

Utvärdering KLIMP Bilsnål samhällsplanering

Bakgrund

Projektet Bilsnål samhällsplanering löper över tiden juni 2005-november 2008. Projektet syftar till att omsätta handboken om bilsnål samhällsplanering i praktiken och skapa förutsättningar för ett bilsnålt och därigenom koldioxidsnålt samhälle. Detta föreslås bland annat göras genom att handbokens förslag på olika sätt prövas i pågående planarbeten både på översiktlig nivå, i fördjupningar samt på detaljnivå. Projektets arbete har delats upp i fyra olika insatsområden: 1) Resursförstärkning av pågående processer, 2) Särskilda studier, 3) Kompetensutveckling och dialog samt 4) Metodutveckling.

Syfte

Syftet med utvärderingen är att studera vilka attityder och vilken kunskap som finns om bilsnål samhällsplanering hos de medarbetare som arbetar med samhällsplanering i någon form på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen. Vidare syftar utvärderingen till att studera hur väl de bilsnåla resonemangen har tagits upp av nämnda grupp, om attityderna har förändrats under projektiden samt få en bild av hur gruppen ställer sig till problematiken i stort. Med nämnda undersökningar kan en bild av hur väl projektet slagit ut tas fram.

Sammanfattning

Projektet har utvärderats med hjälp av fokusgruppsintervjuer som genomförts vid två tillfällen samt en enkätundersökning ställd till medarbetare på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen.

Fokusgruppsintervjuerna visade att gruppen var väl förtrogen med problematiken kring biltrafiken. Vid det första intervjutillfället, mars 2006, hade gruppen svårt att se sin egen roll i utvecklingen kring biltrafiken vare sig på det yrkesmässiga eller personliga planet, men denna syn hade ändrats något till det bättre vid det andra intervjutillfället i oktober 2008. Diskussionen om målkonflikter mellan åtgärder för minskad bilanvändning och andra mål för en attraktiv stad/ett attraktivt boende hade även blivit betydligt mer nyanserad sedan förra intervjutillfället.

En enkät skickades ut med e-post till 50 medarbetare på stadsbyggnadskontoret under november 2008. Av enkätsvaren kunde det utläsas att 97 procent av de tillfrågade kände till projektet. Hela 81 procent av de tillfrågade säger sig ha använt sig av ett bilsnålt resonemang i sitt ordinarie arbete vilket tyder på att projektets intentioner om implementering har fallit väl ut. Endast 47 procent av de tillfrågade hade besökt hemsidan, vilket dock kan härledas till att hemsidan huvudsakligen riktar sig till externa besökare. Möjligheten fanns att lämna synpunkter i en frifältsruta vilket 8 av de svarande gjorde. Synpunkterna rörde bland annat vilken hållning kontorets ledning har till frågan om bilsnål samhällsplanering samt önskemål och tips om vad som kan göras bättre.

Fokusgruppsintervju 2006 (nedkortad sammanfattning)

Sammanlagt fem deltagare från stadsbyggnadskontoret deltog i en fokusgruppsintervju i mars 2006. Deltagarna var väl bekanta med varandra och gruppen upplevdes som mycket homogen och med stark samhörighet.

Moderatorn upplevde det som om huvuddelen av gruppen hade en grundläggande uppfattning om problematiken kring bilanvändandet, men att ingen i gruppen hade något miljöintresse på ett personligt plan. Moderatorn uppfattade det också som om gruppen kände till att det fanns mål om en minskad biltrafik, men att de inte hade någon djupare kännedom om hur dessa var formulerade eller hur de skulle uppnås. Deltagarna ansåg att de prioriterade luftföroreningarna eftersom de följde miljöförvaltningens schablonvärden, men ansåg samtidigt inte att miljöaspekten prioriterades gentemot andra aspekter i planeringen. Moderatorns tolkning är att gruppen ser luftföroreningarna ur ett snävt perspektiv och hänvisar till de värden de måste hålla sig till inom planen, men att de har svårt att lyfta blicken och se kopplingarna till bilanvändningen och hur den kan styras i plan.

På frågan om målkonflikter mellan bilsnålhet och det goda boendet är gruppen rörande överens om att målkonflikter mellan dessa områden är självklara. Diskussionen som uppstod kan tolkas som att gruppen i detta fall utgått helt från sig själva när de talar om det goda boendet, och att det är de egna föreställningarna kring bilen som de applicerar på invånarna. På frågan om hur planeringen bör förändras för att kunna minska bilberoendet så menar gruppen att det måste finnas alternativ till bilen (ex bra kollektivtrafik) och att det inte går att planera bort transporterna. Det är anmärkningsvärt att hela gruppen ser det som självklart att resorna måste göras med någon form av motoriserat transportmedel och att ingen lyfter fram några förslag på hur antalet transporter kan minska, oavsett transportmedel.

Vid frågan om vilka bilsnåla åtgärder gruppen känner till från resten av Sverige och världen i övrigt börjar deltagarna inledningsvis resonera kring tekniska lösningar som främjar cykeltrafiken, men är inte helt införstådda med begreppen, och blandar därmed ihop en del åtgärder samtidigt som de använder ord som "kanske", "jag tror" och frågande tonfall vid detta parti. Gruppen är skeptisk till att det går att lyfta in mobility management-frågor i de fysiska planerna, men pratar ändå väldigt mycket kring ett tyskt exempel: parkeringsreserver. Under diskussionen kring denna lösning påpekas flera gånger att det är "ett exempel" och att det inte är svenskt och att det "är säkert inte utvärderat".

På frågan om hur gruppen ser på planindikatorer som utvärderingsmetod är gruppen enig om att någon typ av uppföljning saknas och att eftersom det ständigt ska fram nya planer så är det utvärderande och uppföljande momentet svårt att hinna med. Man saknar ett forum för diskussion kring dessa saker och säger på så sätt att frågorna inte tas upp i den dagliga verksamheten, utan vid enstaka tillfällen.

Slutsats:

Det sammanfattande intrycket från fokusgruppsintervjun var att gruppen var väl förtrogen med problematiken kring biltrafiken, men hade svårt att se sin egen roll i denna vare sig på det yrkesmässiga eller personliga planet. Flera av deltagarna kände till olika metoder för att minska biltrafiken men verkade inte koppla samman detta med sitt eget arbete. Deltagarna uppvisar mindre skepsis gentemot bilsnåla åtgärder än vid en intervju genomförd 2004, men anser fortfarande att det är svårt att genomföra och att det strider mot tanken om det goda boendet.

Fokusgruppsintervjuer 2008 (nedkortad sammanfattning)

Fem deltagare från stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen deltog i fokusgruppsintervjun. Deltagarna var väl bekanta med varandra och gruppen upplevdes som ganska homogen.

Hela gruppen har en grundläggande uppfattning om problematiken kring bilanvändandet. I delar av gruppen finns dock fortfarande en tendens till att se luftföroreningar och buller ur ett snävt perspektiv. I motsats till den förra intervjun finns det en stor insikt i gruppen om att en minskad biltrafik kan ge flera positiva effekter än minskade luftföroreningar. Särskilt möjligheten att kunna minska parkeringsytorna ses som positiv. Gruppen anser att målkonflikterna främst handlar om konflikter mellan en hög täthet och andra, mer lokala, kvalitéer i stadsbyggandet. Andra målkonflikter som nämns är utrymme för lokal dagvattenhantering samt att de som idag kör bil får minskad bekvämlighet. Trots att deltagarna i ganska stor grad utgår ifrån sig själva är diskussionen ganska nyanserad och rik på nyanserade påpekanden (tex. att detta bara gäller de som idag har bil).

Gruppen går spontant snabbt in på olika åtgärder för att minska biltrafiken, hur prioriteringen av dem har förändrats och hur de bör prioriteras. Flera planeringsrelevanta åtgärder för att minska biltrafiken tas upp. Alla i gruppen tycker att en hög täthet i bebyggelsen och bra cykelvägar också är viktigt men flera tycker att man redan arbetar tillräckligt med dessa frågor.

Gruppen framhåller spontant att en kärnfråga är att våga lita på att beteendet kommer att förändras hos invånarna i ett område. Vid flera tillfällen verkar det som att några deltagare inte fullt och fast tror att det går att förändra beteenden utan att den ökade trafik som skapas genom förtätning och tät bebyggelse måste lösas genom modifiering av infrastrukturen och därmed kan stå i konflikt med stadens kvalitéer. Som avslutning på intervjun säger två av deltagarna också att de inte tror att bilen kommer att försvinna utan att det främst är andra tekniska lösningar som kommer att lösa delar av trafikens miljöproblem. Samtidigt finns en viss beredskap för att ta strid. Två av deltagarna konstaterar att "Någonstans måste man ju vara lite tuff också" och drar fram utländska exempel och använder argumentet att "det funkar ju där".

Alla anser dock att förändringen måste ske successivt och att det i sig är en stor utmaning. Det gäller "att hitta en modell" för hur man kan säkra detta successiva genomförande. Tex. handlar det om att säkra flexibilitet i markanvändningen, satsningar på kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder.

Slutsats:

Deltagarna kände väl till problematiken kring biltrafiken och metoder för att minska biltrafiken. Diskussionen om målkonflikter mellan åtgärder för minskad bilanvändning och andra mål för en attraktiv stad/ett attraktivt boende har blivit betydligt mer nyanserad sedan 2006. Deltagarna ansåg också att inte bara infrastrukturfrågor utan också lokaliserings- och täthetsfrågor är viktiga för att minska bilberoendet. Därmed har frågorna sedan förra intervjun kommit närmare den egna rollen. Synen på Mobility Management-åtgärder som en del av den fysiska planeringen har stärkts. Huvuddelen av gruppen lyfter dock fortfarande inte fram hur de själva, i den egna rollen, kan bidra till att sådana åtgärder knyts till fysiska planer. Synen på utländska exempel har svängt till att gruppen ser dem som intressanta projekt att ta lärdom av.

Enkätundersökning

En enkelt utformad enkät (se bilaga 1) skickades i början av november 2008 ut till 50 medarbetare på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen. Av dessa svarade 32 personer fullständigt på enkätfrågorna. Frågorna var ställda så att det ur svaren skulle kunna utläsas hur väl projektet hade lyckats föra in de bilsnåla frågorna i den ordinarie verksamheten, liksom om det fanns en förändrad syn på hur angeläget man tyckte att det var att arbeta i en bilsnål riktning idag, jämfört med för 2-3 år sedan, före projektets uppstart.

Av de svarande tillhörde 68 procent stadsbyggnadskontoret och resterande 32 procent tillhörde tekniska förvaltningen. Hela 97 procent kände till projektet vilket tyder på att projektet har lyckats nå ut till kontorets anställda. Denna goda kännedom beror troligtvis på att projektet har haft delprojektledare/ambassadörer ute på de avdelningar som har haft en möjlighet att lyfta in bilsnåla åtgärder i den ordinarie verksamheten, att projektdeltagarna har drivit frågorna i flera forum liksom att projektet har arrangerat diverse aktiviteter med stor tillströmning av deltagare.

De arrangemang som genomförts inom projektet har varit seminarier, filmvisning, föredrag och en större studieresa våren 2007. 74 procent av de tillfrågade hade deltagit vid ett eller flera av dessa aktiviteter. Detta höga deltagande kan härledas till att projektledningen i samråd med stadsbyggnadsdirektör och teknisk chef i flera fall valt att gå ut brett med inbjudan.

Anmärkningsvärda 81 procent har svarat att de under projektperioden har använt sig av ett bilsnålt resonemang. Projektets intentioner kring att implementera bilsnål samhällsplanering i den ordinarie verksamheten kan därför sägas ha slagit mycket väl ut. Projektet har under perioden arbetat med fyra insatsområden, varav insatsområde 1) Resursförstärkning, och insatsområde 3) Kompetensutveckling/utbildning/dialog har varit de som har gett mest resultat vad gäller implementering och kännedom om projektet.

Under projektets gång har ett nyhetsbrev skickats ut till en sändlista på 210 personer vid sex tillfällen. Nyhetsbrevet ansågs vara en lämplig form för att nå ut med information. Avsikten var att nyhetsbrevet skulle komma ut en gång i kvartalet, men det har inte blivit fullt så ofta. Sändlistan för nyhetsbrevet har uppdaterats dåligt vad gäller kommunens egna medarbetare, utan inriktningen har legat på att nå en bredare grupp intresserade. 81 procent sade sig ändå ha läst något av nyhetsbrevet vilket tyder på att de trots allt har fått en god spridning och har medverkat till att hålla intresserade medarbetare uppdaterade om projektet.

Endast 47 procent av de tillfrågade hade besökt projektets hemsida, www.lund.se/bilsnalplanering. Den låga andelen kan bero på att hemsidan huvudsakligen fungerat som en informationskanal för externa intresserade. Under projektperioden har däremot de personliga kontakterna med kontorens medarbetare fungerat mycket bra och enklare frågor om projektet har kunnat tas om hand i exempelvis fikarummet!

På frågan om de tycker att det är mer angeläget att arbeta för en mer bilsnål inriktning i den kommunala planeringen idag, jämfört med för 2-3 år sedan svarade hela 90 procent ja. Om det beror på det ökade mediautrymme klimatfrågan har fått eller om projektet själv står för en sådan genomslagskraft får vara osagt, men en svängning i frågan hos en så pass stor del av de tillfrågade tyder på att påverkan av bilberoendet med hjälp av samhällsplanering har ett starkt stöd hos medarbetarna på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen.

Enkäten erbjöd också möjligheten att bifoga egna synpunkter på projektet. Denna möjlighet utnyttjades av åtta personer som främst hade synpunkter på hur projektet förmedlat information. Önskemål om broschyrer, affischer samt förbättringar av hemsidan togs upp av flera personer. En fråga kring hur kontorets ledning prioriterar olika utvecklingsfrågor tyder på att man från ledningens sida behöver vara tydligare med att bilsnålt arbete har hög prioritet!

Enkät Bilsnål samhällsplanering

Bilsnål Samhällsplanering är ett KLIMP-finansierat projekt som genomförts som ett samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen under perioden 2006-2008. Projektet avslutas den 17 november och inför en slutlig utvärdering skulle vi vilja ha svar på följande frågor.

1. Vilken förvaltning tillhör du?

- Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska förvaltningen

2. Känner du till projektet Bilsnål samhällsplanering?

- Ja
- Nej

3. Har du under projektperioden deltagit i någon aktivitet arrangerad inom projektet bilsnål samhällsplanering? De aktiviteter som genomförts är studieresan till Tyskland, filmvisning "En obekväm sanning", DVD-utlåning, Seminarium om TRAST med Sari Wallberg och Lars Nilsson, Startseminarium på AF-borgen, P-normsseminarier samt Seminarium om transportstrategin på Brunnshög.

- Ja
- Nej

4. Har du under projektperioden 2006-2008 någon gång använt dig av ett bilsnålt resonemang i ditt ordinarie arbete?

- Ja
- Nej

5. Har du läst något av nyhetsbrev som projektet har skickat ut under projektperioden?

- Ja
- Nej

6. Har du under projektperioden besökt projektets hemsida?

www.lund.se/bilsnalplanering

- Ja
- Nej

7. Tycker du att det är mer angeläget för oss att arbeta för en mer bilsnål inriktning i den kommunala planeringen idag, jämfört med för 2-3 år sedan?

- Ja
- Nej

8. Har du någon synpunkt på projektet som du vill delge oss? Använd linjerna nedan, eller baksidan om de inte räcker till.

.....
.....
.....

Ifylld svarsblankett lämnas via internpost eller direkt till Linda Kummel senast fre **12 nov.**

Tack för hjälpen!

Claus Pedersen och Linda Kummel

Frågor till fokusgruppdiskussionen 2006

1. Hur upplever ni att miljöaspekten (i detta hänseende luftföroreningar från person- och godstransporter) prioriteras gentemot andra aspekter som t ex trygghet, säkerhet, tillgänglighet, estetik, attraktivitet, service, delaktighet i dagens planering?
2. Vilka målkonflikter finns det om man väger in målet om minskad biltrafik bland andra mål för den attraktiva staden och det goda boendet?
3. Hur ska framtidens Lund se ut för att kunna minska bilberoendet?
 - a) Vilka förändringar i planeringsarbetet tror ni skulle ge mest effekt för att minska bilanvändandet?
 - b) Känner ni till några exempel på planeringsåtgärder som har genomförts i Sverige eller någon annanstans i världen?
4. Mobility management är ett begrepp som används alltmer i trafikplaneringssammanhang, så kallade mjuka metoder för att påverka resan innan den har börjat. Tror ni att denna typ av metoder är en del av framtidens samhällsplanering?

Extrafråga

5. Planindikatorer är ett sätt att utvärdera planarbetet både under själva planeringen som efter att planen är färdig och man kan titta på avstånd till viktiga målpunkter, parkeringstillgång, täthet och liknande saker. Hur ser ni på planindikatorer som utvärderingsmetod?

/Linda Edvardsson 2006-03-06

Frågor till fokusgruppdiskussionen 2008

1. Hur upplever ni att miljöaspekten (i detta hänseende luftföroreningar från person- och godstransporter) prioriteras gentemot andra aspekter som t ex trygghet, säkerhet, tillgänglighet, estetik, attraktivitet, service, delaktighet i dagens planering?
2. Vilka målkonflikter finns det om man väger in målet om minskad biltrafik bland andra mål för den attraktiva staden och det goda boendet?
3. Hur ska framtidens Lund se ut för att kunna minska bilberoendet?
 - a) Vilka förändringar i planeringsarbetet tror ni skulle ge mest effekt för att minska bilanvändandet?
 - b) Känner ni till några exempel på planeringsåtgärder som har genomförts i Sverige eller någon annanstans i världen?
4. Mobility management är ett begrepp som används alltmer i trafikplaneringssammanhang, så kallade mjuka metoder för att påverka resan innan den har börjat. Tror ni att denna typ av metoder är en del av framtidens samhällsplanering?

Extrafrågor

5. Vilka svårigheter eller hinder för en bilsnål planering har ni stött på under projektet hittills?
6. Vad ser ni framöver som den största utmaningen för att förverkliga bilsnål planering?

/Ellen Rube 081015