

Verksamhetsplan

2015-01-19

Samverkansplan för hållbart resande i Norrköpings kommun 2015



Dokumentet är beslutat och antaget den 2014-01-14 av styrgruppen för Hållbart Resande. I gruppen ingår kommunstyrelsens kontor, tekniska kontoret, stadsbyggnadskontoret och Trafikverket.

Dokumentet ersätter samverkansplan för Hållbart Resande 2014.

I SAMVERKAN MELLAN KOMMUNSTYRELSENS KONTOR, TEKNISKA KONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET OCH TRAFIKVERKET.

Sammanfattning

Detta dokument beskriver hur kommunservice, stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret och Trafikverket gemensamt ska arbeta och samverka med beteendepåverkande insatser. Arbetet ska på sikt utmynna i att Hållbart Resande blir en naturlig del i kommunens ordinarie verksamhet. Arbete med Hållbart Resande är tydligt kopplat till kommunens vision Det goda livet, klimatvisionen, de övergripande 21 målen med fler underliggande styrdokument.

Det övergripande syftet med arbetet är att integrera Hållbart Resande i kommunens verksamheter. Utöver detta är syften att:

- Stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.
- Skapa trovärdighet genom att anställda och förtroendevalda i Norrköpings kommun använder hållbara alternativ enligt kommunens riktlinjer.
- Stödja och samordna allmänna och generella aktiviteter för att påverka allmänhetens aktiva val av hållbara transporter.

Målet med processen är att Hållbart Resande ska ingå i ordinarie verksamhet, så att beteendepåverkande insatser blir en naturlig del för att uppnå mål om hälsa, trafiksäkerhet, miljö, klimat och en mer attraktiv stad. På lång sikt är ambitionen att hållbara resval ska vara naturligt för alla anställda, förtroendevalda, näringslivet, medborgare och besökare i Norrköpings kommun.

Sammanfattning	2
Inledning	4
Definitioner	4
Syfte och mål.....	5
Organisation, ansvar och befogenheter	6
Styrgrupp	6
Processledare	6
Arbetsgrupper.....	6
Verksamhet	7
Kommunrankningen.....	7
Kunskapsuppbyggnad och förankring.....	7
Miljöfordonsdiagnosen 2015.....	7
Ostlänken.....	8
Principer för åtgärdsval	8
Riktlinjer för gång- och cykeltrafik.....	8
Samverkan med universitet och CKS.....	9
Strategisk utveckling av bilpoolen	9
Strategisk utveckling kollektivtrafik	10
Trygga och tillgängliga utomhusmiljöer	10
Ökad samverkan kring hållbart resande	10
ÖP-staden	11
Budget.....	11
Uppföljning	11

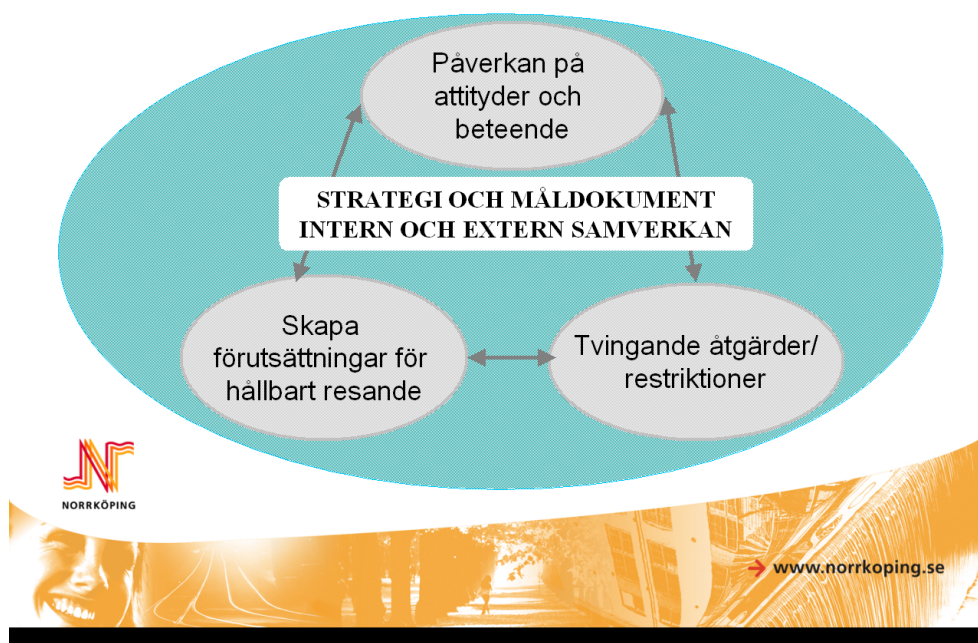
Inledning

Detta dokument beskriver hur kommunservice, stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret och Trafikverket gemensamt ska arbeta med beteendepåverkande insatser. Arbetet ska på sikt utmynna i att Hållbart Resande blir en naturlig del i kommunens ordinarie verksamhet.

Definitioner

Hållbart Resande är benämningen på en metodik som bland annat innehåller arbete med beteendepåverkande åtgärder som syftar till att få fler människor att resa hållbart. Arbetet med Hållbart Resande handlar om att påverka människors attityder och beteenden och påverka resandet innan resan påbörjats. Begreppet Hållbart Resande omfattar även Mobility Management.

Hållbart Resande



Bilden ovan beskriver de delar som utgör arbetet med Hållbart Resande. Mobility Management är de informationsinsatser som beskrivs i den översta grå ovalen i bilden ovan. Inom Mobility Management beskrivs ofta endast resenären eller trafikanten som målgrupp inom Hållbart Resande är målgruppen betydligt bredare och inkluderar även beslutsfattare, tjänstemän, planerare med flera.

Inom EU-projektet MAX har en definition för Mobility Management tagits fram:

”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 t ex 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.”

Störst effekt nås när samhällsplanering och Hållbart Resande kombineras till ett integrerat koncept och planeringen präglas av ett helhetsperspektiv. På så sätt skapas goda förutsättningar för att bygga upp ett hållbart transportsystem med minskade problem såsom trängsel, buller, utsläpp och trafiksäkerhet.

Med begreppet process avses i detta dokument den arbetsprocess som det innebär att införliva hållbart resande i kommunens ordinarie verksamheter. Målet med processen är att alla berörda medarbetare har samma bild av hållbart resande och ser det som en naturlig del av sitt ordinarie arbete.

Syfte och mål

Arbete med Hållbart Resande är tydligt kopplat till kommunen vision Det goda livet, klimatvisionen, de övergripande 21 målen med fler underliggande styrdokument.

Det övergripande syftet med arbetet är att integrera Hållbart Resande i kommunens verksamheter. Utöver detta är syften att:

- Stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.
- Skapa trovärdighet genom att anställda och förtroendevalda i Norrköpings kommun använder hållbara alternativ enligt kommunens riktlinjer.
- Stödja och samordna allmänna och generella aktiviteter för att påverka allmänhetens aktiva val av hållbara transporter.

Målet med processen är att Hållbart Resande ska ingå i ordinarie verksamhet, så att beteendepåverkande insatser blir en naturlig del för att uppnå mål om hälsa, trafiksäkerhet, miljö, klimat och en mer attraktiv stad. På lång sikt är ambitionen att hållbara resval ska vara naturligt för alla anställda, förtroendevalda, näringslivet, medborgare och besökare i Norrköpings kommun.

Organisation, ansvar och befogenheter

Styrgrupp

För processen finns en styrgrupp som består av cheferna på kommunservice, tekniska kontoret och stadsbyggnadskontoret, en representant från Trafikverket samt processledaren. Styrgruppen beslutar om handlingsplan och årlig verksamhetsrapport. Styrgruppen ansvarar för att medarbetare på respektive kontor ges möjlighet att delta i processerna och eventuellt avsätta personal efter behov i arbetsgrupper. Var och en i styrgruppen har även ansvar att sprida informationen för att ge Hållbart Resande genomslag i den ordinarie verksamheten.

Processledare

För att driva och samordna arbetet finns en processledare (PI) placerad på kommunstyrelsens kontor. Processledarens roll är att delta i relevanta aktiviteter samt att ansvara för och driva delar av arbetet.

Arbetsgrupper

Arbetsgrupper kan tillsättas av processledaren efter avstämning med berörd chef för att genomföra insatser eller aktiviteter. Deltagande medarbetare har en relevant roll eller arbetsuppgifter för Hållbart Resande i ordinarie verksamhet.

För informationsspridning behövs ett samarbete mellan processledaren och medarbetare med övergripande insyn över verksamheterna på tekniska och stadsbyggnad, till exempel informatörer, planerare, med flera.

Verksamhet

Kommunrankningen

PL har beredskap för kommunens deltagande i den återkommande landsomfattande undersökningen av kommunernas arbete för att miljöanpassa bilismen. Undersökningen arrangeras av Gröna bilister.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Implementering i ordinarie verksamhet.	PI	TK, SBK, Upphandlingscenter, PI samt övriga berörda kontor.

Kunskapsuppbyggnad och förankring

I processutvärderingens slutrapport av projektet Nätverket för hållbara transporter lyftes Samverkan för mervärde som den främsta framgångsfaktorn. Samverkan mellan förvaltningarna har gjort att kunskap och erfarenhet har spridits i kommunens organisationer och bidragit till ett förändrat synsätt. Detta visar på att en fortsatt samverkan är avgörande för ett lyckat resultat. Samverkan kan t.ex. innebära att:

- Regelbundna träffar för avstämning om samverkan mellan TK, SBK och PI.
- Bevaka och utveckla regional samverkan regionala företrädare och E-läns kommuner.
- Sprida kunskap och erfarenheter från Norrköpings kommun arbete med hållbart resande.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Integrering i ordinarie verksamhet.	PI	Tillsätts vid behov

Miljöfordonsdiagnosen 2015

Kommunens deltagande i den årliga rankningen och statistiska uppföljningen av miljöfordon i Sveriges kommuner arrangeras av Miljöfordon Syd. Arbetet genomförs under första kvartalet.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Skapa trovärdighet genom att anställda och förtroendevalda i Norrköpings kommun använder	PI	MBK, Upphandlingscenter, och PI

hållbara alternativ enligt kommunens riktlinjer.

Ostlänken

Deltar i arbetsgruppen kring frågor som rör stödjande infrastruktuursatsningar och samhällsbyggandet runt Ostlänken. Samordningsansvarig Ulf Arumskog.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Integrering i ordinarie verksamhet, samt stödja och samordna allmänna och generella aktiviteter för att påverka allmänhetens aktiva val av hållbara transporter	KS	SBK, TK, NäK, KS och Pl

Principer för åtgärdsval

2014 kom Norrköpings kommun och Trafikverket överens om hur man gemensamt ska arbeta med fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier. Det finns ett långsiktigt behov att ytterligare förankra arbetet med åtgärdsvalsstudier i kommunens processer. Under 2015 initierar PL processen. Eftersom en rad åtgärdsvalsstudier pågår inom kommunen idag bör merparten av arbetet utföras under 2016 då kommunen har en viss erfarenhet av metoden bakom sig.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Integrering i ordinarie verksamhet, samt Stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.	SBK/KS	SBK, TK och Pl

Riktlinjer för gång- och cykeltrafik

Riktlinjer för gång- och cykeltrafik sorterar under riktlinje för trafik inom ÖP. Det övergripande syftet är att styra utvecklingen av det framtida trafiksystemet till förmån för ett hållbart, klimatsmartare och smidigare trafiksystem än dagens. Transportsystemet ska utformas utifrån idén att städerna blir tätare så att en stor del av de lokala förflyttningarna kan göras till fots, på cykel och med kollektivtrafik. I enlighet med beslut KS 2014/1035 ansvarar stadsplaneringsnämnden i samråd med tekniska nämnden och kommunservice (PL) för uppdragen.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Stödja och förstärka effekterna av de	SBK	SBK, TK, KS

fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.

Samverkan med universitet och CKS

Fortsatt nätverkande och samverkan med forskare och doktorander vid Linköpings universitet, Centrum för kommunstrategiska studier (CKS) och andra forskningsinstanser.

Deltagande inom Biogas research center, kommunen är en aktiv partner under den andra etappen av en tioårig satsning åren 2012-2022. Kommunen förbinder sig genom en kontant insats och arbetsinsats. PL står för arbetsinsats. Fler personer från kommunen kan arbeta i projekten.

Deltagande inom forskning med koppling till Ostlänken tillsammans med CKS, Nordregion med flera. Studien är en jämförande studie med region Norrköping/Linköping och region Malmö/Lund.

Deltagande inom forskning för hållbara samhällen bortom tillväxtparadigmet tillsammans med KTH.

Deltagande inom forskning som utvecklar affärsmodeller för citylogistik tillsammans med Linköpings universitet, VTI.

Deltagande i VTI:s projekt "Guide2Wear Public transport services with wearable devices for different mobility types" som syftar till att stärka resenärers möjligheter till hållbara resor. PL deltar i workshops och referensgruppsmöte.

Deltagande i VTI och Linköpings universitets projekt "Plug-in-hybrid" – forskningstudie med elbilen i fokus". PL:s ansvar är att tillsammans med VTI anordna workshops med tjänstemän och politiker. Projektet avslutas våren 2015.

Syfte	Tid	Ansvar	Arbetsgrupp
Identifiering av framgångsfaktorer och integrering i ordinarie verksamhet.	2015	PI	PI, LiU, CKS, VTI, mfl

Strategisk utveckling av bilpoolen

KSK ansvarar för den strategiska utvecklingen av bilpoolen och kommer under 2015 utifrån ett beslut från KS att utreda frågan om upphandling av den kommunala bilpoolen på den öppna marknaden.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Skapa trovärdighet genom att anställda och förtroendevalda i Norrköpings kommun använder hållbara alternativ.	PI	TK, UPC, KS

Strategisk utveckling kollektivtrafik

Under 2015 kommer kommunen utveckla arbetssätt för att utveckla resecentrum som effektiva bytespunkter för att förbättra möjligheterna till hållbart resande. Förstudier av bland annat kollektivtrafik i staden, gångstråk, cykelstråk och mobility management (MM) planeras. Arbetet är kopplat till Ostlänken och planeringen av nya resecentrumet.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.	KS	SBK, TK och PI

Trygga och tillgängliga utomhusmiljöer

Under kommande mandatperiod ska Norrköpings kommun aktivt ska arbeta med tillgängliga och trygga utomhusmiljöer. Kommunen ska årligen identifiera och åtgärda samt redovisa platser som upplevs som otrygga och/eller brister i tillgängligheten. Gång- och cykelvägar och bussplatser ofta upplevs som otrygga och otillgängliga platser. Eftersom en förutsättning för hållbart resande är att tillgängligheten till kollektivtrafiken är god, samt att infrastrukturen för cykel- och gångtrafik fungerar ändamålsenligt medverkar PL i arbetet.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Mål 16 samt stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval,	SBK/TK	TK, SBK PL samt berörda kontor

Ökad samverkan kring hållbart resande

Norrköpings kommun har arbetat med hållbart resande i drygt tio år. Idag finns en tjänst som arbetar heltid med hållbart resande (PL). Ytterligare 5-6 personer har utrymme för att arbeta med hållbart resande inom ordinarie tjänster. För att samordna arbetet finns idag en mötesplats i formen av ett nätverk. Gruppen har dock inget formellt mandat och heller ingen budget knuten till verksamheten. Erfarenheter från andra kommuners arbete med hållbart resande visar att när man

arbetar förvaltningsövergripande, både praktiskt och strategiskt, samt med tydligt mandat och budgeterade medel har arbetet störst chans att lyckas.

Under 2015 arbetar PL för att skapa en organisatorisk struktur för nätverket samt för att förankra verksamheten i kommunen. Målet är att nätverket ska fungera som en operativ samordningsgrupp för processen hållbart resande.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Integrering i ordinarie verksamhet, samt stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.	PL	TK, SBK, BMK

ÖP-staden

Deltar i relevant grupp i samverkan med projektledaren för upprättandet av ÖP-staden.

Syfte	Ansvar	Arbetsgrupp
Integrering i ordinarie verksamhet, samt stödja och förstärka effekterna av de fysiska satsningar och planering som görs för att skapa förutsättningar för hållbara resval.	SBK	Befintlig

Budget

Arbetet finansieras i kommunens ordinarie budget med interna medel.

Uppföljning

Muntlig rapportering till styrgruppen sker två gånger om året.