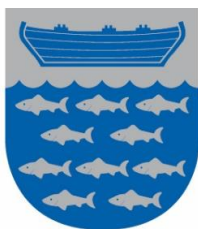
Handlingsplan Mobility management

Åtgärd	Ansvar	Tidsplan	Kostnad
Bokningssystem för fordon (förhandsvalet ska vara cykel och val av bil ska kräva fler "klick")	Digitalisering och kommunikation?	Kort sikt?	Inom ram?
Parkerings lokalisering och synlighet (cyklar ska parkera närmast och synligast)	Gatuenheten	Kort sikt, löpande	Låg?
Samverkan med företag om gröna resplaner etc.	Besöks- och näringslivsenheten	Kort sikt, löpande	Inom ram/låg?
Trafikmiljöers utformning (närhet, genvägar, trygghet och säkerhet för hållbara trafikslag)	Gatuenheten (+ Plan och bygg)	Löpande	Inom ram
Avtal med exploatörer om mobilitetsåtgärder	Mark och exploatering	Löpande	Inom ram

Åtgärds paket för målgrupper

Målgrupp, kort sikt	Åtgärd prio.1	Åtgärd prio.2	Åtgärd prio.3
1. Kommunorganisationen	Se tabell ovan	Se tabell ovan	Se tabell ovan
2. Större företag, interna	Gröna resplaner	Mobilitetstjänster	Växla upp åtg1&2
3. Bilpendlare längs expressbusstråket	Beläggningsinfo pendelp. Pinan	Kampanj nytt biljettpreis Öö-Gbg	Åtgärd+kampanj om samåkning
4. Cyklister (de 34% som cyklar "då och då", enligt potentialstudie VGR)	Åtgärder vid busshpl för cykelp.		

Målgrupp, längre sikt	Åtgärd prio.1	Åtgärd prio.2	Åtgärd prio.3
1. Större företag, externa (Volvo, hamnen)	Anpassa koll.turer i dialog m. Västtr.	Samverkan för samåkningstjänst	Dialog om arb.tid /distansarbete
2. Barnfamiljer	På egna ben forts.	Kampanj i skolor	
3. Nyinflyttade	Skräddarsydd info		
4. Vanebilister? Tvåbilshushåll?	Delningstjänst		



ÖCKERÖ KOMMUN

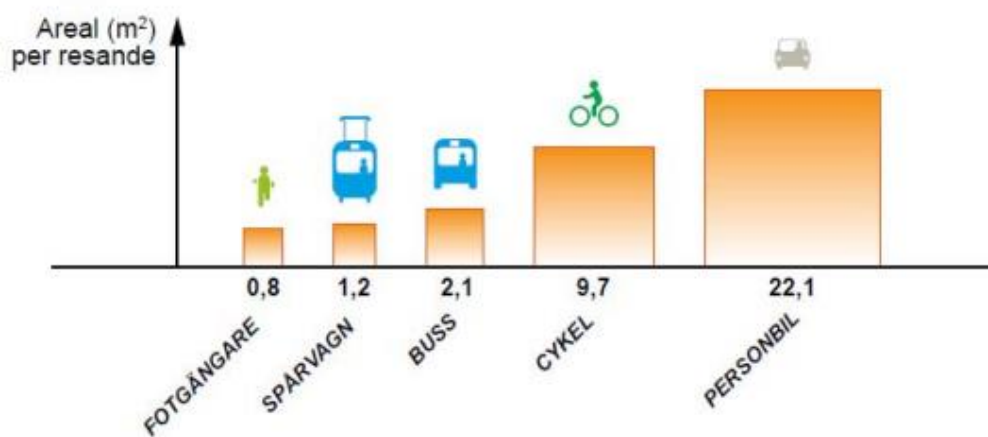
Analys och rekommendationer

Bakgrund och förutsättningar analyseras utifrån ett antal relevanta teman (samhällsstruktur, noder och stråk, resvanor, normer, trender, verktyg, målgrupper, mobility management, gång och cykel, kollektivtrafik, parkering). För flera av dem redogörs kort för den lokala kontexten i nuläget samt rekommendationer, som ger underlag för ställningstaganden och åtgärder senare i dokumentet.

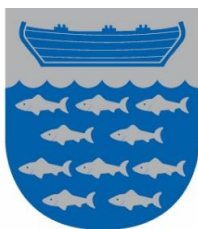
SAMHÄLLSSTRUKTUR

Det finns mängder med statistik som visar hur resande skiljer sig mellan olika grupper i samhället baserat på tex ålder, kön, socioekonomi, boendeform etc. Många av Öckerö kommuns utmaningar för att öka andelen hållbart resande grundar sig i hur förutsättningarna ser ut gällande de här aspekterna. T ex utgörs 90% av bostadsbeståndet av villor och statistiskt sett så leder det till högre grad av bilanvändning och lägre grad av gående och kollektivtrafikanvändning.

Transportinfrastrukturen formar i hög grad samhällets struktur då den upptar nästan hälften av all bebyggd mark i Sverige. I glesbygd bidrar transportinfrastrukturen till att öka tillgängligheten men i tätbygd kan den istället skapa längre avstånd mellan målpunkter än vad som är nödvändigt genom att ytkrävande transportslag prioriteras. I nedanstående figur visas vilket genomsnittligt ytanspråk per resenär olika färdmedel kräver. Värt att notera är att arealen endast avser transporten och inte ytor för stillastående såsom parkering.



Figur 2. Ytanspråk per resenär för olika färdmedel (Göteborgs stad, 2014).



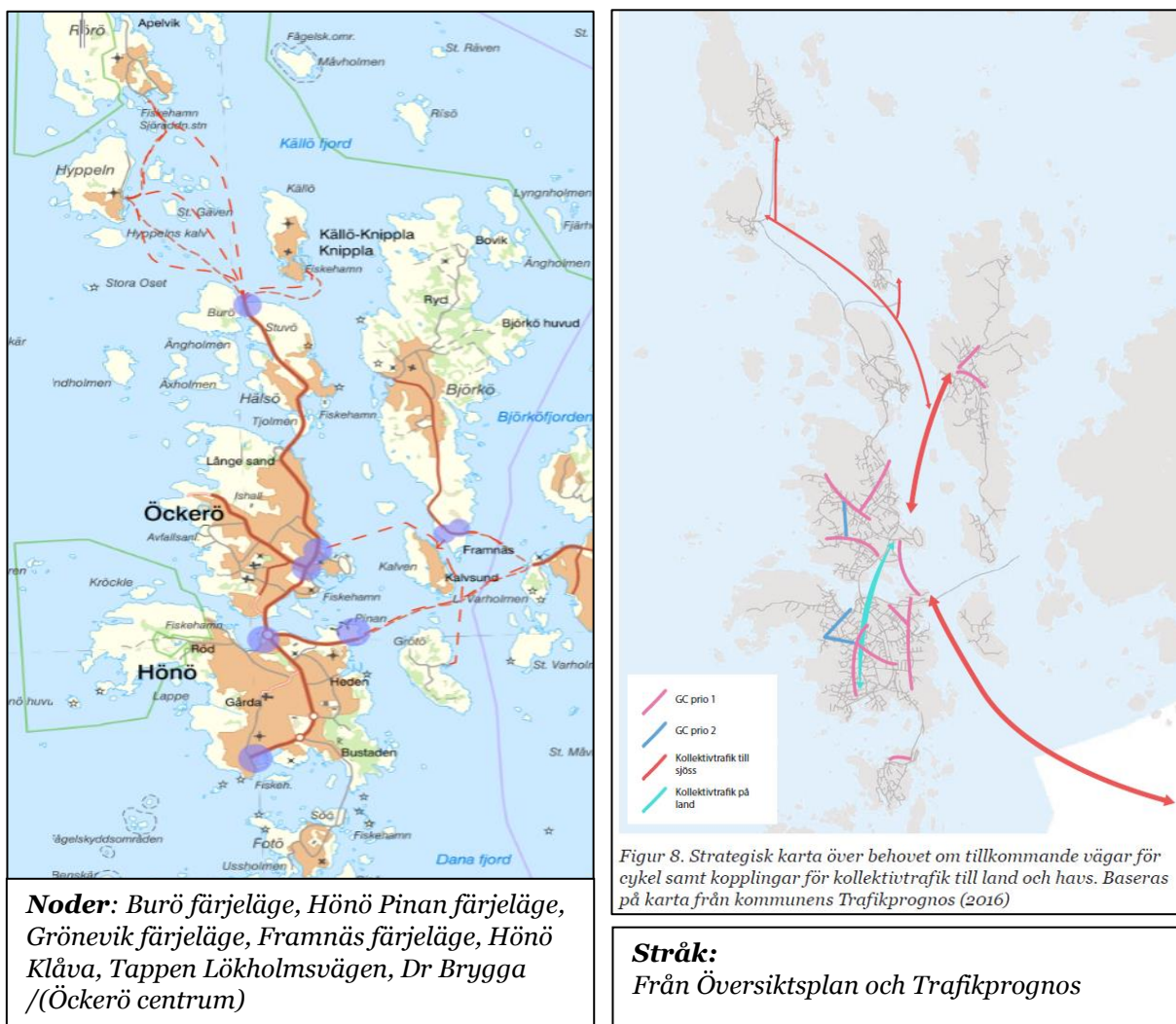
ÖCKERÖ KOMMUN

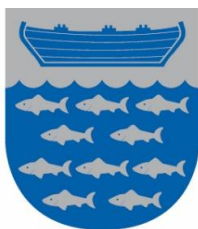
NODER OCH STRÅK

För att förstå de fysiska förutsättningarna för mobiliteten i kommunen behöver strukturerna kategoriseras i olika funktioner, såsom noder och stråk.

Noder är platser som utgör en brytpunkt i förflyttningen. Det kan t ex handla om byten i kollektivtrafiksystemet och pendlingsparkeringar. I Öckerö kommuns fall finns dessutom i stort sett alltid en koppling till strandlinjen och transport på vatten. Noderna illustrerar väl hur gång- och cykel, kollektivtrafik och parkering hör ihop, då dessa noder alltid har, eller behöver ha, funktioner för dessa behov.

Stråk är de sträckor där de större trafikflödena sammanfaller mellan noderna, men även mellan större målpunkter.

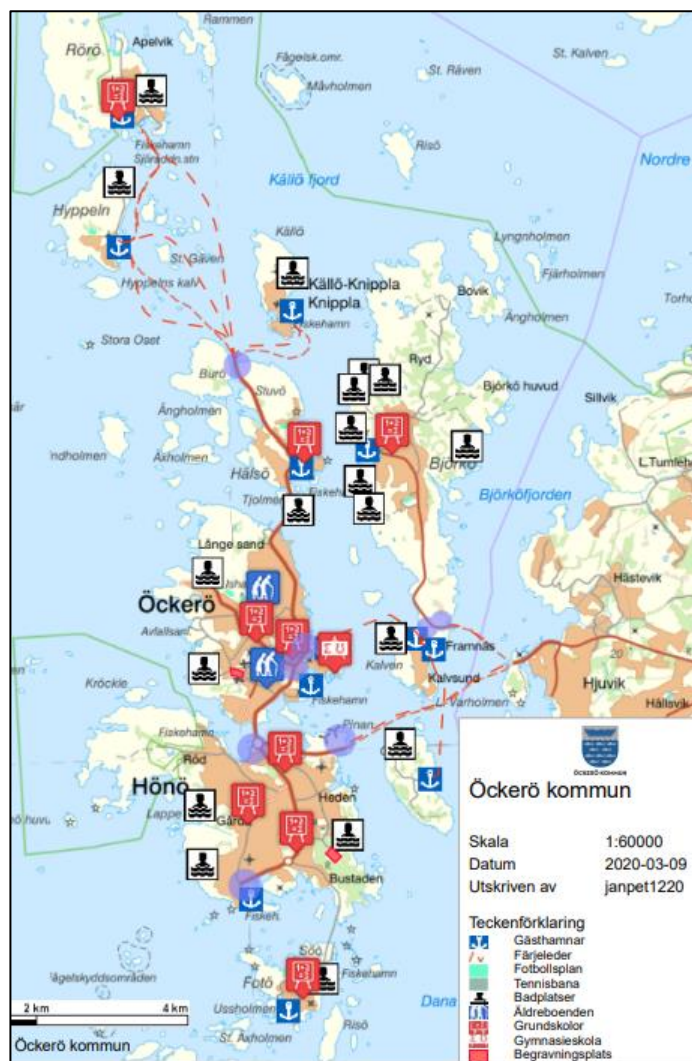


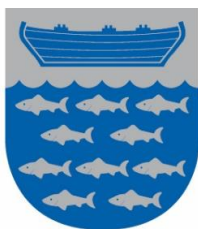


ÖCKERÖ KOMMUN

Målpunkter kräver tillgänglighet varför de måste analyseras ur ett mobilitetsperspektiv. Åtgärder vid målpunkter kan ge stor effekt i hela trafiksystemet, t ex genom hur parkeringsbehov tillgodoses.

Målpunkter: Hamnar, badplatser, idrotts-platser, skola, arbetsplatser, "naturplatser"/ naturreservat, "besöksnäring", kyrkogård





ÖCKERÖ KOMMUN

RESVANOR

Det etablerade sättet att analysera resvanor är genom så kallade resvaneundersökningar (RVU), även om de oftast har inbyggda metodproblem som skapar stora osäkerheter och försvårar jämförelser. Relativt nyligen har två olika RVU gjorts som berör Öckerös resvanor: 2017 genomförd inom ramen för det västsvenska paketet och 2018 genomförd inom åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 155.

<i>SIFFROR I PROCENT</i>	RVU 2017 VÄSTSVENSKA PAKETET	RVU 2018 ÅVS FÖR VÄG 155
	Avser resor gjorda på vardagar	Avser resor till/från jobb/utb.
BIL	56	53
KOLLEKTIVTRAFIK	20	16
CYKEL	9	18
GÅR/ÖVRIGT	16	9

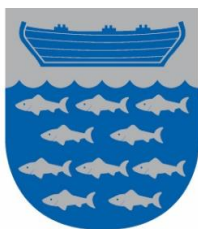
Resvanorna inom Öckerö kommun sticker ut något i jämförelse med andra kommuner vilket till viss del kan bero på de speciella geografiska förutsättningarna ett skärgårdssamhälle ger. Se t ex slutsatser från Potentialstudie för cykling i Västra Götaland under avsnittet Gång och cykel, sida 18.

Faktorer som främjar hållbart resande i och till/från Öckerö kommun:

- Rimliga cykelavstånd
- Mänsklig skala i trafikmiljön
- Vädret när det är bra
- Hög standard på kollektivtrafiken mellan Öckerö och Göteborg i högtrafik
- Vägfarjan som har en utjämnande effekt för restidskvoten mellan bil och buss

Faktorer som hämmar hållbart resande i och till/från Öckerö kommun:

- Lokalklimatet med relativt kraftiga vindar hämmar cykling större delen av året
- Fortkörning på smala vägbredder
- Kollektivtrafikens taxegräns
- Kollektivtrafikens otillfredsställande utbud inom kommunen
- Avsaknad av busskörfält på väg 155 mellan Lilla Varholmen och Amhult



ÖCKERÖ KOMMUN

NORMER

En norm är en oskriven regel, en slags självklarhet som underlättar vardagen i t ex socialt interagerande och beslutssituationer. Olika normer styr således även våra resebeteenden. Normer förekommer på alla nivåer, från privata till samhällsövergripande. Kommunens roll är att förstå de olika nivåerna, för att fokusera insatser rätt, men att direkt förändra de normer som negativt påverkar kommunens eget agerande.

Några exempel på normer på kommunal (eller motsvarande) nivå:

Ett tydligt exempel på norm som stimulerar ohållbart resande är den så kallade parkeringsnormen som kommuner arbetat med sedan 50-talet efter amerikansk förlaga. Minimikrav har sedan dess ställts på antalet bilparkeringar som ska tillhandahållas vid nybyggnation, men på senare år har detta ifrågasatts allt mer och många kommuner jobbar nu istället med flexibla tal, maximala eller normer för mobilitet. I Öckerös Trafikstrategi anges att kommunens gällande parkeringsnorm bör revideras för att den bidrar till ohållbart resande (ökad biltrafik). Läs mer i avsnittet Parkering på sid 20–21.

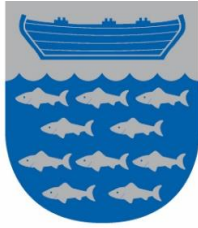
Ett annat exempel är resultat från RVU inom ÅVS väg 155 som visar tydligt hur skeva förutsättningar som ges: endast 1 procent av de svarande har subventionerat kort för kollektivresor till/från arbetet jämfört med de 50 % som svarar att de har tillgång till fri parkering.

Använda normer som verktyg

Ett sätt att bryta en norm som motarbetar hållbart resande är att flytta fokus. Det görs t ex genom det här styrdokumentet genom att utgå från begrepp som mobilitet och tillgänglighet, istället för att utgå från prognoser utifrån nuvarande beteenden och förutsättningar.

Normer behöver inte alltid brytas utan kan ibland användas med ett nytt syfte. Befästa normer kan användas som verktyg genom att de kommuniceras på nya sätt som främjar istället för hämmar hållbart resande. I tabellen ges exempel på hur några normer kan modifieras i önskvärd riktning:

NORM	TOLKNING IDAG	NY TOLKNING
VALFRIHET	”Rätt att välja bilen”	Möjlighet att välja mobilitetstjänst anpassat utifrån aktuella behov
ÄGANDE	Egen bil	Äga medlemskap i delningspooler och mobilitetstjänster
TILLVÄXT	Ökad kvantitet	Ökad kvalitet
KONSUMTION	Linjära flöden, ”Slit och släng”. Materiell konsumtion.	Cirkulära flöden, återbruk. Tjänsteköp, upplevelser.



ÖCKERÖ KOMMUN

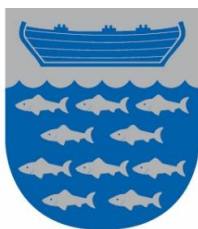
TRENDER

Förutom de så kallade megatrenderna, ofta omnämnda är globalisering, urbanisering, digitalisering, demografi, klimatförändring, så utvecklas trender som mer specifikt påverkar resebeteenden. Dessa kan användas för att skynda på en önskvärd förändring. I nedanstående lista finns flera exempel, där kommunen framför allt kan vara drivande gällande trenden med resfria möten och arbetsdagar medan övriga trender i större grad drivs av andra aktörer.

- Multimodalitet/kombinerad mobilitet/resande som tjänst
- Delningsekonomi (dela fordon)
- Resfria möten och arbetsdagar
- Autonoma fordon
- Hemleveranser, inklusive drönare
- Norm- och livsstilsförändringar?

Antaganden om andra aktörers agerande:

- Sverige och Västra Götaland vill fortsatt ligga i framkant/topp när det gäller klimatarbete.
- Staten introducerar successivt allt kraftfullare styrmedel, typ bonus/malus, som driver på individers, företags och organisationers omställning till hållbart resande.
- Arbetsgivare ökar såväl sin styrning, när det kommer till resor i arbetet, som flexibilitet, när det gäller arbetstid och arbetsplats.
- Digitaliseringen fortsätter att effektivisera samhället på alla nivåer.
- Tekniska innovationer ger oss allt större andel autonoma (självkörande) fordon i trafiken.
- Individer förändrar stegvis sina resvanor utifrån en kombination av tre faktorer: morot (det bättre erbjudandet, enkelhet), piska (ekonomiska styrmedel, vissa förbud) och egen drivkraft (Klimat- och miljömedvetenhet, välmående).



ÖCKERÖ KOMMUN

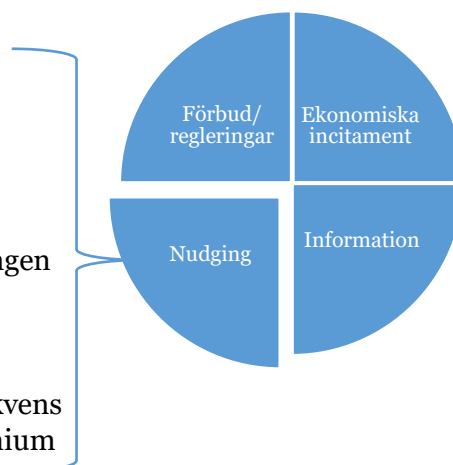
VERKTYG

Att förändra normer kan vara en effektiv metod för att stimulera hållbart resande. Genom att utnyttja pågående trender och använda konkreta verktyg kan kommunen bidra till både mer hållbara resebeteenden och på sikt normförändringar som ytterligare stärker den hållbara utvecklingen. Med hjälp av exempelvis policyarbete och skapade gröna resplaner kan kommunen och andra arbetsgivare ta ställning och agera för en hållbar mobilitet.

Verktyg för förändring kan delas in i fyra huvudkategorier: förbud/regleringar, ekonomiska incitament, information samt nudging ("knuffning"). Det mest diskreta verktyget, och många gånger det mest effektiva och billiga, är nudging. Då denna kategori är relativt ny och okänd exemplifieras en mängd olika nudge-verktyg här (Beteendelabbet, 2019):

Nudge-verktyg

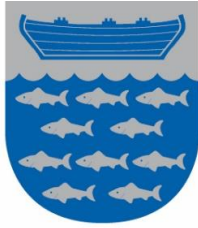
- Rama in informationen – förstärk rätt beteende
- Förändra standardvalet – gör beteendet förvalt
- Visa vägen – rikta uppmärksamhet mot beteendet
- Förändra placering – flytta valet närmare
- Synliggör effekten – visa vad beteendet leder till
- Skapa ägarskap – gör användaren till en del av lösningen
- Skapa hinder – gör det sämre valet svårare
- Ge socialt bevis – visa vad majoriteten gör
- Gör det tidsbestämt – sätt upp en tydlig deadline
- Ge positiv återkoppling – skapa en belönande konsekvens
- Gör det attraktivt – låt det önskvärda valet vara premium



FYSISK PLANERING

Detaljplanering och bygglov ger möjligheter att skapa rätt förutsättningar för önskvärt beteende från början eller i samband med förändring och utveckling. Verktyg som har stor betydelse för hållbar mobilitet i dessa processer är t ex:

- Lokalisering,
- Funktionsblandning (möjliggör att transportbehov i högre grad tillgodoses till fots eller cykel),
- Täthetstal (stimulerar en önskvärd nivå av täthet i byggandet som skapar närhet och underlag för kollektivtrafik),
- Utformning,
- Trafikslagsprioriteringar,
- Omfördelning/omdisponering,
- Parkeringsstal,
- Stomnät för hållbara trafikslag,
- Fyrstegsprincipen (Trafikverkets metod vid åtgärdsplanering)

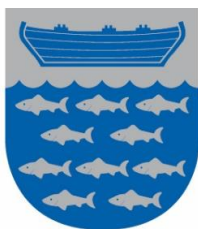


ÖCKERÖ KOMMUN

ÅTGÄRDERS EFFEKT

Forskning visar att de bästa resultaten uppnås när åtgärder genomförs i omfattande program som riktar sig till olika nivåer i samhället. I tabellen nedan, sammanställd från rapporten Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen (Gröna Bilister, 2018), redovisas effekten i de flesta fall i ett spann. I många av fallen nås det högre resultatet just genom att åtgärder kombineras eller stöttas med ekonomiska styrmedel eller regleringar.

Kategori	Beskrivning	Effekt	
Information	Åtgärder för att förse resenärer med information och rådgivning, både före och under resan, digitalt eller analogt.	Procentuell minskning av antal bilresor efter enbart insiktshöjande åtgärder (Cairns m.fl. 2008)	0,1-1
Marknadsföring	Kampanjer med syfte att marknadsföra hållbara färdmedel, exempelvis genom rabatterade resor med kollektivtrafik för nyinflyttade	Procentuell minskning av antal bilresor efter individualiserad marknadsföring (Chatterjee 2009)	11
		Procentuell andel som fortsätter cykla efter deltagande i "Hälsotrampare" (Trafikverket 2011)	60-85
		Procentuell andel som fortsätter åka kollektivt efter testperioden (Trafikverket 2012)	27,5
Organisation och samverkan	Åtgärder för att styra upp olika typer av MM-tjänster för att tillhandahålla alternativ till privat bil, exempelvis bildelningstjänster, bilpooler, låncyklar, pendlarparkering	Procentuell minskning av körsträckor för medlemmar i bilpool (Åkerman & Nyblom 2014; Sioui m.fl. 2012; Nijland & van Meerkerk 2017)	15-60
		Procentuell minskning av körda mil i tjänsten (Trafikverket & SKL 2010)	10-20
Platsspecifika åtgärder	MM-åtgärder såsom gröna resplaner för exempelvis organisationer och företag, skolor, shoppingcentra, sjukhus eller vid ombyggnad	Procentuell minskning av bilresor till/från företaget eller organisationen (Cairns m.fl. 2008; Dickinson & Wretstrand 2015)	5-25
		Procentuell ökning av andel barn som promenerar till skolan efter införandet av vandrande skolbuss (Carlin m.fl. 2016)	25



ÖCKERÖ KOMMUN

Flexibelt arbete	Jobba hemifrån, virtuella möten, undvika maxtimmarna vid pendling, flexibelt arbetsschema	Antal färre resor per person och vecka till följd av information och stöd för distansarbete (Cairns m.fl. 2008)	2-6
		Procentuell minskning i fysiska tjänsteresor med implementering av resfria möten (Cairns m.fl. 2008)	10-30
Stödjande åtgärder	Parkeringsplan, skatter och avgifter (exempelvis trängselskatt), infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik	Beteendepåverkande åtgärder kan förstärkas och ge ökad nytta om de kombineras med ekonomiska styrmedel eller regleringar. På kommunal nivå kan parkeringsavgifter vara ett viktigt styrmedel för arbetet med hållbart resande.	

MÅLGRUPPER

Analys av målgrupper och vilka som är viktigast att prioritera, på kort respektive längre sikt.

Mobilitetskonceptet utgår från möjlighet till förflyttning utifrån behov, vilket innebär att det kan se väldigt olika ut för olika samhällsgrupper. Detsamma gäller för möjligheterna att påverka resebeteendet då förutsättningarna skiftar kraftigt beroende på allt ifrån ålder, värderingar och kunskaper till samhällets erbjudande i form av t ex infrastruktur och arbetsmarknad.

Olika samhällsgrupper har både olika behov av mobilitet och olika möjligheter att tillgodose sina behov av mobilitet inom det erbjudande som samhället ger. Detta leder till ojämlikhet och utgör en brist i social hållbarhet. Ett mer människocentrerat trafiksystem, som är ett av målen i kommunens trafikstrategi, skapar bättre förutsättningar för social hållbarhet.

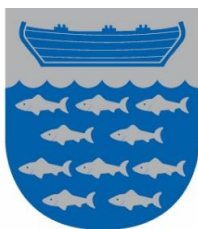
Nuläge för målgrupper i Öckerö kommun

Sett utifrån mobilitetsbeteende och -behov bedöms följande målgrupper vara typiska i kommunen:

- barn och unga,
- arbetande vuxna med en till två bilar i hushållet, med respektive utan barn,
- äldre, med respektive utan bil i hushållet.

Rekommendationer för målgrupper

För att nå största möjliga effekt av minsta möjliga investering ska målgrupper prioriteras utifrån kommunens rådighet i kombination med förväntad potential och de enklaste åtgärderna bör göras först. Enligt denna princip är den egna organisationen högst prioriterad



ÖCKERÖ KOMMUN

på kort sikt, vilket dessutom skapar ett viktigt signalvärde utanför organisationen om att frågan hanteras seriöst och föredömligt.

Prioritet kort sikt:

Målgrupp	Rådighet (1-5)	Potential (1-5)	Effekt (2-10)
1. Kommunorganisationen	5	3	8
2. Större företag, interna	3	4	7
3. Bilpendlare längs expressbusstråket	1	5	6
4. Cyklister (de 34% som cyklar "då och då", enligt potentialstudie VGR)	1	4	5

Prioritet längre sikt:

Målgrupp	Rådighet (1-5)	Potential (1-5)	Effekt (2-10)
1. Större företag, externa (Volvo, hamnen)	1	5	6
2. Barnfamiljer	2	4	6
3. Nyinflyttade	1	4	5
4. Vanebilister? Tvåbilshushåll?	1	3	4

Rådighet har bedömts utifrån kommunens verksamhet idag, där befintliga funktioner kan användas för att skapa förändring, såsom verksamheter, kommunikationskanaler och mer eller mindre etablerade externa kontakter. Potential har bedömts utifrån målgruppens antagna belastning på trafikmiljön i nuläget i kombination med trolig förändringsbenägenhet.

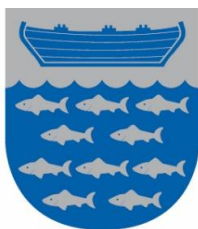
MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten så tidigt som möjligt, helst redan innan den börjar.

Mobility management är enligt en officiell definition hämtad från EU-projektet MOMENTUM:

Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att

- uppmuntra användandet av miljöanpassade färdssätt
- förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande.



ÖCKERÖ KOMMUN

De åtgärder som är effektivast för att skapa förändring till ett mer hållbart resande syftar till att påverka beteende snarare än attityder, då de senare inte nödvändigtvis ändrar människors val utan i högre grad skapar ett dåligt samvete som leder till ursäkter och bortförklaringar vilka snarare bidrar till att skapa icke önskvärda attityder. Detta samband kan förklara varför många välvilliga satsningar inte får avsedd effekt. Att från ovan ämna ändra individens attityder kan ofta också uppfattas som inkräktande på frihet och integritet vilket gör det angreppssättet än mer olämpligt.

Med stöd i psykologi och beteendevetenskap ska fokus läggas på många små förändringar i de miljöer där beteenden formas, vilka kan vara både fysiska och digitala miljöer.

Nuläge för mobility management i Öckerö kommun

Det finns ett spretigt förhållningssätt och förståelse kring mobility management i Öckerö kommun, där enstaka projekt har genomförts men inget systematiskt arbete pågår.

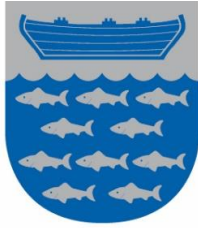
Några exempel på arbete som kan klassas som mobility management-åtgärder som sker/skett i kommunen:

- Planenheten arbetar medvetet utifrån ett hållbart resande-perspektiv.
- Kommunen har under senaste decenniet haft en elbilspool för resande i tjänsten med möjlighet för boende i kommunen att hyra pool-bil utanför kontorstid.
- Två elcyklar finns att boka för resor i tjänsten.
- Projekt i urval, deltagande senaste decenniet: Vintercyklist, Cykelvänlig arbetsplats, På egna ben, Ny adress Nya vägvanor, Dialog med hushåll, Cykelutmaningen, Trafikantveckor, Resfria möten, Testcyklisterna, Commute greener.

Det är positivt att åtgärder görs men exemplen ovan pekar också på vikten av systematik i arbetet med mobility management. För att få önskad effekt av en satsning gäller det att genomföra den fullt ut på ett genomtänkt sätt. Investeringen i kommunens elcyklar skulle kunnat vara långt mer effektiv om cyklarna istället för att förvaras i källaren på kommunhuset hade placerats lättillgängligt och synligt. Projekt som genomförs utan en långsiktig plan för uppföljning och utveckling av satsningen innebär att en större potentiell nytta uteblir. Att möjligheten att hyra kommunens elbilar utanför kontorstid togs bort är ett bakslag för kommunens arbete med hållbar mobilitet.

Kommunen har riktlinjer för resor i tjänsten som har en tydlig ambition om hållbart resande. Motiven är främst kopplade till miljöpåverkan från resande, men även säkerhet och kostnadseffektivitet är uttalade motiv. Resfria möten lyfts som ett alternativ som ska undersökas vid planering av resa. Även följande framgår av riktlinjerna:

Kortare resor inom kommunen ska ske till fots, med cykel eller med elbil. Vid längre resor ska kollektivtrafik, elbil (samåkning ska eftersträvas) eller tåg användas. Flyg nyttjas enbart om inga tågförbindelser finns eller utgör något realistiskt alternativ. Flygresor inom Sverige ska godkännas av behörig chef.



ÖCKERÖ KOMMUN

SÄRSKILDA KRAV BETRÄFFANDE BILRESOR

Vid resa med bil ska samåkning ske i största möjliga utsträckning. Enligt ett beslut i KSAU (Au §94) i juni 2011 beslutades följande riktlinjer för användning av kommunens elbilspool:

1. Bilersättning utgår inte när elbil finns tillgänglig och resa ska företas inom elbilens räckvidd.
2. Särskilda skäl att frånga denna policy kan finnas. Behörig chef fattar beslut i dessa fall.

Innehållsmässigt är riktlinjerna för resor i tjänsten en bra utgångspunkt för mobility management inom kommunen, dock saknas i hög grad implementationen i verksamheterna. Detta trots att riktlinjerna också uttalar ansvaret för detta för både chefer och medarbetare:

Närmaste chef har ansvar för att riktlinjerna är kända och tillämpas.

Tjänsteresa skall godkännas av behörig chef i förväg. Varje chef har särskilt ansvar för att informera om vad som gäller och tillse att resorna görs i enlighet med gällande miljöpolicy samt så kostnadseffektivt som möjligt. Samtliga medarbetare ansvarar för att planera sitt resande så att det sker i enlighet med gällande riktlinjer. Avsteg ifrån gällande riktlinjer skall godkännas av behörig chef. Icke godkända avsteg från riktlinjerna kan medföra att ersättning inte utgår.

En orsak till bristande implementering kan vara att riktlinjerna saknar ett helhetsgrepp på organisationens olika interna förutsättningar, vilket försvårar för många anställda att följa dem.

Å ena sidan finns riktlinjer som påbjuder ett önskat beteende och å andra sidan görs det lättare att välja det motsatta, oönskade beteendet. Detta ger understöd åt att det är beteendets uppkomst som är viktigast att fokusera på: hur ser användarens behov ut och förutsättningarna där valet görs?

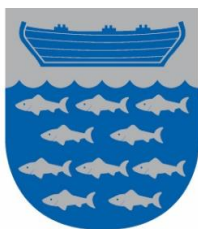
Rekommendationer Mobility management

Exempel på platser/situationer inom kommunens rådighet där resebeteende påverkas:

- Bokningssystem för fordon (förhandsvalet ska vara cykel och val av bil ska kräva fler "klick")
- Parkerings lokalisering och synlighet (cyklar ska parkera närmast och synligast)
- Trafikmiljöers utformning (närhet, genvägar, trygghet, säkerhet för de hållbara trafikslagen)

När det gäller trafikmiljöers utformning så är rådigheten avhängig att kommunen äger marken och har huvudmannaskapet för vägen. Därför rekommenderas ur ett mobility management-perspektiv att kommunen säkerställer denna rådighet.

Förändring i trafikmiljön (t ex om-/utbyggnad av infrastruktur) och i administrativa/digitala system bör *alltid* kombineras med mobility management-åtgärder för att öka effekten av förändringen. Genom att använda något eller några av nudge-verktygen (se sida 12) i samband med förändringen kan en betydligt större effekt uppnås till en relativt liten kostnad.



ÖCKERÖ KOMMUN

GÅNG- OCH CYKEL

Resande med gång och cykel är de delar av hållbart resande som har de mest direkta positiva hälsoeffekterna. De totala effekterna på folkhälsan gör att det är betydligt säkrare att cykla än att inte göra det (Mueller, 2015). Det är även kostnads- och yteffektivt samt fritt från buller och utsläpp.

Nuläge för gång- och cykel i Öckerö kommun

Följande slutsatser kan dras från Potentialstudie för gång och cykling Västra Götaland:

- *Öckerö kommun har störst potential inom GR för elever i grundskolan att ta sig till skolan självständigt* då över 90% av eleverna bor inom rimligt cykelavstånd till sin skola (2km för åk 0-3, 3 km för åk 4-6, 4 km för åk 7-9). För gymnasieelever är situationen dock den omvända, strax över 10% har motsvarande möjlighet, där har Öckerö kommun tredje sämst potential inom GR.
- *Var fjärde invånare i Öckerö kommun kan nå sitt arbete med cykel inom 15-20 minuter* (med en snitthastighet på 16km/h).
- *Öckerö kommuns invånare är de inom GR med i särklass störst andel cyklande:* endast 19% cyklar sällan eller aldrig, att jämföra med övriga GR-kommuner där andelen ligger mellan 35 och 56 %. De som cyklar "då och då" utgörs i Öckerö kommun av 34% jämfört med övriga där denna andel som mest utgör 22%.
- *Öckerö kommun har störst potential inom GR för invånare att promenera till jobbet inom 15 minuter* - var tionde invånare i kommunen kan göra detta. 17 respektive 23 % av kommunens invånare kan promenera till jobbet inom 30 respektive 45 minuter och även där ligger Öckerö i topp.

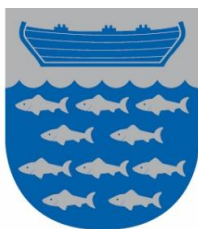
Öckerö kommun har alltså relativt goda förutsättningar för ökad cykling, ändå finns det hinder som inte med enkla åtgärder kan överstigas:

- Vädret
- Otrygghet/uppfattade säkerhetsrisker, fram för allt gällande barns cykling

Rekommendationer för gång och cykel

Vädret kan vi inte ändra men däremot hur vi låter det påverka strukturerna för cykling. Med enklare fysiska åtgärder kan cyklande göras bekvämare, särskilt i parkeringsmiljön där väderskydd och närhet till målpunkt är viktiga faktorer.

För att minska föräldrars otrygghet gällande barnens cykling krävs i huvudsak mjuka åtgärder där ett kollektivt beteende behöver ändras genom t ex kampanjer. Enbart information räcker tyvärr inte utan den måste kopplas till något praktiskt. Till hösten 2020 planeras ett beprövat kampanjprojekt i kommunen via Hållbart resande Väst kallat På egna ben. Det är viktigt att effekten av projektet utvärderas efteråt.



ÖCKERÖ KOMMUN

Många åtgärder kan göras för att främja cykling inom ramen för trafiksäkerhetsarbete. Det handlar bara i undantagsfall om att bygga cykelvägar, då det saknas resurser för detta. Det gäller inte bara ekonomiska resurser utan även rumsliga – det är nämligen redan trångt i trafikmiljön inom kommunen. Istället kan den befintliga trafikmiljön göras mer jämlik för de olika transportslagen vilket dessutom ger fördelen att strukturerna för den önskade trafiken blir mindre generösa.

KOLLEKTIVTRAFIK

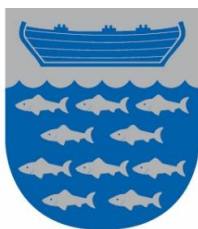
Kollektivtrafik är ett samhällseffektivt sätt att lösa transporter i stråk mellan noder och målpunkter. Kompletterande till trafiken i stråk kan annat kollektivt resande användas såsom t ex samåkning. Det finns en stor potential att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom den utveckling som sker mot tjänstesamhället och med hjälp av digitalisering där fenomen som integrerade mobilitetstjänster (IMS) och mobilitet som tjänst (MaaS) växer fram. Kommunens roll för att stödja den utvecklingen är att möjliggöra för de, relativt småskaliga, fysiska och administrativa strukturer som kan behövas.

Exempel på nya koncept för kollektivt resande, från en förstudie om kombinerad mobilitet på landsbygd (VTI, 2018), kan vara intressanta även för mer tätbebyggda samhällen som Öckerö:

- Linjelagd kollektivtrafik och närtrafik
- Grannåkning (samåkning enligt en förutbestämd prislista)
- Grannbilen (hyr privatbilar, försäkringar ingår)
- Specialbilen (hyr ett transportfordon på kvällar och helger)
- Kärran (hyr släpkärra av privatperson eller företag)
- El- och lastcykelpoolen (kan drivas av handlaren, macken, äldreboendet etc.)
- Hemkört (privatpersoner levererar hem mat och postförsändelser från handlaren och leveranspunkten för Postnord och DHL)
- Bortkört (hushåll kör andras saker till återvinningscentralen)
- Handlarrundan (upphämtad för att handla i närbutiken vissa dagar)
- Företagsabonnemanget (lokala näringsidkare betalar en fast summa per månad för att få tillgång till alla tjänster och för att erbjuda sina tjänster och fordon)

Nuläge för kollektivtrafik i Öckerö kommun

Kollektivtrafiken inom Öckerö kommun har länge varit bristfällig och stora förändringar till det bättre ska genomföras under år 2020. Hittills har expressbusslinjerna mellan Öckerö och Göteborg även utgjort lokaltrafiken i kommunen men i fortsättningen ges dessa bussar en genare sträckning på öarna vilket kompletteras med en lokal linje som knyter ihop kommunen från norr till söder. Utöver detta införlivas Öckerö kommun i samma biljettpriszon som Göteborg m fl kranskommuner vilket förenklar och motiverar kollektiva resor till och från Göteborg. Ekonomiskt gynnas resenärer mellan Öckerö kommun och Göteborg av att tillhöra den innersta zonen.



ÖCKERÖ KOMMUN

Sammantaget väntas dessa förändringar stimulera till ett ökat kollektivt resande för invånarna i Öckerö kommun, såväl inom kommunen som över kommungränsen.

Det faktum att kommunen består av öar skapar särskilda möjligheter för kollektivt resande. Personfärjetrafiken mellan Björkö och Öckerö (inkl. de med broar sammanbyggda öarna Hälsö, Hönö, Fotö) innebär en avsevärt genare resa inom kommunen jämfört med bil.

Rekommendationer för kollektivtrafik

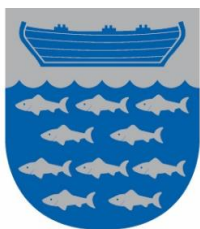
- Tillför cykelparkeringar och tillgänglighetsanpassa hållplatser löpande.
- Kombinera satsningar på kollektivtrafik med kampanjer.
- Inför subvention för kollektivtrafikresor som personalförmån.
- Optimera personfärjetrafiken inom kommunen och för en mellankommunal dialog med syfte att utveckla personfärjetrafik mellan Öckerö och Göteborgs stad.
- Bevaka initiativ för IMS och MaaS och vara redo att stötta implementeringen med kommunens rådighet.

PARKERING

Parkering är en viktig förutsättning för tillgänglighet men genom det traditionella sättet att hantera parkeringsfrågan har det istället starkt bidragit till otillgänglighet och framförallt på ett ojämnt sätt. Genom att förutsätta att varje besökare behöver ha en parkeringsplats för bil har planeringen för detta haft en självuppfyllande effekt, samtidigt som avstånden ökar för andra sätt att förflytta sig.

I praktiken finns också en stor ekonomisk orättvisa avseende hur kostnaden för parkering fördelas. Den faktiska kostnaden för en bilparkering betalas aldrig av brukaren utan subventioneras alltid, om än i olika grad och på olika sätt. Därför har parkering potential att vara ett kraftfullt verktyg för att påverka färdmedelsval, där just avgifter som speglar den verkliga kostnaden är särskilt effektiva, dock oftast inte politiskt gångbara. Kunskap om kostnadseffektivitet och ytkrav för olika färdmedel kan däremot leda till mer hållbara prioriteringar vid ny- eller ombyggnadsprojekt. Som exempel kostar en cykelparkeringsplats cirka 10% av vad en bilparkeringsplats kostar att bygga och vid förvaltning så är fastighetsvärdet som regel så högt att parkeringsytor för bilar är oerhört olönsamma.

Plan- och bygglagen (PBL) har krav på hantering av parkering med formuleringar såsom "i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering..." och "parkering ... av fordon". Beroende på sammanhang är dessa formuleringar möjliga att tolka som att "skälig utsträckning" kan innebära ingen och "fordon" inte måste innebära personbil utan t ex cykel. För att minska behovet av bilparkering är bilpooler effektiva, då en bilpoolsbil ersätter 7-14 bilparkeringsplatser (KTH, 2014).



ÖCKERÖ KOMMUN

Nuläge för parkering i Öckerö kommun

Öckerö kommun har i nuläget en parkeringsnorm med minimalt vid beräkning av parkeringsbehov i samband med bygglovshandläggning. Även om det inte är uttalat för vilken typ av fordon parkering avses, så är den allmänna tolkningen att normen gäller personbil. Nuvarande parkeringsnorm har konstaterats utgöra en risk för att främja ohållbart resande och bör enligt Trafikstrategin revideras. Det största problemet är i så fall det förlegade konceptet "norm" samt att det är så självklart att det är parkering för bil som avses att det inte ens behöver skrivas ut. Trots nuvarande parkeringsnorm praktiseras numera en modernare syn vid många detaljplaneprojekt inom kommunen.

Öckerö kommuns förutsättningar med relativt korta avstånd, vilket ger närhet till konkurrenskraftig kollektivtrafik och rimliga cykelavstånd, skulle kunna innebära att PBLs krav gällande parkering kan tolkas på ett mer hållbart sätt, såsom beskrivet under föregående rubrik.

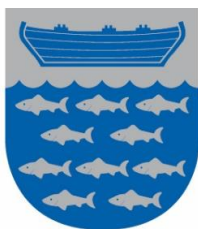
Avgiftsbelagd bilparkering finns bara på ett område inom kommunen och det är vid Hjälviks badplats. Avgiften är säsongsbunden till sommaren. Det finns därmed stor potential för kommunen att i högre grad använda detta styrmedel för att stimulera hållbart resande.

Rekommendationer för parkering

Nuvarande parkeringsnorm bör ersättas av flexibla parkeringstal med maximalt för bilparkering och minimalt för cykelparkering. Flexibiliteten i talen kopplas till ett system med mobility management-åtgärder i olika ambitionsnivåer och utifrån förutsättningar i varje projekt.

Lokalisering för parkering bör alltid ske efter principen cykel närmast och bil längst ifrån målpunkt.

Kostnaden för bilparkering bör successivt flyttas över till brukaren, förslagsvis genom en avgift som ökar varje år. En mobility management-åtgärd som bör göras i samband med detta är att i parkeringsmiljön informera om den egentliga kostnaden för parkeringen och vem som står för den (ofta skattebetalarna). Det är alltid viktigt att återkopplingen är positiv, t ex visar vad medlen istället kan användas till såsom personal inom vård/skola.



ÖCKERÖ KOMMUN

Bilagor

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Hållbar utveckling	Hög och jämlik livskvalitet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt men utan att använda mer resurser än vad jorden som helhet långsiktigt kan upprätthålla och hantera biprodukterna av.
Mobilitet	Rörlighet. Mobilitet handlar inte bara om själva resan utan också om behovet av den och/eller behoven som finns kring den.
Tillgänglighet	Möjligheten att ta del av något antingen eftersträvat eller som vi behöver.
Transportarbete	En storhet som mäter transportvolym. Transportarbete mäts i personkilometer (eller i tonkilometer om det gäller gods). Betecknar den förflyttning av passagerare (eller gods) en transporttjänst utförd. Storheten trafikarbete används vid analyser av transporter och infrastruktur, i samband med främst forskning, planering och uppföljning.
MaaS	Mobility as a Service (mobilitet som tjänst).
IKT	Informations- och kommunikationsteknik.
RVU	Resvaneundersökning.
Restidskvot	Restidskvot är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restiden. Restidskvoten definieras som restiden mellan kollektivtrafik dividerat med restiden för biltrafik mellan samma start och målpunkt. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ ska kvoten inte överstiga 1,5 utan bör i stället vara ännu lägre för att fler ska resa med kollektivtrafiken än med bil.

REFERENSER

- Scb (2019) Markanvändningen i Sverige
- Göteborgs stad (2014) Trafikstrategi för en nära storstad
- Trafikverket (2018) Resvaneundersökningar (RVU):
- 2017 - Västsvenska paketet
- 2018 - ÅVS väg 155
- Beteendelabbet (2019) Föreläsning och workshop 2019-11-29 Göteborg
- Gröna Bilister (2018) Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen
- Mueller (2015) Health impact assessment of active transportation
- VGR (2018) Potentialstudie för gång och cykling Västra Götaland
- VTI (2018) förstudie om kombinerad mobilitet på landsbygd: KomILand
- KTH (2014) Kunskapsmanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande.