

# Mobility management i Öresundsregionen



Emma Björk  
2005

Emma Björk

## Mobility management i Öresundsregionen

### **Ämnesord:**

Mobility management, Öresundsregionen, attitydpåverkan, beteendepåverkan, mjuka åtgärder, hållbar utveckling

### **Referat:**

Mobility management är ett av verktygen i arbetet mot ett hållbart transportsystem och syftar till att genom attityd- och beteendepåverkan påverka efterfrågan på transporter. De åtgärder som används benämns mjuka åtgärder och genom att kombinera dem med fysiska åtgärder uppnås ofta synergieffekter. Studiens syfte är att undersöka arbetet med mobility management i Öresundsregionen dels på en organisatorisk och dels på en praktisk nivå och resulterar i förslag om hur det fortsatta arbetet bör gå till. Resultaten visar att det saknas kunskap inom ämnesområdet mobility management. Arbetet med mobility management bör integreras i ordinarie verksamhet men vinner på att ändå organiseras i speciella enheter eftersom verksamheten ger små men många vinster. Politisk acceptans och stöd är viktigt för möjligheten att lyckas. Avseende samarbete kring mobility management i Öresundsregionen betonas i första hand vikten av erfarenhetsutbyte. Slutligen behövs det fler och mer entydiga utvärderingar av de projekt och åtgärder som görs.

### **Citeringsanvisning**

Emma Björk, Mobility management i Öresundsregionen. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafikplanering 2005. Thesis 132.

## Förord

”Det är ju lite luddigt i kanten vad mobility management är...”

Uttalandet gjordes av Päivi Elmkvist på Lunds kommun då jag intervjuade henne i samband med mitt examensarbete och det säger en hel del om mobility management och varför det behövs mer kunskap inom området. Jag hoppas att jag genom mitt examensarbete kan bidra med en liten pusselbit.

Ett problem med mobility management är avsaknaden av ett svenskt uttryck. Till er läsare vill jag därför be om ursäkt för att ni måste läsa mobility management 384 gånger i den här rapporten. Min tid och fantasi har tyvärr inte räckt till för att hitta rätt uttryck på svenska.

Jag skulle först och främst vilja tacka min handledare Karin Brundell-Freij för stöd och uppmuntran i arbetet med mitt examensarbete samt alla idéer och trådar att dra i. Jag vill också tacka Christer Ljungberg och Trivector för idén till det här examensarbetet samt alla intervjuade för att de ställde upp och gjorde datainsamlingen möjlig. Ytterligare tack för värdefulla synpunkter riktar sig till mina opponenter Emma Andersson, Marie Fredriksson och Pernilla Hyllenius samt min examinator Bengt Holmberg.

Ett stort tack till alla på institutionen för Teknik och samhälle för trevligt sällskap i fikarummet, Inger och Mia för hjälp med en del praktiskt, Jenny för bandspelartips, Lisa för trevligt sällskap på rummet, övriga exjobbare för jämförande diskussioner, doktorander och andra för uppiggande innebandyspel samt Anders för att jag fick vara med i hans förord.

Slutligen vill jag även tacka min familj för stöd och visat intresse, Emma för uppmuntran och idéer om att skriva examensarbete, Elin för att jag har fått prata av mig på simningen och David för tålamodet att lyssna på allt mitt tjat.

Lund i maj 2005

Emma Björk

# Innehållsförteckning

FÖRORD

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING .....	I
SUMMARY .....	III
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Syfte .....	2
1.3 Metod och material .....	2
1.4 Avgränsningar .....	3
<b>2 MOBILITY MANAGEMENT.....</b>	<b>4</b>
2.1 Vad är mobility management?.....	4
2.2 Definition.....	5
2.3 Varför utvecklades mobility management?.....	6
2.4 Nyttan med mobility management .....	7
2.5 Organisation .....	8
2.6 Vilka åtgärder omfattar mobility management?.....	8
2.7 Implementering av mobility management .....	10
2.8 Mobility management och förstegsprincipen.....	11
2.9 SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt.....	12
<b>3 ÖRESUNDSREGIONEN.....</b>	<b>14</b>
3.1 Befolkningsförhållanden.....	14
3.2 Trafiken i Öresundsregionen.....	15
3.3 Miljöpåverkan och olycksstatistik.....	17
3.4 Politik och förvaltning i Danmark och Sverige.....	18
<b>4 METOD OCH MATERIAL.....</b>	<b>21</b>
4.1 Kvalitativ analys och intervjuformer.....	21
4.2 Första intervjuomgången.....	21
4.3 Andra intervjuomgången.....	22
<b>5 HUR GENOMFÖRS ARBETE MED MOBILITY MANAGEMENT? .....</b>	<b>27</b>
5.1 Frågeområde 1 – Begreppet mobility management.....	27
5.2 Frågeområde 2 - Organisation .....	29
5.3 Frågeområde 3 - Framtidspotential .....	31
<b>6 GENOMFÖRDA PROJEKT OCH UTVÄRDERINGAR.....</b>	<b>36</b>
6.1 Grupp 1 – Entusiasterna .....	36
6.2 Grupp 2 – Nybörjarna .....	38
6.3 Grupp 3 – Avvaktarna .....	38
6.4 Grupp 4 – Utförarna .....	38
6.5 Grupp 5 – Informatörerna .....	39
6.6 Interreg IIIA.....	39

7	ANALYS.....	40
7.1	Kunskapsläget .....	40
7.2	Möjlighet att förbättra organisation .....	40
7.3	Samarbetsmöjligheter.....	42
7.4	Lyckade projekt.....	43
8	FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE .....	45
8.1	Grupp 1 – Entusiasterna .....	46
8.2	Grupp 2 – Nybörjarna .....	46
8.3	Grupp 3 – Avvaktarna .....	46
8.4	Grupp 4 – Utförarna .....	47
8.5	Grupp 5 – Informatörerna .....	47
8.6	Samarbetsprojekt.....	47
9	DISKUSSION OCH SLUTSATSER .....	49
9.1	Diskussion .....	49
9.2	Slutsatser.....	50
	REFERENSER .....	51
	BILAGEFÖRTECKNING .....	56
	BILAGOR	

# Sammanfattning

På senare tid har behovet av att förena transportsystemet med en hållbar utveckling uppmärksammats mer och mer. Trafiken ökar och med den problem i form av bland annat trängsel, olyckor, buller samt utsläpp. I Danmark såväl som i Sverige finns det nationella politiska direktiv som anger målsättningar för en hållbar transportutveckling. Det handlar om att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och trafikökning men också om minskad miljöpåverkan i rena miljömål. Insatser krävs inom många olika områden. Mobility management är ett av verktygen i arbetet mot det hållbara transportsystemet och syftar till att påverka efterfrågan på transporter. Studiens syfte är att undersöka arbetet med mobility management i Öresundsregionen dels på en organisatorisk och dels på en praktisk nivå och resulterar i förslag om hur det fortsatta arbetet bör gå till.

Mobility management är ett alternativ till mer traditionell trafikplanering och syftar till att genom attityd- och beteendepåverkan påverka resan redan innan den har börjat. Fokus låg tidigare på att minska effekterna av problemet med den ökande biltrafiken i stället för att minska källan till problemet, det vill säga biltrafiken i sig. De åtgärder som används inom mobility management benämns mjuka åtgärder och huvudverktygen kan sägas vara information, kommunikation, organisation och koordination. Genom att kombinera de mjuka åtgärderna med fysiska åtgärder fås ofta synergieffekter. Arbetet med mobility management startade som ett sätt att försöka komma tillrätta med trafikens miljö- och trängselproblem men har även visat sig ha positiva effekter på bland annat ekonomi, hälsa och säkerhet. För att lyckas med implementeringen av mobility management är det viktigt med målgruppsanpassad information, stöd från politiskt håll samt att genom utvärderingar kunna visa att arbetet ger effekt. Utvärderingsverktyget SUMO är framtaget speciellt för att kunna utvärdera mobilitetsprojekt.

Befolkningstätheten i Öresundsregionen är högst i direkt anslutning till Öresund och har ökat under de senaste decennierna. I regionen sker en regionförstoring vilket innebär att människor rör sig över större och större geografiska områden i sina vardagssysselsättningar och därmed ökar resandet. Den nätverksstruktur av tätorter och kommunikationsstråk som finns kring Öresund skapar goda förutsättningar för att pendla och det finns redan idag en relativt välutbyggd trafikstruktur. Det finns betydande skillnader mellan Sverige och Danmark gällande politik och förvaltning. I Sverige finns det en tradition av självständiga ämbetsverk med stort inflytande över politiken och i Danmark bygger traditionen i stället på en hierarkisk struktur. En viktig skillnad är att det i Danmark är amterna, den regionala politiska nivån, och inte kommunerna som har planmonopol.

Förutom en litteraturstudie om mobility management och om Öresundsregionen samlades data om det pågående arbetet i regionen in i två intervjuomgångar. Den första intervjuomgången syftade till att få en överblick över aktörer på området mobility management samt att få förslag på intressanta frågeställningar inför den kommande andra intervjuomgången. Urvalet av respondenter till den andra intervjuomgången baserades på resultaten från den första intervjuomgången och det gjorde delvis även intervjuplanen. I den andra intervjuomgången gjordes den största datainsamlingen. Intervjuerna bearbetades med både deskriptiva och analytiska metoder. Data analyserades bland annat utifrån en indelning i fem olika grupper baserad på organisationstyp, kommunal eller regional, och nivå på genomförda mobility management-insatser.

Studien visar att det saknas en hel del kunskap inom ämnesområdet mobility management hos de organisationer som är nybörjare och inte har kommit så långt i sitt arbete. Deras definitioner av mobility management är inte lika omfattande och deras målsättningar inte lika precisa som för de organisationer som har kommit längre i sitt mobility management-arbete. Genom att utveckla definition och mål skulle verksamheten få tydligare ramar. Kunskapen om mobility management skulle överlag behöva utvecklas genom konferenser, inspirationsdagar, utbildning och forskning.

Enligt analysen av intervjuresultaten bör arbetet med mobility management integreras i ordinarie verksamhet men vinner på att ändå organiseras i speciella enheter eftersom verksamheten ger små men många vinster. De organisationer som idag kommit längst i sin verksamhet har speciella enheter för mobility management och flera av de organisationer som bedriver mobility management i mindre skala önskar egna enheter för arbetet. Undersökningen visar att de allra flesta respondenterna anser att mobility management bör gå hand i hand med fysiska åtgärder och det är därför viktigt med ett nära samarbete mellan de olika enheterna.

Politisk acceptans och stöd är viktigt för möjligheten att lyckas med mobility management-arbete. De organisationer som idag kommit långt i sitt mobility management-arbete har haft stöd ifrån politiskt håll. Några av nybörjarorganisationerna menar att bristen på politiskt stöd är något som hindrar dem i deras arbete och som innebär att de får driva mobility management-projekt vid sidan av i stället för som ett komplement till annan verksamhet.

Studien visar att ett samarbete kring mobility management i Öresundsregionen ger tre typer av vinster. Mest betonas vikten av erfarenhetsutbyte mellan olika organisationer såväl i de egna länderna som över sundet. Genom att lära av andra och få inspiration av dem som kommit längre blir arbetet effektivare. I intervjuvären nämns också vinster i form av regionala stordriftsfördelar och vikten av samarbete för att arbetet med de regionala resorna ska få effekt.

Det behövs fler och mer entydiga utvärderingar av de projekt och åtgärder som görs inom mobility management. Sammanställningen av genomförda utvärderingar visar att det i många fall helt saknas utvärderingar och att de utvärderingar som finns är svåra att jämföra. En önskan är att alla projekt utvärderas på samma sätt med hjälp av utvärderingsverktyget SUMO. Detta skulle öka kunskapen om mobility management-projekt och möjligheten att jämföra vilka åtgärder som är mest effektiva.

Det fortsatta arbetet med mobility management handlar mycket om att utveckla och förädla de projekt som redan görs samt att testa sådant som andra har lyckats bra med. Det behövs mer kunskap och denna kan fås genom konferenser och workshops. För att nybörjare ska komma igång med mobility management-arbete bör speciella utbildningar anordnas och de skulle kunna få hjälp genom framtagandet av en handbok. Samarbete startas lämpligen i form av erfarenhetsutbyte avseende hela regionen och som samarbete i mindre skala kring konkreta projekt grannkommuner emellan. Med tiden kan de mindre samarbetena utvidgas till att gälla större delar av regionen och erfarenhetsutbyte kan övergå i konkreta samarbetsprojekt.

## Summary

In recent years the need to combine the transport system with a sustainable development has attracted more and more attention. Traffic increases and brings with it problems like for example congestion, accidents, noise and pollution. In Denmark as well as in Sweden there are national political directives that set goals for a sustainable development. The link between economic growth and traffic increases must be broken. Other goals concern the need to decrease the negative impacts of the traffic on the environment. Mobility management is one of the tools in the work for a sustainable transport system and its purpose is to affect the demand for transport. The purpose of this study is to examine the work with mobility management in the Öresund region on an organisational as well as on a practical level. The study results in recommendations on how to continue this work.

Mobility management is an alternative to the more traditional traffic planning. Its purpose is to affect a trip already before it starts by changing attitudes and behaviour. Focus in traffic planning used to be on reducing the effects from the increasing motor traffic instead of reducing the source of the problem, i.e. the motor traffic itself. The measures used in mobility management are often labelled soft measures and the main tools are information, communication, organisation and coordination. By combining soft measures with hard measures synergistic effects are often obtained. Mobility management started as a way to solve the environmental problems and congestion caused by traffic but proved to have other positive effects, for example on economy, health and safety. In order to succeed with the implementation of mobility management it is important to adjust the information to specific target groups, to have support from the political level and to be able to show the effects of the work done. The evaluation tool SUMO was created especially for the evaluation of mobility projects.

The population density in the Öresund region is highest in direct connection with the Öresund and it has been increasing over the past decades. There is a region enlargement in the region which means that people are moving over larger and larger geographical areas in everyday life and consequently travelling increases. The existing network structure of cities and communication passages around the Öresund creates good conditions for commuting. Sweden and Denmark differs substantially regarding politics and administration. In Sweden there is a tradition of independent government offices with a large influence on politics whereas in Denmark the tradition is that of a hierarchical structure. Another important difference is that the counties in Denmark but the municipalities in Sweden have a planning monopoly.

Besides a literature study of mobility management and of the Öresund region data regarding the ongoing work in the region was collected through two sets of interviews. The purpose of the first set of interviews was to get a general view of the actors involved in mobility management and to get suggestions of interesting questions for the coming second set of interviews. The selection of respondents for the second set of interviews was based on the results from the first set of interviews and so was partly the interview plan. The main data collection was made in the second set of interviews. The results from the interviews were processed with both descriptive and analytical methods. The respondents were divided into five groups based upon the type of organisation, municipal or regional, and the level of accomplished mobility management projects. Much of the analysis was made based upon this classification.



The study reveals a need for more knowledge within the mobility management area for the beginner organizations. Their definitions of mobility management are less extensive and their goals are less precise than those of the organizations that have come a bit further in the work with mobility management. By developing the definition and goals the business will get a more distinct framework. There is an overall need for extending the knowledge of mobility management through conferences, inspirational days, education and research.

According to the analysis of the interview results the work with mobility management should be integrated in everyday business but still it benefits from being organized into special units since the benefits from the business are small but many. Those organizations that today have achieved the most in their business have special units for mobility management and several of the organizations that work with mobility management on a small scale have a wish for specific units for their work. The study reveals that most of the respondents think that mobility management should be closely integrated with hard measures and therefore a close cooperation between the different units is very important.

Political acceptance and support is important for the possibility of succeeding with mobility management work. Those organizations that today have achieved the most in their work with mobility management have been supported politically. Some of the beginner organizations mean that the lack of political support is one thing that prevents their work. This means that instead of working with mobility management as a complement to other measures they have to work with mobility management besides other measures.

The study shows that cooperation on mobility management in the Öresund region has three types of advantages. First of all the importance of experience exchange within the countries as well as over the Öresund strait is stressed. By learning from others and by being inspired by those who have achieved more the work will be more effective. Other benefits come from working on the larger regional scale and from working together on the regional trips.

There is a need for more evaluations and more explicit evaluations of the projects and measures being done within the mobility management area. The review of accomplished evaluations show that in many cases there is a total lack of evaluations and that the existing evaluations are difficult to compare. One wish is that all projects will be evaluated in the same way, preferably by using the SUMO evaluation tool. This would increase the knowledge base on mobility management projects and the possibility to compare which measures are the most effective ones.

The continuing work with mobility management concerns developing and improving the projects that are already being made and to try measures that have been successful for others. There is a need for more knowledge and therefore conferences and workshops should be arranged. In order for beginners to get started in their mobility management work special educations should be arranged and they could get help through the construction of a manual. Cooperation is best started as an exchange of knowledge in the whole region and as cooperation between neighboring communities on concrete projects on a smaller scale. With time the cooperation can be extended into greater parts of the region and the exchange of knowledge can be changed into concrete projects.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Behovet av att skapa ett miljöanpassat transportsystem har uppmärksammats mer och mer på senare tid såväl i Danmark och Sverige som i EU. Trafikökningen är stor i hela Europa och den medför problem i form av bland annat trängsel, olyckor, buller samt utsläpp. I flera dokument fastslås behovet av att förena transportsystemet med en hållbar utveckling. I vitboken från EU redovisas den europeiska transportpolicyn för år 2010. Den föreslår en handlingsplan som förbättrar kvaliteten och effektiviteten i transportsystemet och en strategi för att successivt bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och trafikökning. Även i dokumentet ESDP, European Spatial Development Perspective, är ett miljövänligt transportsystem ett viktigt mål. Dokumentet ger vägledning i medlemsländernas nationella och regionala planering. En effektiv och hållbar användning av infrastrukturen ska uppnås genom att bland annat stärka miljövänliga transportmedel och att främja intermodala transportkedjor, transportkedjor som innehåller mer än ett transportslag (Mårtensson, 2002).

Begreppet hållbar utveckling definierades i Bruntlandkommissionens rapport Vår gemensamma framtid från 1987 som "en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredställa sina behov". För att en hållbar utveckling ska kunna uppnås måste de tre dimensionerna ekologisk, ekonomisk och social samverka. Vid Riokonferensen 1992 antogs dokumentet Agenda 21, ett handlingsprogram för hållbar utveckling enligt Bruntlandkommissionens definition. Agenda 21 handlar om åtgärder som individer och organisationer på alla samhällsnivåer kan vidta för en hållbar utveckling. För att Agenda 21-arbetet skulle vidareutvecklas var det åren 1998-2002 möjligt för kommuner att söka bidrag i form av lokala investeringsprogram (LIP) till olika projekt för ekologisk omställning. 24 svenska myndigheter, bland annat Banverket och Vägverket, har ett sektorsansvar för arbetet mot ekologisk hållbarhet. Detta innebär att de ska införa miljöhänsyn och resurshushållning såväl inom den egna verksamheten som inom hela sin sektor (Naturvårdsverket, 2005).

I både Danmark och Sverige finns det nationella politiska direktiv som anger målsättningar för transportutvecklingen. Enligt den danska hållbarhetsstrategin är den överordnade målsättningen att bryta sambandet mellan transporterens miljö- och hälsobelastning och den ekonomiska tillväxten för att uppnå en hållbar utveckling. Hänsyn till hälsa, miljö och säkerhet ska integreras i transportområdet. Det finns mål om att minska utsläppen av växthusgaser, föroreningsutsläpp och buller, att säkerställa trygghet och säkerhet för dem som färdas i trafiken samt att skydda djur och växter. Det finns också mål om tillgänglighet och framkomlighet för såväl privatpersoner som företag. Genom information om miljövänliga transportmedel ska medborgarna kunna göra bättre val. Slutligen ska prissättningen av transporter ses över och i högre grad avspegla de faktiska kostnaderna för samhället (Regeringen Danmark, 2002).

I Sverige är det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. De sex delmålen omfattar ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling och jämställdhet (Regeringen Sverige, 2002). Ytterligare en svensk utgångspunkt står de femton nationella miljö kvalitetsmålen för. De miljömål som

har störst koppling till trafikutvecklingen är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och god bebyggd miljö (Naturvårdsverket, 2004).

I Sverige har arbete med miljöanpassning av transporter skett bland annat inom ramen för Naturvårdsverkets projekt region-MaTs. MaTs står för ett miljöanpassat transportsystem och definieras av Naturvårdsverket som "ett sätt att organisera och genomföra transporter av personer och gods inom de ramar som uppställs av vad människor och natur tål" (Naturvårdsverket, 2001). Inom Vägverket har liknande arbete skett genom samarbete med ett antal MöTs-kommuner om förändrade attityder och beteenden kring resande utifrån miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Sedan 2004 arbetar Vägverket i stället inom ramen för Hållbart resande, ett samlingsnamn för arbetet med att uppnå effektivare och på lång sikt hållbara persontransporter.

För att uppnå ett hållbart transportsystem krävs insatser inom många olika områden. Mobility management syftar till att påverka efterfrågan på transporter och är ett av verktygen i arbetet mot det hållbara transportsystemet. Det handlar om att förändra attityder och beteenden för att påverka resan redan innan den har börjat. Ibland är det möjligt att helt undvika att göra en resa och vid andra tillfällen kan ett annat val av färdmedel göras. Det sker idag en hel del arbete med mobility management i Öresundsregionen och en del av detta arbete sker i form av samarbete över sundet. Regionen är ett expansivt område där det sker såväl en befolknings- som en trafiktillväxt och resandet över sundet ökar i takt med ökad integration och förbättrade förbindelser. För att tillgodose att tillväxten sker på ett hållbart sätt måste insatser göras i Sverige och Danmark samt i Öresundsregionen som helhet. Mobility management är ett viktigt insatsområde där det finns goda möjligheter till ett ökat erfarenhetsutbyte och samarbete.

## 1.2 Syfte

Studien syftar till att undersöka arbetet med mobility management i Öresundsregionen dels på en organisatorisk och dels på en praktisk nivå samt att komma med förslag på hur arbetet bör fortsätta. På den organisatoriska nivån är syftet att undersöka kunskapsläget inom mobility management, lämplig organisation för arbetet samt hur stöd och acceptans från politiskt håll påverkar verksamheten. På den praktiska nivån är syftet att undersöka vilken typ av projekt och åtgärder som är vanligast, i vilken mån utfört arbete är utvärderat samt vilka projekt och åtgärder som har gett bäst resultat. Studien resulterar i förslag på hur arbetet med mobility management bör fortsätta både avseende organisation, praktiska projekt och samarbete olika organisationer emellan.

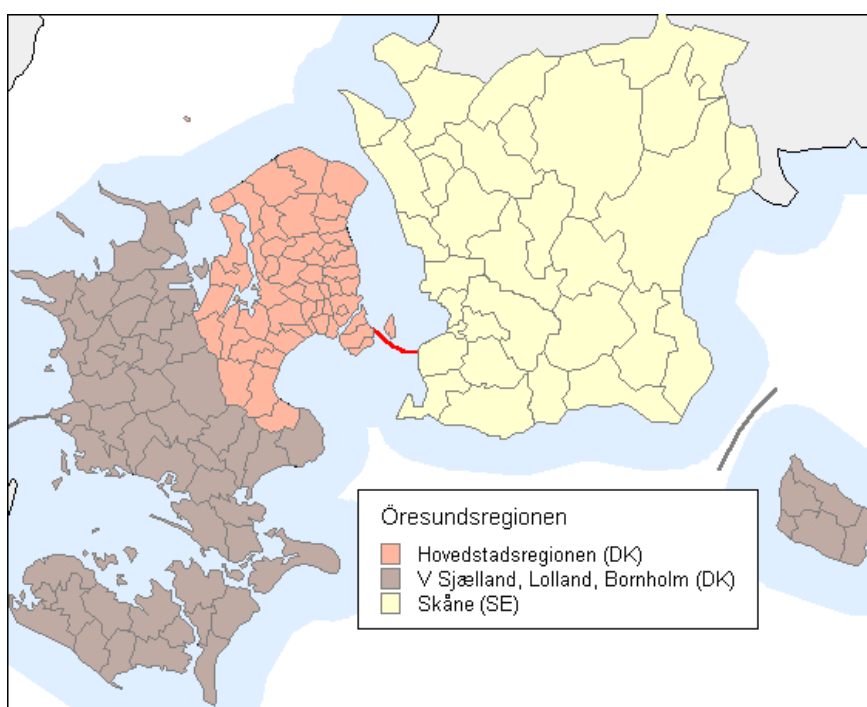
## 1.3 Metod och material

Studien består av en litteraturstudie och av två omgångar intervjuer. Litteraturstudien syftar till att ge en bakgrund av ämnet mobility management och av de speciella förutsättningar som gäller för Öresundsregionen. Den första intervjuomgången syftar till att ge en överblick över aktörer på området mobility management samt förslag på intressanta frågeställningar inför den kommande andra intervjuomgången. I den andra intervjuomgången görs den största datainsamlingen och litteraturstudien kompletteras med data av mer subjektiv karaktär samt med data som är specifik för varje organisation. I samband med intervjuerna samlas material i form av utvärderingar in från de olika organisationerna. Intervjuerna bearbetas med både deskriptiva och analytiska metoder.

Data analyseras utifrån indelningar av de intervjuade organisationerna i olika grupper och utifrån olika typer av svar. En utförligare beskrivning av metod och material finns att läsa i kapitel 4.

#### 1.4 Avgränsningar

Den formella definitionen av Öresundsregionen omfattar Själland, Lolland, Falster, Bornholm och Skåne, se figur 1.1. I studien har fokus legat på de västra delarna av Skåne och de östra delarna av norra Själland. Detta är de mest tätbefolkade områdena och det är de områden som ligger i direkt anslutning till Öresund. Figur 1.1 visar förutom gränserna för själva Öresundsregionen även omfattningen av den danska Hovedstadsregionen.



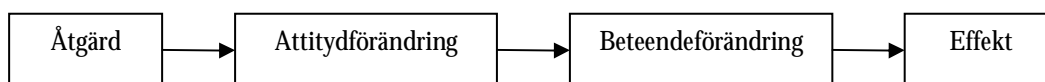
Figur 1.1 – Öresundsregionens formella gränser (SCB & Ørestat, 2005; originalkartan omarbetad av författaren)

Studien av genomförda projekt och åtgärder i Öresundsregionen har begränsats till att gälla de intervjuade organisationernas verksamhet trots att ytterligare ett antal organisationer i regionen bedrivit mobility management-arbete. I urvalet togs hänsyn förutom till geografiskt läge i anslutning till sundet även omfattningen av bedrivet arbete.

## 2 Mobility management

### 2.1 Vad är mobility management?

Mobility management är ett komplement till mer traditionell trafikplanering. I stället för att bara tillgodose den befintliga efterfrågan på rörlighet med ny infrastruktur eller minska efterfrågan med nya restriktioner syftar mobility management till att påverka efterfrågan på transporter. Det handlar om attityd- och beteendepåverkan för att påverka resan redan innan den har börjat. I detta sammanhang är det viktigt att skilja på förändrade attityder och förändrat beteende. En mobility management-åtgärd som leder till en attitydförändring ger ingen effekt förrän även beteendet har ändrats, se figur 2.1. Det är inte ovanligt att personer som anser sig vara miljövänliga betar sig på ett sätt som strider mot denna uppfattning. Men det är också så att ett förändrat beteende kan ge en attitydförändring. Genom att låta folk prova på att resa på ett annat sätt än de brukar kan de upptäcka att alternativet var bättre än de på förhand trodde och deras attityd förändras. Den förändrade attityden kan sedan ge en permanent beteendeförändring.



Figur 2.1 – Åtgärder som påverkar attityder påverkar inte automatiskt beteende och ger effekt på systemnivå endast då beteendet förändras

Åtgärder som påverkar attityder kan vara av olika slag. Det kan handla om att öka den faktiska standarden på transportsystemet men det kan också handla om att genom information och marknadsföring upplysa individer om vilka möjligheter som redan finns. Individernas uppfattning om hur det är att resa på ett visst sätt stämmer inte alltid överens med verkligheten. Huvudverktygen i mobility management är information, kommunikation, organisation och koordination. Mobility management innefattar olika åtgärder som ökar transportsystemets effektivitet genom att ändra resbeteendet gällande frekvens, destination, färdmedelsval och tidpunkt (Litman, 2004). De åtgärder som används benämns ofta mjuka åtgärder och syftar till att påverka trafiken och dess tillväxt genom attityd- och beteendepåverkan. Genom att kombinera dessa mjuka åtgärder med hårda åtgärder såsom infrastruktuursatsningar fås ofta synergieffekter. Det finns därför ingen självklar avgränsning för vilka åtgärder som omfattas av begreppet mobility management. Fysiska åtgärder såsom till exempel byggandet av cykelbanor räknas ibland till mobility management eftersom de kombineras med mjuka informationsåtgärder. Ekonomiska incitament och tidtabellförändringar är andra exempel på åtgärder som är svårplacerade.

För att arbetet med mobility management ska fungera krävs ett brett samarbete som involverar många aktörer såsom kollektivtrafikföretag, trafikverk, företag och universitet. Utan denna samverkan åstadkoms inga varaktiga beteendeförändringar. Själva processen är en viktig del av arbetet och genom samarbete startas också ofta nya processer som i sig innebär utveckling.

## 2.2 Definition

I de europeiska forskningsprojekten MOMENTUM<sup>1</sup> och MOSAIC<sup>2</sup> utarbetades en definition för mobility management (EPOMM, 2005):

“Mobility management is primarily a demand-oriented approach to passenger and freight transport that involves new partnerships and a set of tools to support and encourage change of attitude and behaviour towards sustainable modes of transport. These tools are usually based on information and organisation, coordination and require promotion. Mobility management addresses specific target groups and has developed a range of instruments, best known are the mobility centre and the mobility plan. Mobility management is in a constant process of development.”

Denna definition finns även i en svensk version (Ljungberg et al, 2002):

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

- Uppmuntra användandet av miljöanpassade färsätt
- 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”

En enkel svensk vardagsdefinition som ofta används lyder (Ljungberg et al, 2002):

”Mobility management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den börjat”

En annan term som används för mobility management är transportation demand management eller TDM. Denna benämning är vanlig i USA och användes innan begreppet mobility management kom till. Enligt en rapport från OECD (2002) kan åtgärder göras på tre olika nivåer:

1. Resmarknaden: åtgärder som påverkar behovet av transporter samt valet av destination och tidpunkt för en resa
2. Transportmarknaden: åtgärder som påverkar färdmedelsvalet
3. Trafikmarknaden: åtgärder som påverkar vägvalet

Till den första kategorin hör åtgärder såsom bilsnål samhällsplanering, att ersätta resor med videokonferenser samt flexibla arbetstider. Till den andra kategorin hör till exempel reseplanerare för att möjliggöra ett bättre färdmedelsval och park-and-ride för att underlätta pendling med kollektivtrafik. Till den tredje kategorin hör bland annat p-ledningssystem och andra väginformatikåtgärder.

---

<sup>1</sup> MOMENTUM – Mobility Management for the Urban Environment

<sup>2</sup> MOSAIC – Mobility Strategy Applications In the Community

## 2.3 Varför utvecklades mobility management?

Mobility management utvecklades eftersom de mer traditionella sätten att komma tillrätta med trafikens miljö- och trängselproblem inte var tillräckliga. Fokus låg tidigare på att minska effekterna av problemet med den ökande biltrafiken i stället för att minska källan till problemet, det vill säga biltrafiken i sig. En liknelse kan göras till problem med luftföroreningsutsläpp från fabriker. En första åtgärd för att lösa problemen var att bygga högre skorstenar så att utsläppen spreds över ett större område och de lokala effekterna minskades. Detta kan liknas vid att bygga nya vägar då kapaciteten på de gamla inte räcker till eller att bygga förbifarter förbi samhällen för att minska utsläppen i själva samhällena. I fallet med fabriker var en annan åtgärd att på olika sätt rena de utsläpp som gjordes. I biltrafiken görs detta i form av katalysatorer och förbättrade bränslen. Detta minskar utsläppen men de försvinner inte helt och vissa ämnen såsom växthusgasen koldioxid går inte att rena bort. I trafikens fall kvarstår dessutom problem i form av buller, olyckor, markanvändning och barriäreffekter. Det som är nytt med mobility management är att arbetssättet syftar till att lösa problemen vid själva källan, att minska efterfrågan på transporter, i stället för att bara minska de negativa effekterna. I de fall det inte är möjligt att minska efterfrågan på transporter görs kompletteringar med åtgärder som gör att de kvarvarande transporterna blir effektivare.

Det traditionella sättet att lösa kapacitetsproblem i transportinfrastrukturen har varit att utöka kapaciteten genom att bygga nya vägar. Det har dock visat sig att detta inte alltid löser problemen eftersom ny infrastruktur i många sammanhang leder till nya transporter som i sin tur kräver ny infrastruktur. Problemen skjuts i stället framåt i tiden eller förflyttas till någon annan plats (EEA, 2000). Att ny infrastruktur inte alltid innebär någon lösning på trängselproblem har visats i många olika forskningsrapporter, bland annat i SACTRA-rapporterna från Storbritannien (Ljungberg et al, 2002). Förutom att trängselproblemen inte alltid går att lösa på detta sätt kvarstår många av de miljöeffekter trafiken för med sig.

Inom trafikplaneringen har fokus traditionellt legat på att säkerställa transportefterfrågan. Det nya med mobility management är att efterfrågan på transporter påverkas i stället för att bara tillgodose den efterfrågan som finns. Det viktiga är inte rörlighet utan möjligheten att nå önskade mål, det vill säga tillgänglighet. Tillgängligheten till olika aktiviteter i samhället har minskat i och med utglesningen av städer samt utlokalisering av verksamheter och handel. De grupper i samhället som saknar bil, en fjärdedel av Sveriges befolkning, får därmed ett sämre utbud (Andersson et al, 2002). I glesa städer används bilen i större utsträckning till exempel vid inköpsresor samt fritidsaktiviteter och många föräldrar skjutsar idag sina barn kors och tvärs till olika aktiviteter.

Försök har gjorts att minska biltrafiken med hjälp av restriktioner och ekonomiska incitament. Ett exempel på detta är de kommande trängselavgifterna i Stockholm. Enligt Ljungberg et al (2002) är de flesta forskare överens om att miljöavgifter är det enda sättet att på kort sikt komma till rätta med trafikens miljöproblem. År 1991 internaliserades endast 51,8 procent av kostnaderna för trafikens externa effekter i transportpriset i Danmark och 47,9 procent i Sverige. I denna siffra ingår externa effekter i form av buller, luftföroreningar, klimatförändringar, olyckor, trängsel och infrastrukturkostnader men inte effekter såsom markanvändning, avfallsgenerering, vattenförorening, barriäreffekter och estetisk påverkan (EEA, 2000). Vägtrafiken i Öresundsregionen internaliserar således ungefär hälften av sina externa kostnader. Detta strider mot den princip i Riodeklarationen, Polluter Pays Principle, som innebär att den som förorenar miljön ska betala vad

föreningen kostar. Eftersom förståelsen för ökade transportkostnader idag är liten är det politiskt svårt att införa de miljöavgifter som krävs. Med hjälp av att genom mobility management informera om de miljöeffekter trafiken orsakar och dess egentliga kostnader kan acceptansen för ökade kostnader dock bli större.

## 2.4 Nyttan med mobility management

Arbetet med mobility management startade som ett sätt att försöka komma tillrätta med miljö- och trängselproblem men har visat sig göra nytta på många fler områden än så. Effekterna kan sammanfattas i följande lista:

- Bättre miljö
- Minskad trängsel
- Effektivare utnyttjande av transportsystemet
- Ökad resurshushållning
- Bättre ekonomi
- Bättre hälsa
- Mer jämlikt transportsystem
- Ökad trafiksäkerhet

Mobility management-åtgärder ger positiva effekter på trängsel och miljö. Minskad biltrafik innebär minskade avgasutsläpp, mindre trängsel och mindre buller. Ett effektivare utnyttjande av vägar och färdmedel ger ökade resurshushållning vad gäller till exempel markanvändning och energianvändning. Ur ekonomisk synvinkel blir det billigare då färre nya parkeringar och vägar behöver byggas genom att den nuvarande infrastrukturen i stället utnyttjas effektivare. För privatpersoner minskar ofta kostnaden för den som väljer att cykla eller åka kollektivt i stället för att köra bil.

Åtgärder som innebär ett färdmedelsbyte från bil till cykel eller gång ger betydande hälsovinster. En halvtimmes motion om dagen räcker för att hålla kroppen någorlunda i form och därför kan det räcka att cykla eller gå till och från arbetet. Vinster görs även vid övergång från bil till kollektivtrafik eftersom det medför en promenad eller cykeltur till och från hållplatserna.

Idag saknar en fjärdedel av Sveriges befolkning tillgång till aktiviteter dit bilen är det enda transportmedlet (Andersson et al, 2002). Mobility management-åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten till aktiviteter för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter medför därför ett mer jämlikt transportsystem.

Enligt Litman (2004) är åtgärder inom mobility management sannolikt ett av de mest kostnadseffektiva sätten att öka trafiksäkerheten. Säkerhetseffekterna beror på vilken typ av förändringar i resmönster som inträffar. Mobility management-åtgärder som minskar det totala fordonsarbetet ger proportionella eller större minskning av antalet olyckor. Tillgängliga data indikerar att en procents minskning i antalet personkilometer i ett område minskar det totala antalet olyckor med 1,0 procent till 1,4 procent. Hastighetsdämpande åtgärder minskar både frekvens och svårighetsgraden av olyckor och innebär därför stora säkerhetsvinster.



En del mobility management-åtgärder ger både positiva och negativa effekter på säkerheten. Då trafik leds bort från en väg med trängsel till en väg utan trängsel minskar antalet olyckor men svårighetsgraden ökar på grund av ökad hastighet. Åtgärder som innebär en övergång från bil till cykel eller gång ger en ökad risk per kilometer för dem som byter färdmedel men Litman (2004) menar att denna ökade risk vägs upp av de hälsovinster som uppnås genom färdmedelsbytet.

## 2.5 Organisation

I projekten MOMENTUM och MOSAIC togs definitioner fram för två typer av operativa enheter – mobilitetscenter och mobilitetskontor. Ett mobilitetscenter erbjuder tjänster i form av information och rådgivning av flera olika typer av transportsätt på lokal och regional nivå. Det ska vara allmänt tillgängligt för invånarna och kan liknas vid de kundcenter som finns för kollektivtrafik men utökat med information om även andra transportsätt. Den som arbetar med rådgivning utifrån ett mobilitetscenter kallas mobilitetsrådgivare (EPOMM, 2005).

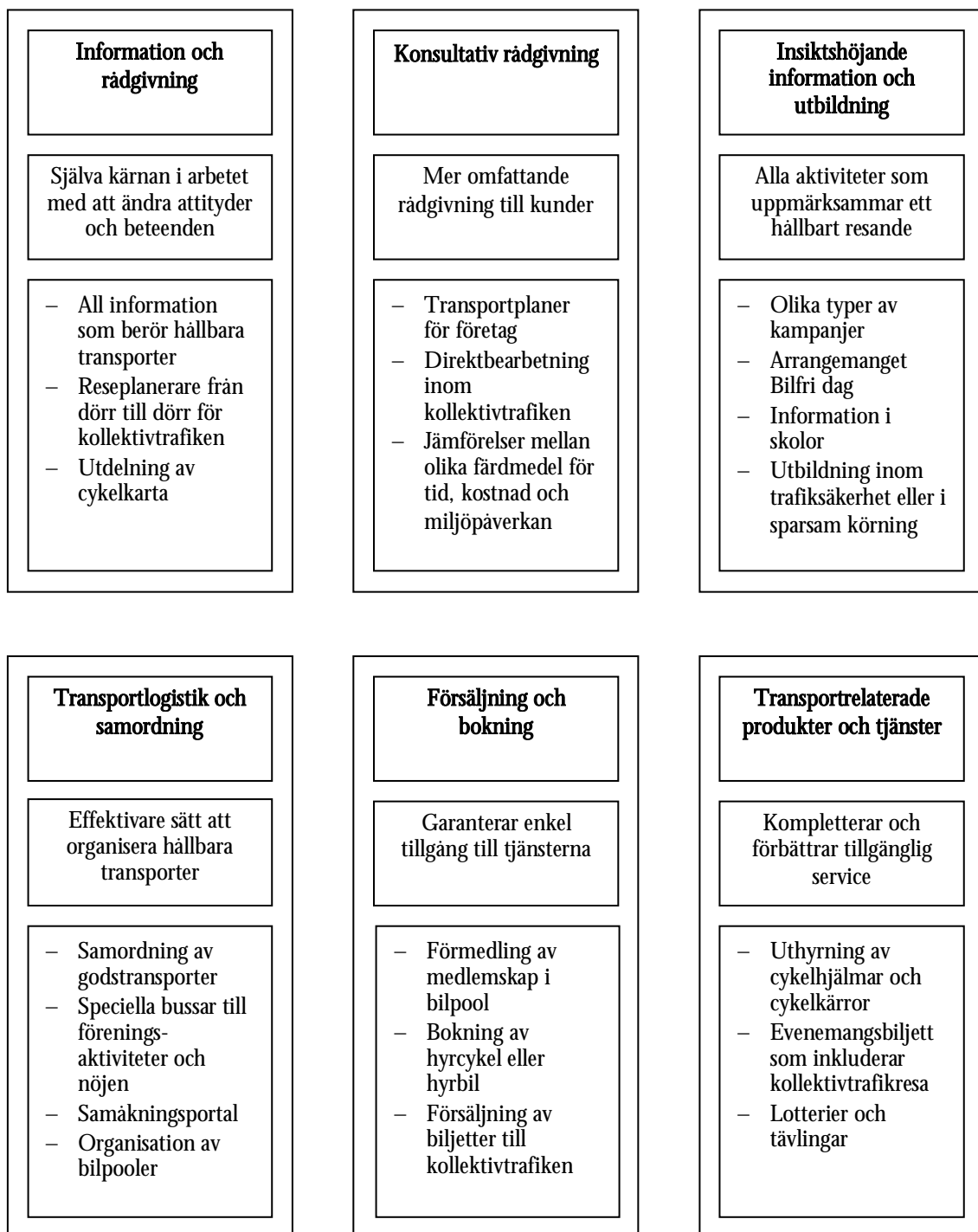
Mobilitetskontoret är platsbaserat och vänder sig inte till allmänheten utan till en viss målgrupp, till exempel en informationsdisk på ett företag. Den som arbetar på ett mobilitetskontor kallas mobilitetssamordnare och hjälper företaget att genomföra en mobilitetsplan eller att på annat sätt miljöanpassa företagets resor. Mobilitetskontoret kan med fördel knytas till ett mobilitetscenter (EPOMM, 2005). I Sverige har ingen större åtskillnad gjorts mellan mobilitetscentret och mobilitetskontoret.

I MOSAIC betonas betydelsefulla framgångsfaktorer för ett mobilitetscenter. Det måste vara lättillgängligt i både tid och rum, det krävs minst 100 000 invånare i en stad eller kommun för att underlaget ska vara tillräckligt stort och mobilitetscentret ägs och drivs lämpligen av en kommun och ett kollektivtrafikföretag tillsammans (Wendle et al, 2003).

## 2.6 Vilka åtgärder omfattar mobility management?

Mobility management innefattar en mängd åtgärder som på olika sätt ökar transportsystemets effektivitet och minskar efterfrågan på transporter. En grupp åtgärder syftar till att föra över bilresor till mer hållbara transportmedel såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Exempel på dessa åtgärder är information om hållbara transporter till företag och medborgare samt prova-på-kampanjer. Samåkning och bilpool är åtgärder som innebär ett effektivare utnyttjande av bilen. Det finns även åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av själva transportsystemet, till exempel park-and-ride, bike-and-ride och flexibla arbetstider. Distansarbete och videokonferenser syftar till att helt undvika att en resa görs. Också påverkan på samhälls- och bebyggelseplanering är ett sätt att påverka resan redan innan den har börjat (Regeringen Sverige, 2002).

Många av de åtgärder som omfattas av begreppet mobility management är inte alls nya utan har funnits och använts under en lång tid. Det nya med mobility management är att dessa åtgärder samlas under ett paraplybegrepp och att de blir delar av ett helt system av åtgärder. Mobility management-åtgärder delas ofta in i sex olika tjänsteområden, se figur 2.2.



Figur 2.2 – De sex tjänsteområdena inom mobility management (Hyllenius et al, 2004 och EPOMM, 2005)

Vid arbetet med att påverka attityder och beteenden är det inte alltid det räcker med information som uppmärksammar ett hållbart resande. Det krävs också personlig motivation för att förändra beteendet och det kan därför vara effektivt att försöka påverka känslor och personliga värden. I EU-projektet MOST<sup>3</sup> gjordes därför tillägget motivation till det tredje tjänsteområdet om insiktshöjande information och utbildning (MOST, 2005).

## 2.7 Implementering av mobility management

Mobility management kan bedrivas på olika nivåer, till exempel i ett bostadsområde, på ett företag, i en kommun, i en region eller i samband med ett evenemang. För att lyckas med attityd- och beteendepåverkan krävs målgruppsanpassad information. Indelningen i olika målgrupper kan göras på många olika grunder (Hyllenius et al, 2004):

- Resans syfte – arbete, skola, inköp, fritid, tjänsteärende, gods
- Resrelationer – olika kombinationer av start- och målpunkter
- Geografi – bostadsområde, stad, kommun
- Färdmedel – gång, cykel, kollektivtrafik, bil
- Attityder gentemot åtgärder – ålder
- Förändringar i livet – flytt till ny bostad, fått barn, nytt arbete

Arbetet med mobility management kan vara stadsövergripande eller platsbaserat. Det stadsövergripande arbetet kan bedrivas utifrån ett mobilitetscenter genom breda kampanjer med allmänheten som målgrupp. Det platsbaserade arbetet innebär att målgruppen är känd och att mobilitetstjänsten kan skraddarsys för att passa i ett visst bostadsområde eller på ett företag (Hyllenius et al, 2004).

Den individanpassade informationen är en viktig faktor när det gäller att lyckas med det praktiska mobility management-arbetet. Genom att anpassa informationen till varje kund och att utgå ifrån denna kunds specifika behov uppnås den uppmärksamhet som krävs för att kunden ska ta till sig budskapet. Argumenten bör anpassas efter kunden men också efter den tid vi lever i. I dagsläget sätts den egna personen ofta i främsta rummet och därför bör i många fall självklara argument om till exempel miljö undvikas och i stället ersättas med argument som handlar om tid, hälsa och ekonomi. Det är lättare för kunden att ta till sig argument som innebär en personlig vinst än sådana som innebär en vinst i ett större perspektiv. I fråga om miljöpåverkan finns vinsterna i många fall på en global eller regional nivå och då är det svårt för den enskilda individen att se någon nytta med att ändra sina vanor eftersom det krävs att andra gör likadant för att det ska ge någon effekt. Det kan sägas handla om de allmänna tillgångarnas tragedi. Eftersom miljön inte har någon ägare finns det ingen som förvaltar den för att i framtiden få ut mer av miljön än vad som är möjligt idag. I stället utarmas miljön då många intressenter passar på att få ut så pass mycket som är möjligt i dagsläget. För den enskilde intressenten är därför risken med att vänta på en större vinst i framtiden att det inte finns något alls kvar.

---

<sup>3</sup> MOST – Mobility Management Strategies for the next Decades

Vid ett föredrag under konferensen mobilitymanagement.2 i Lund berättade Päivi Elmkvist från Lunds kommun, Hasse Zimmerman från Karlstads kommun och Tonny Lacomble Nielsen från HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) om vilka framgångsfaktorer som varit viktiga då deras verksamhet gått från projektkontor till ordinarie verksamhet. Päivi Elmkvist och Tonny Lacomble Nielsen betonade båda vikten av målgruppsanpassad information. Päivi Elmkvist och Hasse Zimmerman framhöll att politisk förankring krävs för att arbetet ska få tyngd och erkännande samt att det möjliggör större ekonomiska satsningar på mobility management. Hasse Zimmerman och Tonny Lacomble Nielsen betonade slutligen vikten av att kunna påvisa effekter för att få stöd från politikerna såväl som acceptans från allmänheten (Björk & Gil Solá, 2004).

På samma sätt som det kan fungera bättre att använda argument om tid, hälsa och ekonomi i stället för miljö i kontakten med den enskilda kunden finns det anledning att förskjuta fokus från miljömål till andra mål även på organisatorisk nivå. Genom att kombinera miljömål med andra policys, så kallad policy hitchhiking, kan en högre acceptans för arbetet uppnås. I Holland minskades till exempel utsläppen av kväveoxider och koldioxid genom en policy som gällde hastighetsbegränsning. Det talades då om trafiksäkerhet och minskad trängsel i stället för om minskade luftföroreningsutsläpp (European Commission, 2003).

## 2.8 Mobility management och fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen definieras av Vägverket som "ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet" (Regeringen Sverige, 2002). Det ursprungliga syftet med fyrstegsprincipen var att hushålla med investeringsmedel men den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av både ekonomiska och andra resurser samt för att minska vägtransportssystemets negativa effekter. Enligt fyrstegsprincipen ska åtgärder analyseras i följande ordning:

- Steg 1: åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
- Steg 2: åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
- Steg 3: begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4: nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Mobility management kommer in i de två första stegen. I det första steget ställs frågan om resan över huvud taget behöver genomföras. Insatserna inriktas på att minska transportefterfrågan alternativt föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. Exempel på åtgärder i steg 1 är förbättrad kollektivtrafik och lokalisering av nya verksamheter så att transportbehovet minskar. I det andra steget görs insatser för att det befintliga vägnätet ska utnyttjas effektivare, säkrare och miljövänligare. Det handlar bland annat om att utnyttja fordonen bättre genom samåkning, att fördela resandet jämnare över tiden och att använda miljöfordon. I steg 2 utnyttjas åtgärder såsom hastighetsregleringar och väginformatikåtgärder. De åtgärder som kan utnyttjas innefattar i båda stegen styrning, reglering, påverkan och information samt i det första steget även planering (Vägverket, 2002).

En grundtanke i fyrstegsprincipen är att åtgärder utanför vägtransportsystemet (steg 1) kan minska behovet av åtgärder i vägtransportsystemet, och i första hand söks därför åtgärder utanför vägtransportsystemet. Den stegvisa prövningen av åtgärder innebär att varje steg ska gås igenom och sedan görs en sammanvägning och prioritering av åtgärder med olika tidsperspektiv och med beaktande av kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet. Åtgärder i de olika stegen bör inte ses som alternativ till varandra utan som komplement. Detta innebär att om åtgärder på en nivå inte anses tillräckliga bör de åtgärder som väljs på en högre nivå ändå kompletteras med åtgärder på den lägre nivån. Resultatet kan därför bli en kombination av åtgärder från olika steg (Vägverket, 2002).

## 2.9 SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt

För att kunna visa på nyttan av det arbete som görs inom mobility management är det nödvändigt att göra utvärderingar. Utvärderingar visar om målen uppfylls, om arbetet är effektivt samt ger underlag för ändringar i arbetet och för framtida satsningar. I ett större perspektiv ger utvärderingar möjlighet att jämföra olika projekt och på sikt ökar de kunskapsbasen för effektsamband.

I EU-projektet MOST togs utvärderingsverktyget MOST-MET fram. På uppdrag av Vägverket har SUMO tagits fram som en utvecklad version av MOST-MET anpassad efter svenska förhållanden inom vägtransportområdet. MOST-MET har tagits fram för att utvärdera mobility management-projekt, men SUMO kan även användas för andra projekt som syftar till att påverka attityder och beteenden, till exempel trafiksäkerhetsprojekt samt traditionella fysiska åtgärder i kombination med information (Hyllenius et al, 2004).

I SUMO specificeras målsättningar, indikatorer och resultat på många olika nivåer vilket ger möjlighet att redan tidigt i projekten mäta effekter. Det verkligt intressanta är systemeffekterna, till exempel koldioxidutsläpp, men då dessa kan mätas först på lång sikt kan andra effekter, till exempel antal personer som provar att pendla med buss i stället för bil, tidigare ge en indikation på hur det går. Denna tidiga mätning av effekter kan vara nödvändig då finansörer och politiker ofta vill ha förändringar mätta på kort sikt. För att lyckas bra måste projekten redan från början planeras för att utvärderas med SUMO. Detta arbete underlättas i och med att SUMO även innehåller en beskrivning av den process som bör följas vid bland annat val av målsättningar, målgrupper, organisation och tjänster som ska erbjudas.

Det unika med SUMO är de många analysnivåerna som gör att effekter för ett projekt redan tidigt kan mätas, se figur 2.3. På den första nivån räknas antalet nyttiga prestationer och på den sista nivån systemeffekterna av åtgärden. Klivet mellan de praktiska insatserna och systemeffekter på exempelvis miljö, olyckor och folkhälsa är indelat i många små nivåer. Nivå A-D beskriver de tjänster som görs, nivå E-G handlar om de erbjudanden som görs och nivå H-I behandlar effekterna av åtgärden. Förutom analysnivåerna A-I finns det ytterligare två nivåer, Y och P, som beskriver yttre respektive personrelaterade bakgrundsfaktorer. Kunskap om dessa krävs för att rättvisande jämförelser ska kunna göras (Hyllenius et al, 2004).

<b>Y</b>	<b>Yttre faktorer</b>	Beskrivning av åtgärdens yttre förutsättningar
<b>P</b>	<b>Personrelaterade faktorer</b>	Beskrivning av individens personliga situation
<b>A</b>	<b>Nyttiga prestationer</b>	Antal möten med företag, antal utdelade broschyrer, etc
<b>B</b>	<b>Kännedom om mobilitetstjänster</b>	Antal/andel av målgrupp som känner till åtgärd/projekt
<b>C</b>	<b>Användningsgrad av mobilitetstjänster</b>	Antal/andel av målgrupp som visar intresse för åtgärd/projekt
<b>D</b>	<b>Nöjdhet med mobilitetstjänster</b>	Antal/andel som är nöjda med erbjuden tjänst
<b>E</b>	<b>Acceptans av erbjudande</b>	Antal/andel som accepterar erbjudet alternativ
<b>F</b>	<b>Experimentellt individuellt beteende</b>	Antal/andel som provar erbjudet alternativ
<b>G</b>	<b>Nöjdhet med erbjudande</b>	Antal/andel som är nöjda med provat alternativ
<b>H</b>	<b>Permanent individuellt resbeteende</b>	Antal/andel som permanent valt nytt alternativ
<b>I</b>	<b>Systemeffekt</b>	Uppskattning av förändringar i trafikarbete, utsläpp, olyckor, etc

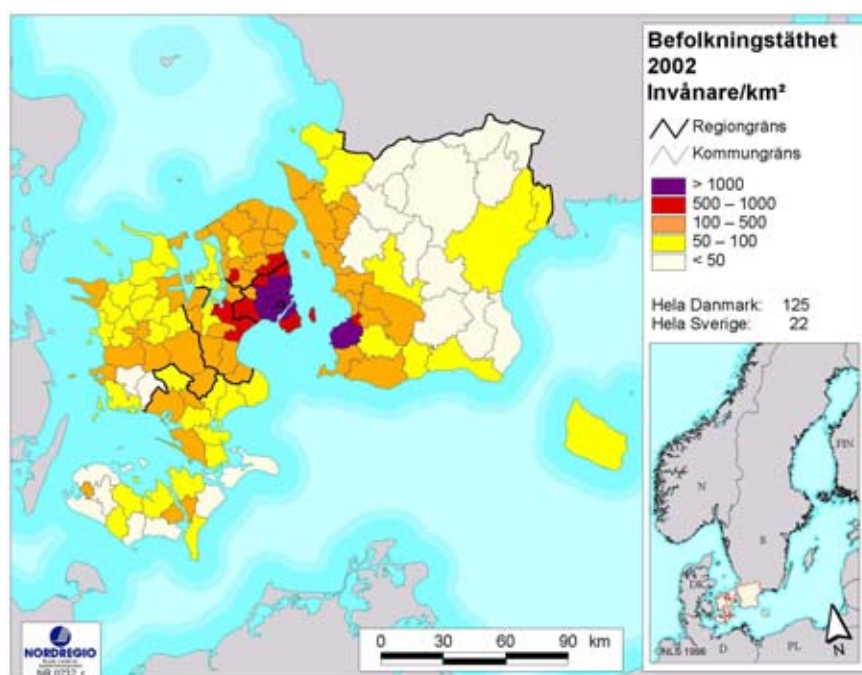
Figur 2.3 – De olika analysnivåerna i SUMO (Hyllenius et al, 2004)

Det är inte alltid nödvändigt eller ens möjligt att mäta effekter på alla analysnivåer. Genom att välja ut några lämpliga nivåer för mätningar sparas resurser.

## 3 Öresundsregionen

### 3.1 Befolkningsförhållanden

I Öresundsregionen finns det totalt cirka 3,6 miljoner invånare varav två tredjedelar på den danska sidan och en tredjedel på den svenska sidan (Region Skåne, 2005). Befolkningen i den danska delen av Öresundsregionen utgör ungefär hälften av Danmarks befolkning och invånarna i Skåne utgör ungefär en åttondel av Sveriges befolkning (OECD, 2003). Även om svenska kommuner är mer glesbefolkade än danska har de fler invånare eftersom de är större till ytan än de danska kommunerna. År 2001 hade den svenska mediankommunen 15 170 invånare och den danska 10 192 invånare. Motsvarande förhållande gäller för Öresundsregionen men invånarantalet varierar kraftigt olika kommuner emellan (Palludan & Persson, 2003). Befolkningsstätheten är högre i den danska delen av Öresundsregionen än i den svenska men båda delarna är mest tätbefolkade nära sundet, se figur 3.1. Storstadsområdet med Storköpenhamn och Malmö är det största och mest tätbefolkade området i Skandinavien med 1,8 miljoner invånare i Storköpenhamn och 265 000 invånare i Malmö (OECD, 2003).



Figur 3.1 – Öresundsregionens befolkningsstäthet 2002 (Öresundskomiteen, 2005)

Befolkningen i Öresundsregionen som helhet har ökat stadigt under de senaste decennierna, men variationerna har varit stora olika kommuner emellan. Under första hälften av 90-talet skedde en stor ökning (mer än 0,5 procent) i de sydvästra delarna av Skåne och på delar av Själland. Under andra hälften av 90-talet ökade befolkningen främst i de västra delarna av Skåne och i stora delar av Själland. I början av 2000-talet ökade befolkningen stort i den allra största delen av Öresundsregionen (Öresundskomiteen, 2005). På samma gång som befolkningen har ökat i stora delar av regionen har även sysselsättningsgraden ökat. Antalet sysselsatta ökade med över 9 procent mellan åren 1994-

2001 i stora delar av Hovedstadsregionen samt området kring Malmö och Lund i Skåne. Längs resten av den skånska Öresundskusten och i stora delar av östra Skåne samt övriga Själland ökade sysselsättningsgraden med 2-9 procent (Öresundskomiteen, 2005).

I Öresundsregionen sker en fortgående regionförstoring vilket innebär att människor rör sig över större och större geografiska områden i sina vardagssysselsättningar. Från år 1970 till 1999 sjönk antalet lokala arbetsmarknadsregioner i Skåne från 16 till 4. För högutbildade finns det i princip bara två lokala arbetsmarknadsregioner (Andersson et al, 2002). Regionförstoring bedöms ofta vara en företeelse som skapar positiv utveckling och ökad ekonomisk tillväxt i området, men regionförstoring innebär även ett ökat resande och därmed en ökad miljöpåverkan. Genom att utveckla kollektivtrafiken i de viktigaste resrelationerna kan denna negativa miljöpåverkan begränsas.

## 3.2 Trafiken i Öresundsregionen

### 3.2.1 Infrastruktur

Typiskt för Hovedstadsregionen samt de västra delarna av Skåne är att områden med stadsbebyggelse och kommunikationsstråk skapar en tydlig nätverksstruktur. I västra Skåne länkas städerna samman via järnvägen och i Hovedstadsregionen är bebyggelsen formad enligt en fingerstruktur längs kollektivtrafikstråken. Speciell är även den flerkärnighet som präglar regionen. Den befintliga strukturen innebär att förutsättningarna för att pendla kollektivt är relativt goda i de här delarna av Öresundsregionen (Andersson et al, 2002).

Det finns idag möjlighet att korsa Öresund antingen med färja via Helsingör-Helsingborg eller med tåg och bil via Öresundsbron Köpenhamn-Malmö. Sedan Öresundsbron öppnade i juli 2000 har antalet personresor med färja via Helsingör-Helsingborg minskat med ungefär två miljoner resor per år, se tabell 3.1. Antalet personresor över bron har ökat varje år sedan öppningen och år 2003 gjordes 9,5 miljoner resor med bil och 5,7 miljoner resor med tåg över bron. Det går att färdas med Öresundståg hela vägen från Helsingör via Köpenhamn och Malmö till Helsingborg. Stora satsningar på infrastrukturen i regionen har gjorts och kommer att göras i form av Köpenhamns Metro och Malmös Citytunnel. I Trafikplan 2003 (HUR Plan, 2003) konstateras att det på längre sikt är av stor vikt att skapa en ringförbindelse runt sundet, med möjlighet att färdas på både väg och spår även mellan Helsingör och Helsingborg.

Tabell 3.1 – Antal personresor (angivet i 1000-tal) över Öresund 1990-2003 fördelat på olika färdmedel (Region Skåne, 2005)

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Färja Helsingborg – Helsingör	16 000	12 610	14 260	13 330	11 510	11 610	11 650
Flygbåtarna Köpenhamn – Skåne	2 270	3 520	3 620	2 000	960	150	
Färja Limhamn – Dragör	2 970	2 020	1 580				
Öresundsbron, bil				4 760	7 990	8 850	9 470
Öresundsbron, tåg				2 680	4 952	5 370	5 710
<b>Totalt</b>	<b>21 240</b>	<b>18 150</b>	<b>19 460</b>	<b>22 770</b>	<b>25 412</b>	<b>25 980</b>	<b>26 830</b>



Flygplatsen i Köpenhamn är den sjätte största i Europa med ungefär 18 miljoner passagerare per år. Sedan Öresundsbron byggdes har svenskarna således fått en fast förbindelse till en av de stora internationella flygplatserna. Förutom det stora antalet passagerare hanterar flygplatsen 380 000 ton gods per år. Stora mängder gods transporteras även via regionens hamnar varav de tre största är Köpenhamn-Malmö, Trelleborg och Helsingborg (OECD, 2003). Regionens läge innebär att stora mängder transittrafik passerar i form av tåg och lastbilar från Europa samt från hamnarna.

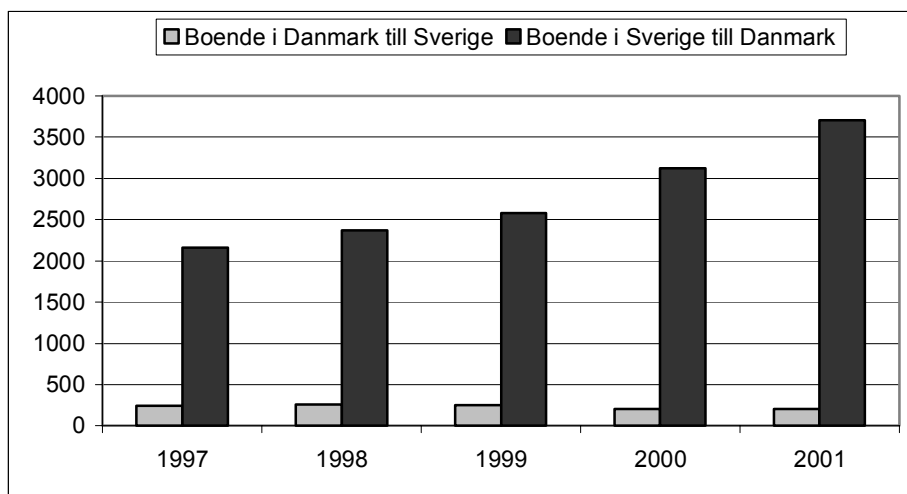
### 3.2.2 Pendling och flyttning

En sak som utmärker storstadsregioner är att de har en stor andel yrkesaktiva som pendlar mellan bostad i en ort och arbete i en annan. Hovedstadsregionen har en särställning i Öresundsregionen i detta avseende med 60 procent yrkesaktiva som pendlar över kommungräns, se tabell 3.2. Denna siffra kan jämföras med Sveriges högsta pendlingsfrekvens på 47 procent i Stockholms län. I övriga Danmark är genomsnittet 33 procent och inga amter har en pendling över 40 procent. I övriga Sverige är genomsnittet 30 procent. Lunds kommun skiljer sig från mängden och har en inpendling på 46 procent, alltså på Stockholms nivå. I Skåne som helhet är inpendlingen 34 procent (Palludan & Persson, 2003).

Tabell 3.2 – Inpendlare över kommungränsen i Öresundsregionen och jämförande områden (Palludan & Persson, 2003)

Inpendlare över kommungränsen (procent av den yrkesaktiva befolkningen)	
Hovedstadsregionen	60
Övriga Danmark	33
Skåne	34
- Lund	46
- Malmö	38
- Helsingborg	30
Stockholms län	47
Hela Sverige	30

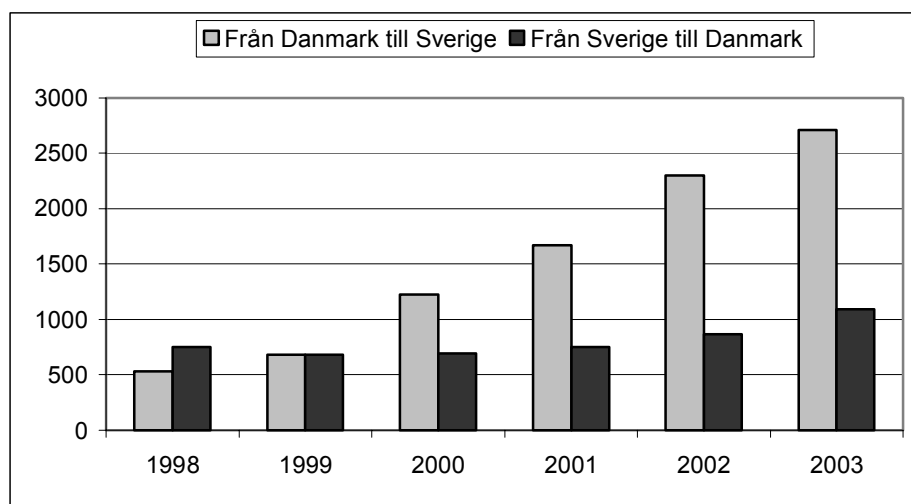
Under de första 18 månaderna efter Öresundsbrons öppnande i juli 2000 ökade pendlingen från Sverige till Danmark mer än under föregående år, se figur 3.2. Enligt Region Skåne (2005) har pendlingen fortsatt att öka efter 2001 men tillgänglig statistik över detta saknas.



Figur 3.2 – Antal arbetspendlare över Öresund 1997-2001 (Region Skåne, 2005)

Även om pendlingen över Öresund steg från 2 200 år 1997 till 3 700 år 2001 skulle pendlingen mellan de två sidorna sundet kunna vara mycket större. Varje dag pendlar 70 000 personer mellan Malmö och dess förorter och 225 000 personer inom Storköpenhamn (OECD, 2003).

Även flyttningen över Öresund ökade i mycket högre grad efter bronns öppnande än under föregående år, se figur 3.3. Det är främst danskar som flyttar över Öresund till Sverige. De danskar som flyttar förklarar en del av den ökande pendlingen från Sverige till Danmark eftersom många av de danskar som flyttar till Sverige arbetar kvar i Danmark.



Figur 3.3 – Antal flyttare över Öresund 1998-2003 (Region Skåne, 2005)

### 3.3 Miljöpåverkan och olycksstatistik

Trafiken i Öresundsregionen påverkar miljön på både global, regional och lokal nivå. På den globala nivån orsakar motorfordonstrafiken stora utsläpp av koldioxid ( $\text{CO}_2$ ), den gas som bidrar mest till växthuseffekten. År 2000 var utsläppen av koldioxid i Skåne knappt sju miljoner ton. Transportsektorn stod för ungefär hälften av dessa utsläpp och energisektorn samt industrin för den andra hälften (Andersson et al, 2002). Till skillnad från många andra luftföroreningar har utsläppen av koldioxid inte minskat under 90-talet utan stannat på en i stort sett konstant nivå (Naturvårdsverket, 2003).

På regional nivå är miljöeffekterna av typen utmattningsskador och upptäcks först i ett senare stadium. De största problemen är försurning samt övergödning och orsakas idag främst av kväveoxidutsläpp ( $\text{NO}_x$ ). I Skåne står transportsektorn för 90 procent av de totala kvävedioxidutsläppen. Tidigare var svaveldioxid ( $\text{SO}_2$ ) ett stort problem men i och med att bränslet till stor del har blivit svavelfritt är det inte längre något större bekymmer. Idag kommer ungefär hälften av svavelutsläppen i Skåne från sjöfarten och resten från energisektorn samt industrin (Andersson et al, 2002).

Till de lokala miljöeffekterna hör hälsoeffekter som framför allt orsakas av bilars avgasutsläpp. Kolmonoxid ( $\text{CO}$ ) bildas vid ofullständig förbränning av bensin och försämrar blodets syretransporterande förmåga. Flyktiga organiska ämnen (VOC) och

däribland kolväten bildas vid ofullständig förbränning av bensin och diesel. Bland annat bildas polyaromatiska kolväten (PAH) som är cancerframkallande. Ett annat ämne som är skadligt för både människor, djur och växter är marknära ozon som bildas genom medverkan av utsläpp från trafiken. De viktigaste bidragande föreningarna till bildning av marknära ozon är kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och flyktiga organiska ämnen (VOC). Kväveoxider (NO<sub>x</sub>) bildas vid förbränning i högt belastade motorer. Tillsammans med kolväten (HC) bildar de fotokemiska oxidanter eller marknära ozon. Kväveoxid kan också ge besvär i luftvägarna och förvärra astmatiska symptom. Slutligen ger bränsleförbränning i motorfordon upphov till partiklar, främst sot, som påverkar andningsvägarna och misstänks vara cancerframkallande (Naturvårdsverket, 2003).

Trafiken är den främsta källan till omgivningsbuller. Trots åtgärder för att minska buller från trafiken utsätts drygt 200 000 personer i Skåne för ljudnivåer över riktmärket för god miljö kvalitet på högst 55 dBA som dygnsmedelvärde vid husfasaden (Andersson et al, 2002). 90 procent beror på vägtrafiken och resten på de övriga trafikslagen. Enligt Miljöstyrelsen i Danmark är bostäder med en bullernivå på 55 dBA belastade och på 65 dBA starkt belastade. I Hovedstadsregionen finns det ungefär 85 000 starkt belastade bostäder (HUR Plan, 2003).

Varje år leder trafikolyckor till dödsfall och skador hos befolkningen. År 2003 dog 76 personer i Skåne och 130 personer i den danska delen av Öresundsregionen till följd av trafikolyckor. I Skåne skadades 487 personer svårt och ytterligare 3 489 personer lindrigt år 2003 (Ekman et al, 2004). I den danska delen av Öresundsregionen skadades 3 106 personer svårt eller lindrigt år 2003 (Vejdirektoratet, 2005).

Trafiken är även ett problem när det gäller markanvändning och stadsmiljö. Vägar och parkeringar byggs på mark som kan vara viktig för växter och djur samt inte minst för människor ur rekreationssynpunkt (Holmberg, Hydén et al, 1996). Trafikanläggningar påverkar stads- och landskapsbild. De orsakar även barriäreffekter genom att de hindrar människor från att säkert ta sig från en punkt till en annan utan att behöva ta betydande omvägar. Trafiken bidrar till städernas trängselproblem. Trafiken orsakar också utsläpp i form av vägsalt, asfalt från vägbaneslitage samt metallföroreningar. Ur säkerhetssynpunkt är farligt gods en riskfaktor. Varje år passerar en stor mängd farligt gods genom Öresundsregionen på grund av att det geografiska läget innebär stora mängder transittrafik.

## 3.4 Politik och förvaltning i Danmark och Sverige

### 3.4.1 Skillnader mellan Danmark och Sverige

Det finns betydande skillnader mellan Sverige och Danmark gällande politik och förvaltning. I Sverige finns en tradition av självständiga ämbetsverk där förvaltningen delas upp i departement och förvaltningsmyndighet. De svenska förvaltningsmyndigheternas självständiga ställning innebär att de har ett mycket större inflytande över genomförandet av politiken än de danska. Statliga myndigheter i Sverige har dessutom ett större oberoende när de agerar remissinstanser i beslutsprocessen kring nya lagförslag. Traditionen i Danmark bygger på en hierarkisk struktur som idag innebär att en ideal ämbetsman är den som har intuition för vad politikerna i folketinget menar och lojalt utför det. Detta innebär alltså att de danska förvaltningsmyndigheterna har mycket mindre självständighet än de svenska (Palludan & Persson, 2003).

Skillnaderna i svensk och dansk förvaltningstradition blev tydliga vid byggandet av Öresundsbron. En gemensam viljeförklaring om att bygga en fast förbindelse över sundet tecknades av de båda ländernas trafikministrar 1991. Både den svenska riksdagen och det danska folketinget fattade kort därefter beslut i frågan och i Danmark påbörjades genast planeringen för bygget. I Sverige skulle ärendet först behandlas av ett antal remissinstanser och det dröjde ända till 1994 innan det svenska regeringsbeslutet kom. Då var danskarna oroliga och irriterade eftersom de trodde att det svenska planeringsarbetet först nu skulle börja men i själva verket var det redan avslutat. Danskarna trodde att bristande politisk handlingskraft i Sverige hade försenat projektet med flera år (Palludan & Persson, 2003).

Det finns ungefär lika många kommuner i Danmark som i Sverige men de danska kommunerna är både mindre till ytan och mer tätbefolkade. Både Skånes och Själlands minsta och mest tätbefolkade kommuner ligger längs Öresundskusten. I Skåne finns det 33 kommuner i ett och samma län. Den danska delen av Öresundsregionen består av sex amtskommuner indelade i 99 kommuner samt Köpenhamns och Fredriksbergs kommuner som även är amter. Amtskommunerna är Danmarks regionala politiska nivå och liknar på många sätt de svenska landstingskommunerna. De är inte överställda kommunerna utan arbetar med andra mer övergripande uppgifter och har ansvar för vägar, kultur, vård och omsorg, miljö, kollektivtrafik och vissa typer av skolor. Amternas regionala självstyre är betydligt mer omfattande än självstyret i de svenska landstingen och även mer omfattande än i Region Skåne. Region Skåne bildades 1999 och har liksom de tidigare landstingen ansvar för regionens hälso- och sjukvård. Andra uppgifter är att ta fram ett utvecklingsprogram för Skånes långsiktiga utveckling och till detta hör att planera för regionala vägar, att fördela statens kulturbidrag, att fördela andra utvecklingsmedel samt att vara trafik huvudman för kollektivtrafiken i Skåne. Den viktigaste skillnaden mellan Danmark och Sverige är att det är amterna och inte kommunerna som har planmonopol i Danmark (Palludan & Persson, 2003).

I Öresundsregionen finns förutom amtskommunerna och Region Skåne ytterligare ett par organisationer med regionalt självstyre. Det politiska samarbetet i regionen sker främst via Öresundskomiteen som är det forum där politiker från kommuner, regioner och amter på respektive sida över sundet möts för att diskutera frågor som rör hela Öresundsregionen. I Danmark finns den regionala politiska myndigheten HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) som har skapats genom en sammanslagning av fem amter för att få en mer omfattande huvudstadsnivå. Den verksamhet som HUR bedriver liknar på många sätt Region Skånes regionala utvecklingsansvar, men HUR har inte tagit över några uppgifter ifrån den danska staten utan fungerar enbart som ett samarbetsorgan (Palludan & Persson, 2003).

#### 3.4.2 Strukturreform i Danmark

Den nya kommunstrukturen i Danmark börjar gälla från den 1 januari 2007 och innebär att dagens 271 kommuner slås samman till ett hundratal och att dagens 14 amter ersätts av fem regioner. Av de fem nya regionerna är Region Hovedstaden och Region Sjælland (inklusive Bornholm) delar av Öresundsregionen. Anledningen till reformen är att kommunerna ska ta över en del av amternas uppgifter och för att de nya kommunerna ska bli bärkraftiga krävs det att de blir större. De nya regionerna får bland annat ansvar för sjukvård, kollektivtrafik samt framtagandet av regionala utvecklingsplaner (TV 2, 2005). I och med kommunreformen får Region Skåne en jämbördig partner och det kan sätta fart

på utvecklingen i Öresundsregionen. Med den nya strukturen kan det bli enklare att samarbeta inom områden såsom kollektivtrafik och sjukvård över sundet (DN, 2005).

## 4 Metod och material

Litteraturstudien om mobility management och om Öresundsregionen kompletterades med en datainsamling utförd i form av två omgångar intervjuer. Den första intervjuomgången syftade till att få en överblick över aktörer på området mobility management samt förslag på intressanta frågeställningar inför den kommande andra intervjuomgången. Frågor om de olika organisationernas arbete med mobility management på organisatorisk och praktisk nivå ställdes i den andra intervjuomgången. Data analyserades sedan utifrån indelningar av de intervjuade organisationerna i olika grupper och utifrån olika typer av svar.

### 4.1 Kvalitativ analys och intervjuformer

De två genomförda intervjuomgångarna analyserades i huvudsak med hjälp av kvalitativ analys. Kvalitativ och kvantitativ analys är två olika verktyg vars användbarhet beror på vilka forskningsfrågor som ställs. Kvalitet syftar på någontings beskaffenhet medan kvantitet beskriver mängden av någonting. Den kvalitativa forskningsintervjun resulterar således inte likt den kvantitativa i siffror utan i stället i en djupare förståelse av respondentens uppfattning rörande de olika teman som diskuteras i intervjun (Kvale, 1997).

Intervjun kan beskrivas som ett samtal med en struktur och ett syfte. Till skillnad från vardagslivets samtal är forskningsintervjun inte ett samtal mellan två lika parter, utan intervjuaren är den som definierar och kontrollerar situationen (Kvale, 1997). Intervjun är, om den uppfyller vissa krav, en metod för systematisk datainsamling. Intervjun måste ge tillförlitliga resultat och resultaten måste vara giltiga. Data ska spegla källan och det ska vara möjligt för andra att kritiskt granska källan. Ytterligare ett krav är att resultaten måste vara användbara (Lantz, 1993). Det är svårt att avgöra om dessa krav uppfylls eftersom kriterierna för att kraven ska vara uppfyllda varierar beroende på vilken typ av intervju som genomförs och vilka slutsatser som dras utifrån den.

Ett sätt att beskriva vilken kunskap som erhålls genom olika former av intervjuer är att utgå ifrån skillnader i struktureringsgrad. Frågor kan vara av öppen karaktär, frågor som respondenten fritt kan utveckla sina tankar kring. Frågor kan också vara bundna med i förväg bestämda svarsalternativ. En halvstrukturerad intervju kan innehålla både öppna och bundna frågor och genomförs i enlighet med en intervjuplan som koncentrerar sig till vissa teman och även innehåller förslag på frågor. Öppna frågor ger subjektiv kunskap och fångar respondentens uppfattning av betydelsefulla kvaliteter. Det är respondenten själv som definierar och avgränsar det som diskuteras. Bundna frågor ger i stället möjlighet att inhämta kunskap om kvantiteter utifrån intervjuarens definition och avgränsning av det som diskuteras. De öppna frågorna analyseras med hjälp av kvalitativ analys (Lantz, 1993).

### 4.2 Första intervjuomgången

Syftet med den första intervjuomgången var att få en överblick över aktörer på området mobility management samt förslag på intressanta frågeställningar inför den kommande andra intervjuomgången. Urvalet av respondenter gjordes i huvudsak med hjälp av handledare Christer Ljungberg på Trivector, se tabell 4.1. I den danska delen av Öresundsregionen kontaktades Tonny Lacomble Nielsen på HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) eftersom han ansågs ha goda kunskaper om mobility management i

Hovedstadsregionen men även kunskaper om det som sker på övriga Själland. I Skåne kontaktades de regionala organisationerna Region Skåne och Vägverket eftersom de ansågs ha en överblick över det som händer i hela området. Dessutom kontaktades Miløre Centre i egenskap av en organisation som arbetar med att sprida kunskap om mobility management och som har ett nätverk av aktörer på området. Slutligen togs beslutet att även kontakta Malmö stad eftersom det är en av de kommuner som har kommit långt i sitt arbete med mobility management.

Tabell 4.1 – Intervjuade personer och organisationen de tillhör i den första intervjuomgången

Organisation	Kontaktperson	Intervjudatum
HUR (Hovedstadens Udviklingsråd)	Tonny Lacomble Nielsen	2004-10-05
Miløre Centre	Magdalena Nilsson	2004-10-06
Malmö stad	Stina Nilsson	2004-10-01
Region Skåne	Mats Petersson	2004-10-05
Vägverket	Håkan Gunnarsson	2004-10-01

Den första intervjun utfördes som en halvstrukturerad intervju med i huvudsak öppna frågor enligt en enkel intervjuplan, se bilaga 1. Intervjuerna utfördes via telefonsamtal som i genomsnitt var tio minuter långa. Utifrån intervjuerna sammanställdes en lista på lämpliga organisationer och personer att intervjua i den andra intervjuomgången. De intervjuade var tämligen överens om att HUR, Lunds kommun, Malmö stad, Region Skåne, Skånetrafiken och Vägverket skulle intervjua. Andra förslag som kom upp var Energikontoret Skåne, Fredriksbergs kommun, Helsingörs kommun, Helsingborgs stad, Köpenhamns kommun, Länsstyrelsen, Miløre Centre samt konsultfirmorna Cogita, Inregia och Trivector. Från de föreslagna organisationerna sorterades konsultfirmorna och Energikontoret Skåne bort eftersom de endast föreslagits av någon enstaka person. Några tillägg gjordes sedan till listan. Kävlinge kommun och Vellinge kommun valdes i egenskap av kommuner som inte gjort några större insatser inom området. Banverket togs med eftersom det är en regional myndighet som genom sitt ansvar för järnvägen har en stark koppling till arbetet med hållbara transporter. Intervjusvaren användes även för att sammanställa frågeplanen inför den andra intervjuomgången.

## 4.3 Andra intervjuomgången

### 4.3.1 Urval och intervjufrågan

Urvalet av respondenter till den andra intervjuomgången gjordes enligt ovan utifrån resultatet i den första intervjuomgången, se tabell 4.2. Syftet med den andra intervjun var att inhämta kunskap om vad mobility management innebär för de olika aktörerna, vilken organisation deras arbete har, vilka av deras projekt som har varit mest framgångsrika, resultat från utvärderingar samt förslag och idéer om hur arbetet med mobility management bör fortsätta i Öresundsregionen.

Tabell 4.2 – Intervjuade personer och organisationen de tillhör i den andra intervjuomgången

Organisation	Kontaktperson	Intervjudatum
Banverket	Agneta Staaf	2004-11-11
Fredriksbergs kommun	Helle Jørgensen	2004-11-05
Helsingborgs stad	Jan-Erik Lång	2004-11-12
Helsingörs kommun	Per Papsøe	2004-11-26
HUR (Hovedstadens Udviklingsråd)	Tonny Lacomble Nielsen	2004-11-05
Kävlinge kommun	Tommy Persson	2004-11-08
Köpenhamns kommun	Vibeke Forsting	2004-11-26
Lunds kommun	Päivi Elmkvist	2004-11-02
Länstyrelsen	Christer Jarnlo	2004-10-25
Miløre Centre	Magdalena Nilsson	2004-10-27
Malmö stad	Stina Nilsson	2004-11-01
Region Skåne	Göran Sewring	2004-10-25
Skånetrafiken	Gunnar Hermansson	2004-10-26
Vellinge kommun	Annette Bengtsson, Oscar Grönvall	2004-10-27
Vägverket	Håkan Gunnarsson	2004-11-22

I urvalet av respondenter beaktades förutom de förslag som framkommit i den första intervjuomgången även geografin. Kommunerna som valdes ligger i huvudsak i direkt anslutning till sundet och representerar således endast en liten geografisk del av Öresundsregionen enligt den formella definitionen, se figur 4.1. I enlighet med den här studiens avgränsningar har de intervjuade kommunerna däremot en ganska god geografisk täckning och det faktum att befolkningstätheten i Öresundsregionen är störst kring sundet gör också täckningen av antalet invånare relativt god. Intervjuerna med regionala organisationer i både den danska och den svenska delen av Öresundsregionen bidrog med information även om övriga delar av regionen.



Figur 4.1 – Lokalisering av intervjuade kommuner (SCB & Ørestat, 2005; originalkartan omarbetad av författaren)



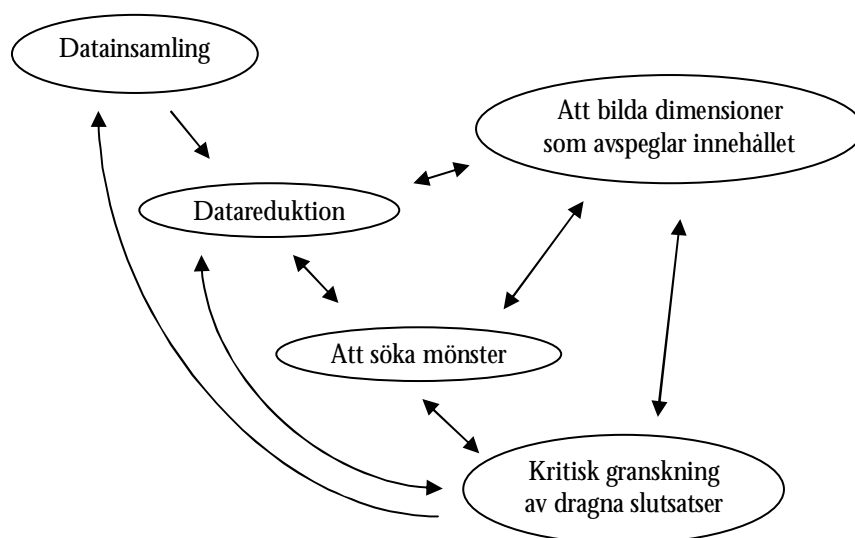
Kontakt med utvalda personer togs via en intervjufrågan som skickades via e-post, en för organisationer som redan bedrev eller antogs bedriva mobility management-verksamhet (A) och en för organisationer som inte bedrev mobility management-verksamhet i någon större skala (B), se bilaga 2 och 3. De allra flesta av de tillfrågade ställde upp på intervjun. De som nekade gjorde det för att de inte ansåg sig vara rätt person på organisationen i fråga och då togs ny kontakt med föreslagen person inom samma organisation.

#### 4.3.2 Konstruktion av intervjuplan samt genomförande av intervjuerna

Den andra intervjuomgången utfördes som en halvstrukturerad intervju med både öppna och bundna frågor enligt en i förväg sammanställd intervjuplan, en för organisationer som redan bedrev eller antogs bedriva mobility management-verksamhet (A) och en för organisationer som inte bedrev mobility management-verksamhet i någon större skala (B), se bilaga 4 och 5. Intervjuplanen innehöll frågor grupperade i några olika frågeområden och för en del av frågorna fanns även förslag på följdfrågor. Intervjuplanen fungerade inte som en mall som följdes till punkt och pricka utan var i första hand ett stöd till intervjuaren. Det viktiga var att alla frågeområden belystes under intervjun samtidigt som det gavs utrymme för spontan information ifrån respondenten eller utveckling av speciellt intressanta frågor. Intervjun spelades in på band och under intervjuens gång gjordes endast små anteckningar. Detta gjorde att intervjuerna mer fick karaktären av ett samtal än av en utfrågning. Det kräver en viss skicklighet att samtidigt ställa frågor, lyssna samt anteckna och genom inspelning av intervjuerna minskades därför även risken att data reducerades på ett osystematiskt sätt. Varje intervju varade i ungefär en timme.

#### 4.3.3 Databearbetning

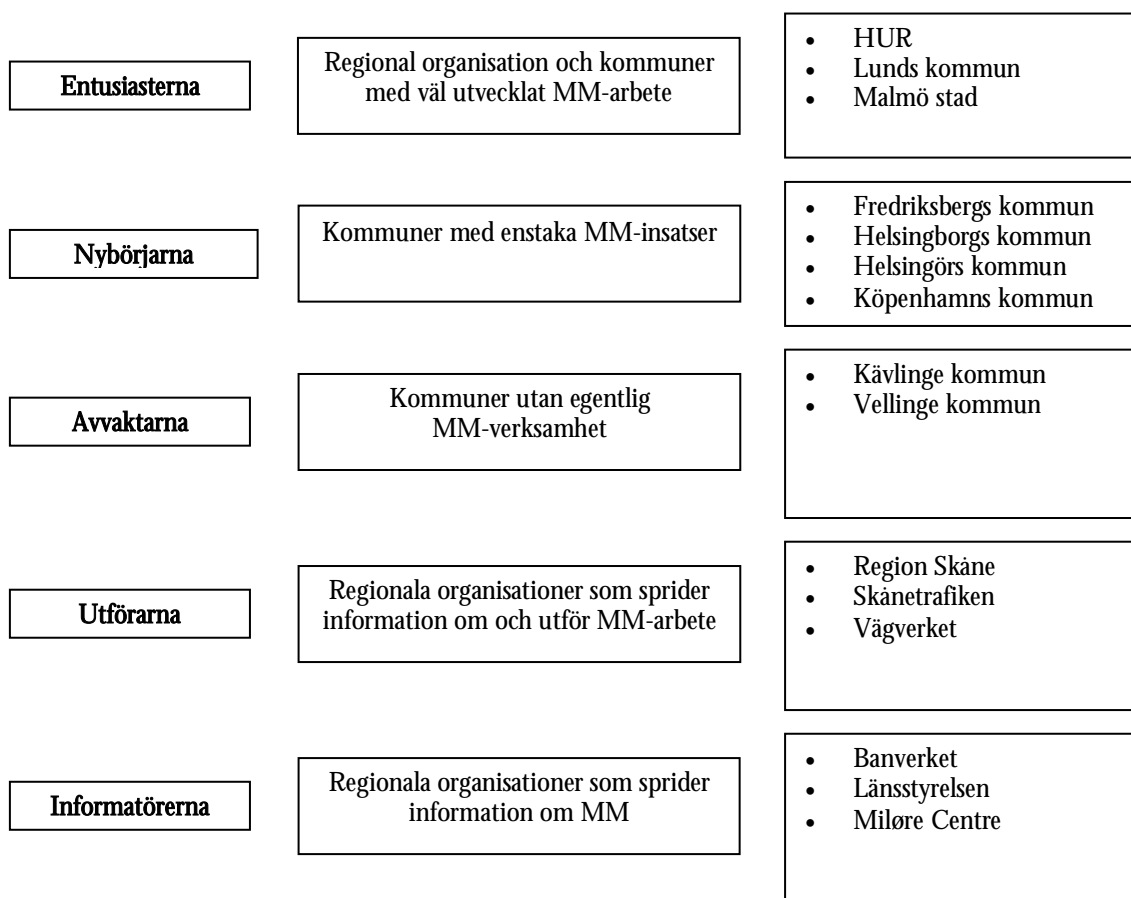
En kvalitativ analys kännetecknas av att den innebär något mer än bara en beskrivning av det undersökta (Lantz, 1993). Det insamlade materialet bearbetades således både med deskriptiva och analytiska metoder. Figur 4.2 visar en allmän modell för kvalitativ databearbetning och kan beskrivas som en iterativ process från rådata till resultat och slutsatser.



Figur 4.2 – Allmän modell för kvalitativ databearbetning (Lantz, 1993)

Den kvalitativa databearbetningen inleds med själva datainsamlingen, i detta fall i form av den andra intervjuomgången. Insamlade data transformeras sedan till en form som passar för analysen. I det här fallet gjordes en avlyssning av inspelade intervjuer och en enklare utskrift i punktform. Datareduktion är en del av analysen och ingenting som görs en enda gång utan data måste omgrupperas efter hand som analysen fortskrider och nya frågor uppkommer.

Nästa led i processen är att bilda kategorier eller dimensioner som avspeglar innehållet på olika sätt. I det här fallet delades de intervjuade organisationerna bland annat in i fem grupper beroende på organisationstyp, kommunal eller regional, och nivå på genomförda mobility management-insatser, se figur 4.3. I den första gruppen, **Entusiasterna**, finns två kommuner och en regional organisation som bedriver ett väl utvecklat arbete med mobility management. Kommunerna i den andra gruppen, **Nybörjarna**, genomför också en del mobility management-åtgärder men saknar ett helhetsgrepp för arbetet. **Avvaktarna** utgör den tredje gruppen och består av de kommuner som ännu inte har utfört eller planerat något mobility management-arbete. I de två sista grupperna återfinns de regionala organisationerna. De organisationer som både utför projekt och sprider information kallas här **Utförarna** medan de som enbart ägnar sig åt att informera kallas **Informatörerna**. Indelningen i fem olika grupper utnyttjas i stora delar av analysen. Ytterligare indelningar i typer och kategorier gjordes i analysen och redovisas i samband med denna.



Figur 4.3 – Indelning av de intervjuade organisationerna i olika grupper beroende på organisationstyp, kommunal eller regional, och nivå på genomförda MM-insatser (MM = mobility management)

När indelningen i olika dimensioner är genomförd är det dags att söka mönster i rådata och att reflektera kring dimensionerna. En vidare reduktion av rådata gjordes därför genom att de olika respondenternas svar på respektive fråga sammanställdes i enlighet med gruppstillhörighet, typ eller kategori. Detta gjordes i huvudsak för frågor som genererade kvalitativ data men även i viss mån för data av kvantitativ karaktär.

I den sista punkten görs en kritisk granskning av dragna slutsatser. Har slutsatser dragits i enlighet med den teoretiska förståelsen? Kommer en oberoende bedömare fram till samma slutsatser? Finns det möjlighet att dra andra slutsatser genom att gruppera rådata på ett annat sätt? En kontroll gjordes av samstämmigheten mellan dragna slutsatser och de litteraturstudier som genomförts. Inga väsentliga olikheter upptäcktes. Det har inte funnits någon oberoende bedömare som dragit slutsatser utifrån datamaterialet. Granskning har dock gjorts av handledare med goda kunskaper inom området och slutsatserna bör därför vara tillförlitliga. Efter att slutsatserna dragits gjordes nya genomgångar av rådata. I detta arbete drogs inga slutsatser som skilde sig nämnvärt ifrån de tidigare.

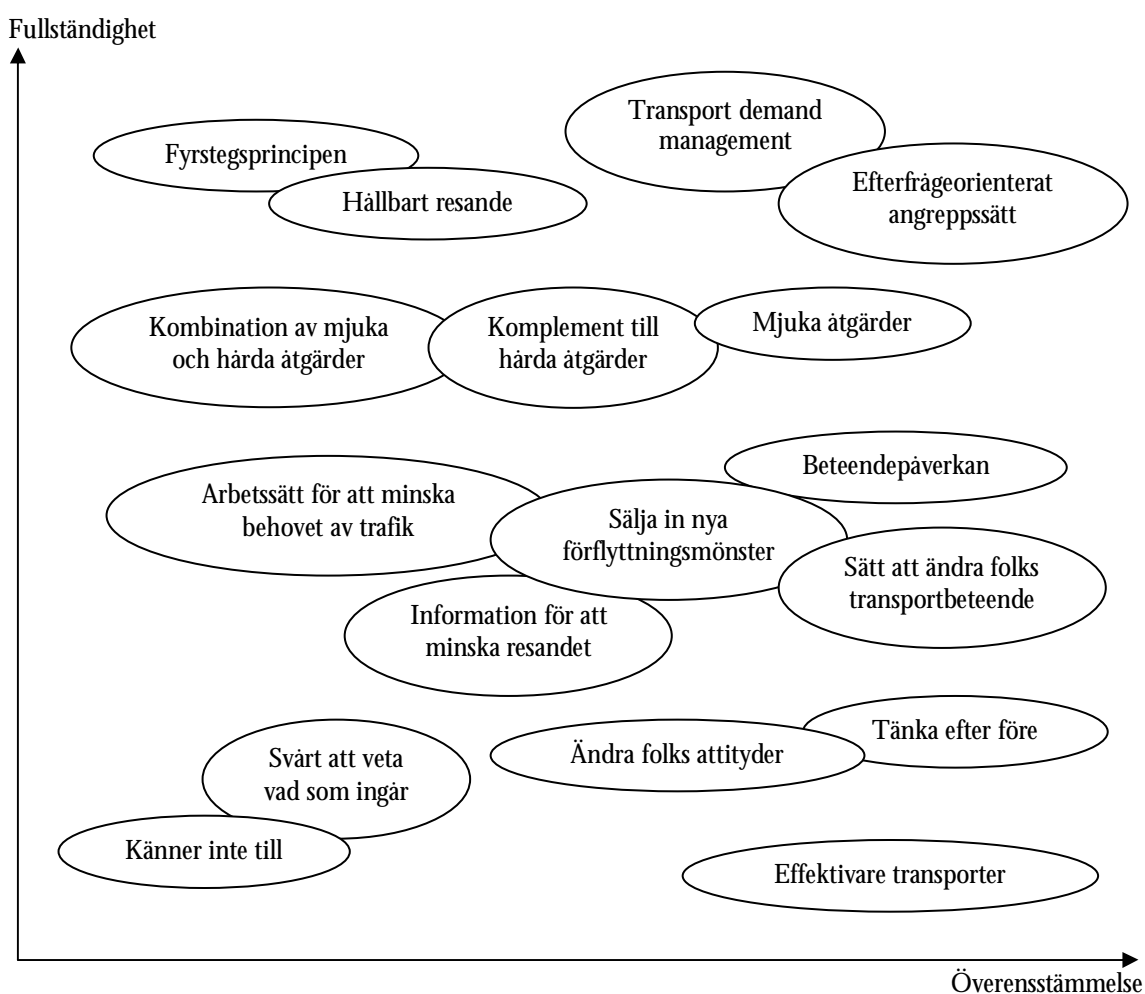
## 5 Hur genomförs arbete med mobility management?

### 5.1 Frågeområde 1 – Begreppet mobility management

Syftet med intervjuens första frågeområde var att kartlägga de olika respondenternas syn på vad mobility management innebär. Frågorna gällde definitionen av mobility management, möjliga åtgärder, förhållandet mellan mobility management och fysiska åtgärder samt vad de olika organisationerna har för mål med sitt arbete.

#### 5.1.1 Definition av mobility management

Respondenternas definitioner av mobility management varierade, se figur 5.1. Ett fåtal svar gav kompletta definitioner enligt MOMENTUM/MOSAIC eller OECD. Två svar gav en definition enligt Vägverkets fyrstegsprincip eller hållbart resande. Endast två respondenter uppgav att de inte kände till den exakta definitionen. De allra flesta svaren stämde i stället överens med delar av den enkla svenska vardagsdefinitionen med uttryck såsom mjuka åtgärder, tänka efter före, beteendepåverkan, attitydpåverkan och effektivare transporter.



Figur 5.1 – Respondenternas definitioner av mobility management. Den lodräta axeln beskriver hur fullständiga definitionerna är och den vågräta hur väl de stämmer överens med befintliga definitioner av mobility management.

Figurens axlar beskriver hur väldefinierat mobility management är enligt de olika svaren. Den lodräta axeln beskriver hur fullständiga definitionerna är och den vågräta axeln hur väl de stämmer överens med befintliga definitioner av mobility management. Högst upp till höger finns kompletta mobility management-definitioner och högst upp till vänster kompletta definitioner enligt Vägverket. Längst ned till vänster finns de svar som uttrycker okunskap om definitionen och längst ned till höger svaret effektivare transporter som stämmer överens med målet för mobility management men som inte är någon tydlig definition. Resten av svaren är indelade i tre grupper som handlar om attitydpåverkan, beteendepåverkan och mobility management-åtgärder. I alla tre grupperna uttrycker svaren delar av befintliga mobility management-definitioner.

Det går att utläsa ett visst mönster i svarens fördelning enligt de fem grupperna av intervjuade organisationer. Högst upp till höger med kompletta definitioner enligt mobility management återfinns organisationer i grupperna *Entusiasterna* och *Utförarna*. Högst upp till vänster med kompletta definitioner enligt Vägverket finns Banverket i grupp *Informatörerna* och Vägverket i grupp *Utförarna*. Längst ned finns svaren från organisationer i grupperna *Nybörjarna* och *Avvaktarna* och i mitten finns svar från alla fem grupperna.

#### 5.1.2 Projekt och åtgärder inom mobility management

På frågan om vilka projekt och åtgärder som omfattas av mobility management svarade i stort sett alla respondenter med en variation av åtgärder från de första fyra tjänsteområdena. Flera respondenter nämnde att det just är variationen av åtgärder som är viktig och att det rör sig om beteendepåverkan på väldigt olika sätt. Ett par respondenter svarade att mobility management är ett väldigt vitt begrepp och att det endast är fantasin som sätter stopp för vilka åtgärder det kan innehålla. Svaren speglar att det inte finns någon tydlig gräns för vilka åtgärder som faktiskt ingår i mobility management, men understryker även att diversiteten av åtgärder upplevs vara en del av fitnessen med mobility management. Det finns inte en lösning för alla utan olika åtgärder passar bra i olika sammanhang och för olika målgrupper.

#### 5.1.3 Relationen mellan mobility management och fysiska åtgärder

I stort sett alla respondenter ansåg att mobility management och fysiska åtgärder bör gå hand i hand. Uttryck som användes var att planeringen bör stå på två likvärdiga ben, att de är tigha och inte får separeras alltför mycket, att det finns en direkt koppling samt att det ena kompletterar det andra.

#### 5.1.4 Mål med mobility management-arbetet

Fyra typer av organisationer kan urskiljas när det gäller målsättningar med mobility management-arbetet. För den första typen av organisation finns det både tydliga övergripande målsättningar och specifika mål för varje projekt som genomförs. De tre organisationerna i gruppen *Entusiasterna* passar alla in på denna beskrivning. De övergripande målen för HUR är miljö, ekonomi och valfrihet. I Lunds kommun och Malmö stad nämns endast miljörelaterade mål som övergripande målsättningar. Lunds kommun vill föra över korta bilresor till cykel och långa bilresor till kollektivtrafik. De kvarvarande bilresorna miljöanpassas genom användning av bilpool, miljöbilar, EcoDriving

och liknande. I Malmö stad är målet ett miljöanpassat transportsystem i Malmö, både för att minska de lokala och de globala miljöeffekterna. För varje projekt som genomförs finns det för organisationerna i gruppen **Entusiasterna** noggrant specificerade mål på olika nivåer. Miløre Centre i gruppen **Informatörerna** är en organisation som delvis passar delvis in på beskrivningen av denna typ av målsättningar eftersom organisationen har ett tydligt övergripande mål att minska utsläppen av koldioxid och att öka användningen av förnybara bränslen.

Den andra typen av organisation är regionala organisationer som följer målsättningar beslutade av politiker på en högre nivå. Målsättningarna är ofta relativt övergripande och det är sedan upp till de olika organisationerna att specificera hur de ska uppnås. Organisationer som passar in på den här typen är Region Skåne, Skånetrafiken, Vägverket och Länsstyrelsen och de finns i grupperna **Utförarna** och **Informatörerna**. Region Skånes och Skånetrafikens övergripande mål kallas TABB och står för tillväxt, attraktion, bärkraft och balans. Skånetrafikens viktigaste mål är dock att öka marknadsandelarna. Vägverkets mål är miljö, tillgänglighet och folkhälsa. Länsstyrelsen arbetar för att uppnå de nationella miljö kvalitetsmålen, bland annat begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och god bebyggd miljö.

Det finns en hel del organisationer vars målsättningar i viss mån överensstämmer med den definition som angavs av mobility management. Organisationerna har något slags övergripande målsättningar men de är ofta inte heltäckande och det saknas mer specifika målsättningar för en del av projekten. Denna typ av organisationer befinner sig i huvudsak i gruppen **Nybörjarna** men även Banverket i gruppen **Informatörerna** passar in på denna beskrivning. Mål som nämns är ökad andel cykel- och kollektivtrafik, minskad trafikökning, begränsa biltrafiken, effektivt sätt att förflytta sig, ändra synen på cykel till att vara ett riktigt transportmedel, bättre stadsmiljö, minskad trängsel och effektivare godstrafik.

För den sista typen av organisation finns det inga målsättningar och av de intervjuade organisationerna är det de i gruppen **Avvaktarna** som passar in på denna typ.

## 5.2 Frågeområde 2 – Organisation

Det andra frågeområdet berörde organisation, politiskt klimat samt inflytande inom den större organisationen. Finns det ett speciellt projektkontor eller är arbetet en del av ordinarie verksamhet? Hur påverkas arbetet av det politiska klimatet? Är arbetet accepterat och uppskattat i andra delar av den större organisationen?

### 5.2.1 Organisation

De olika respondenternas organisation sammanfattas i tabell 5.1. De tre organisationerna i grupp **Entusiasterna** har alla startat som projektkontor men med tiden övergått till ordinarie verksamhet på speciella enheter för trafik och miljö eller trafik och mobilitet. Gemensamt för dessa organisationer är att de är relativt nöjda med den nuvarande organisationen. Effektivare skulle de dock kunna bli genom bättre koordinering mellan mobility management på planerings- och implementeringsnivå, mer samarbete med andra förvaltningar eller genom att gå djupare i färre projekt.

Tabell 5.1 – Organisationsform hos de intervjuade organisationerna

### Grupp 1 – Entusiasterna

HUR	Projektkontor i 2 år, från 2004 fasta tjänster på enheten Trafik og mobilitet
Lunds kommun	Projektkontor i 6 år, från 2005 fasta tjänster på Trafikmiljöenheten
Malmö stad	Projektkontor i 1,5 år, från 2002 fasta tjänster på Trafikmiljöenheten

### Grupp 2 – Nybörjarna

Fredriksbergs kommun	Del av ordinarie verksamhet
Helsingborgs stad	Del av ordinarie verksamhet
Helsingörs kommun	Del av ordinarie verksamhet
Köpenhamns kommun	Del av ordinarie verksamhet

### Grupp 3 – Avvaktarna

Kävlinge kommun	Ingen verksamhet
Vellinge kommun	Ingen verksamhet

### Grupp 4 – Utförarna

Region Skåne	Del av ordinarie verksamhet
Skånetrafiken	Del av ordinarie verksamhet
Vägverket	Central grupp för Hållbart resande med representant från varje region

### Grupp 5 – Informatörerna

Banverket	Del av ordinarie verksamhet
Miløre Centre	Malmö stad, Sydkraft och Vägverket samarbetspartners, 28 deltagare
Länsstyrelsen	Del av ordinarie verksamhet

Hos kommunerna i grupp **Nybörjarna** saknas det någon specifik organisation för arbetet med mobility management. De trafikingenjörer som finns arbetar både med hårda och med mjuka åtgärder och det finns ingen speciell prioritet eller finansiering för mobility management-åtgärder. På frågan om en effektivare organisation svarar Helsingborgs stad att det finns funderingar på att starta ett mobilitetskontor. I Helsingörs kommun föreslås ett råd för mobility management liknande det trafiksäkerhetsråd som finns idag. I Köpenhamns kommun har ett speciellt kampanjsekretariat önskats i den nya trafik- och miljöplanen men något beslut har ännu inte tagits.

De båda kommunerna i gruppen **Avvaktarna** anser att det är svårt för dem att arbeta med mobility management eftersom organisationerna i deras små kommuner är slimmade. Det bor 26 000 personer i Kävlinge kommun och 32 000 i Vellinge kommun. Siffrorna kan jämföras med invånarantalet i den tredje minsta intervjuade kommunen, Helsingörs kommun med 61 000 invånare, och den största intervjuade kommunen, Köpenhamns kommun med 502 000 invånare, se bilaga 6. I Kävlinge kommun finns det inte någon person som arbetar enbart med trafikplanering och i Vellinge kommun finns det endast en deltidstjänst på trafikområdet. Det finns inte några planer på att ändra organisationen.

Bland de regionala aktörerna i grupperna **Utförarna** och **Informatörerna** varierar organisationstypen från samordning på nationell nivå till att det inte finns någon specifik

organisation för mobility management. På Vägverket finns det en central nationell grupp för Hållbart resande med en representant från varje region. Syftet är att få en likriktad verksamhet i hela landet. Miljøre Centre är en organisation som arbetar med miljöanpassade transporter inom fem olika verksamhetsområden varav ett är beteendepåverkan. Malmö stad, Sydkraft och Vägverket är samarbetspartners samt finansiärer och bildar en styrgrupp som bestämmer verksamhetsplanen. Genom att ha fler samarbetspartners skulle organisationen kunna bli effektivare. Hos övriga aktörer i grupperna **Utförarna** och **Informatörerna** finns det ingen specifik organisation för mobility management. Det finns utvecklade planer på att starta ett regionalt mobilitetskontor och för denna tanke finns det stöd hos många av organisationerna. Region Skåne har sökt projekt pengar för ett sådant kontor men fått avslag.

### 5.2.2 Politisk acceptans och stöd

Alla de intervjuade organisationerna styrs i någon utsträckning politiskt. Tydligast är den politiska viljan hos kommunerna. HUR och Lunds kommun menar att de har lyckats väl i sitt arbete tack vare det politiska stöd de har fått. I Lunds kommun har majoriteten ändrats vid ett par tillfällen men det har inte påverkat verksamheten i någon större utsträckning. I de danska kommunerna är inflytandet från politikerna stort men påverkan sker åt båda hållen. Tjänstemännen har ett nära förhållande till politikerna och kan lägga fram sina egna förslag. I Fredriksbergs och Helsingörs kommun är det svårt att arbeta med mobility management eftersom det konservativa styret prioriterar bilens framkomlighet högre än alternativen. Närheten till politikerna tycks inte vara lika stor vare sig i de svenska kommunerna eller i de regionala organisationerna. Det som bestäms på politisk nivå sätter i stället ramarna för den dagliga verksamheten medan tjänstemännen står för den mer detaljerade planeringen.

### 5.2.3 Acceptans inom den egna organisationen

De tre organisationerna i grupp **Entusiasterna** anger att deras arbete har blivit mycket väl emottaget och att det finns en bra förankring inom de egna organisationerna. För kommunerna i grupp **Nyborjarna** är inflytandet på andra avdelningar i kommunen inte så stort och det finns en del konflikter. De regionala organisationerna gav inga omfattande svar på frågan och det finns ingen gemensam trend i hur arbetet med mobility management accepteras inom den egna organisationen. På Vägverket har arbetet med hållbart resande prioriterats och enligt regeringsbeslut finns planer på fortsatt arbete med hållbart resande ända fram till år 2015. Inom Region Skåne finns det en konflikt mellan mobility management-arbete och programmet Skånsk livskraft. Programmet innebär bland annat att specialiserad akutsjukvård endast kommer att finnas på fyra stora sjukhus i Skåne, vilket kommer att resultera i ett ökat resande för patienterna.

## 5.3 Frågeområde 3 – Framtidspotential

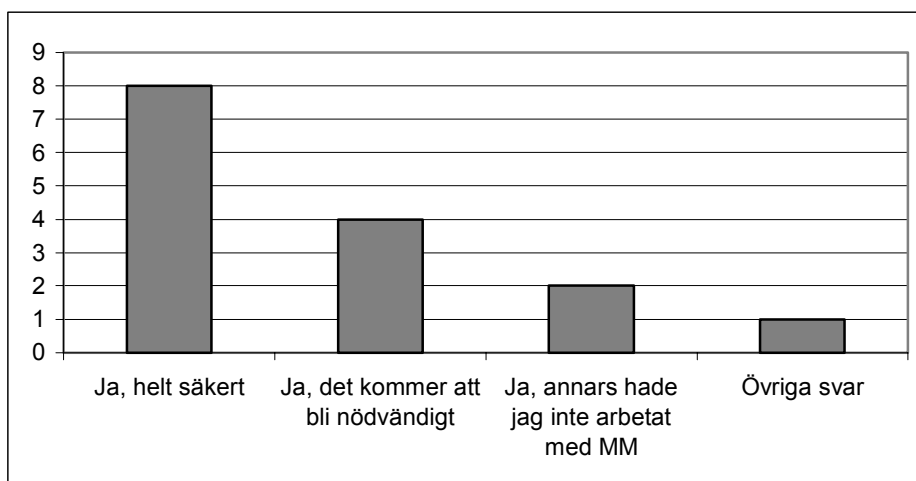
Intervjuns sista frågeområde syftade till att få en uppfattning om vilken tro det finns på mobility management som arbetssätt, vilka förutsättningarna är för att arbeta med mobility management, hur arbetet bör gå vidare för de olika organisationerna och i Öresundsregionen samt vilket samarbete som önskas i regionen.



### 5.3.1 Framtidspotential

I den första intervjuomgången föreslog en av respondenterna frågan ”Tror du att mobility management har långsiktig potential som arbetssätt?” och denna fråga fick inleda det sista frågeområdet. Respondenten menade att det har varit väldigt stor optimism kring mobility management och att det därför är intressant att veta om personer som har arbetat med mobility management under en period fortfarande har kvar denna optimism.

De femton respondenterna var i stort sett överens om att mobility management har långsiktig potential som arbetssätt, se figur 5.2. Åtta respondenter, alla i grupperna **Entusiasterna** och **Informatörerna** samt två i grupp **Nybörjarna**, svarade med ett kort ja eller helt säkert. Fyra svarade att de problem trafiken skapar kommer att tvinga fram ett större utnyttjande av mobility management. Av dessa var det en respondent vardera från grupp **Avvaktarna** och **Utförarna** samt de två kvarvarande respondenterna i grupp **Nybörjarna**. Ytterligare två respondenter från grupp **Utförarna** svarade att de inte hade arbetat med mobility management om de inte hade trott på att det gav effekt. Endast en respondent i grupp **Avvaktarna** ansåg att det inte fanns potential att använda mobility management inom den egna organisationen.



Figur 5.2 – Respondenternas svar på frågan ”Tror du att mobility management har långsiktig potential som arbetssätt?”

### 5.3.2 Förutsättningar och hinder

En annan stor fråga i det sista frågeområdet behandlade de förutsättningar eller hinder respondenterna såg för sin egen organisation i arbetet med mobility management. Svaren kunde delas in i olika kategorier:

- Resursmässiga förutsättningar
- Politiska förutsättningar
- Sprida kunskap om mobility management
- Konflikter
- Övriga svar

En själskrivna förutsättning för att kunna arbeta med mobility management är att det finns tillräckliga resurser. Ungefär lika många av svaren rörde personella som ekonomiska resurser. Det handlar dels om att det totalt sett krävs större personella resurser och dels om bristande kunskaper hos personalen. På de kommunala förvaltningarna behöver det komma in personer som kan arbeta både med trafikens hårda och med dess mjuka parametrar. De båda respondenterna i gruppen *Avvaktarna* svarade att det saknas eldsjälar inom organisationen och att det är något som krävs för arbete med mobility management. Någon nämnde även att det krävs tjänstemän som är övertygade om nyttan av arbetet med mobility management. Gällande ekonomiska resurser görs hela tiden prioriteringar och då kan det vara svårt att våga satsa på så pass långsiktigt arbete som mobility management.

I den andra kategorin finns svar som berör politiska förutsättningar. Ett par kommuner anser att det politiska styret är ett stort hinder mot arbetet med mobility management. Uppfattningen är att alla ska ha rätt till bil, att kunna parkera denna samt att bilisternas framkomlighet är viktigare än till exempel cyklisternas framkomlighet och miljöfrågor. Arbetet med mobility management handlar därför i första hand om att förbättra bilens alternativ utan att samtidigt motverka bilkörning. Vikten av politiskt stöd framhölls under konferensen mobilitymanagement.2 som en av de viktigaste framgångsfaktorerna bakom att projektkontor har övergått till att vara en del av ordinarie verksamhet (Björk & Gil Solá, 2004). Ett par svar handlar om hur mobility management kan utnyttjas i politiken. Genom att alternativ till bilen utvecklas får väljarna större frihet, ett argument som används framför allt av HUR, och de boende har visat att de uppskattar att ha alternativ. Ett par av de regionala organisationerna konstaterar att mobility management ligger i linje med de mål som satts upp på politisk nivå. Vägverkets högsta ledning har tagit beslut om att fyrstegsprincipen ska följas och därmed finns ett stort stöd för arbetet med mobility management.

Den tredje kategorin sammanfattar de svar som på olika sätt berör vikten av att sprida kunskap om mobility management. För att nya organisationer och även politiker ska våga satsa är det viktigt att visa på effektiviteten i arbetsättet, att genom utvärderingar visa på vilka resultat som faktiskt uppnås och vilken potential som finns. Att genomföra utvärderingar räcker inte utan resultaten måste också marknadsföras. Genom att lära av andras arbete kan nya organisationer satsa på de åtgärder som varit effektivast. Ett regionalt mobilitetskontor i Skåne skulle kunna vara ett forum för detta kunskapsutbyte och ett stöd för kommunerna. Ett par respondenter nämner att det krävs mer forskning och då handlar det återigen om att öka kunskapsbasen om mobility management.

Inom några organisationer finns konflikter som i viss mån gör att arbetet med mobility management motverkas. Både Region Skåne och Länsstyrelsen har ett uttalat mål att verka för ekonomisk tillväxt som i sin tur ger fler arbetstillfällen och det finns en risk att detta sker på bekostnad av ökande transporter. Under EU-toppmötet i Göteborg 2001 bestämdes dock att BNP-tillväxten måste frikopplas från transporttillväxten (EU, 2005) och om resultat uppnås i detta arbete försvinner konflikten mellan ekonomisk tillväxt och arbete med mobility management. En annan konflikt som nämndes var målet om att göra Skåne rundare genom regionförstoring. Genom att verka för ökade pendlingsavstånd motverkas arbetet med mobility management. Slutligen konstaterade respondenten från Vägverket att det finns vissa konflikter mellan vägbyggande och mobility management men att de blir både mindre och färre med tiden.

Bland övriga svar nämndes bland annat att det i Danmark saknas arbete med mobility management på statlig nivå. Till skillnad från det svenska Vägverket arbetar det danska Vejdirektoratet i dagsläget inte alls med mobility management och kan inte verka pådrivande och stöttande gentemot kommunerna såsom Vägverket gör. Ett potentiellt hinder mot arbetet med mobility management är om olika engagerade organisationer drar åt olika håll. Ytterligare hinder som nämndes var att det inte finns något svenskt begrepp för mobility management samt en risk att individen inte tar till sig det budskap som kommuniceras.

### 5.3.3 Samarbete mellan organisationer i Öresundsregionen

På frågan om det bör ske ett större samarbete kring mobility management med grannkommunerna svarade de flesta av respondenterna ja. Speciellt de danska kommunerna och HUR betonade vikten av ett större samarbete mellan olika danska organisationer men även mellan olika delar inom organisationerna. I Helsingörs kommun föreslogs ett nätverk för mobility management-arbete liknande det trafiksäkerhetsråd som finns idag. Även flera svenska organisationer vill se ett större samarbete kommunerna emellan med fokus på de närmsta grannarna. När det gäller ett samarbete kring mobility management i hela Öresundsregionen blev svaren att det bör ske ett stort erfarenhetsutbyte över sundet men att det är svårt att samarbeta i konkreta projekt på grund av stora skillnader i arbetssätt. Erfarenhetsutbyte sker idag bland annat i Interreg IIIA och genom medarbetarutbyte mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun. Banverket och Skånetrafiken anser att det redan idag finns ett väl fungerande samarbete över sundet i och med den korsande tågtrafiken.

### 5.3.4 Idéer om vidare arbete

I slutet av intervjuerna ställdes frågor om hur organisationerna tycker att arbetet med mobility management bör fortsätta dels inom den egna organisationen och dels i Öresundsregionen. Syftet med frågan var att den skulle ge idéer om hur arbetet i regionen kan och bör fortsätta. Förhoppningen var även att en del konkreta förslag skulle ges men de blev ganska få. En hel del intressanta tankar handlade i stället mer om på vilket sätt arbetet bör ske och inom vilka områden insatser först bör göras.

Det är svårt att se något mönster i svaren om hur de egna organisationerna bör fortsätta att arbeta. Många svarar att det kommer att ske en förädling och utveckling av det nuvarande arbetet i kombination med experimenterande med nya åtgärder. Detta gäller i huvudsak för grupp **Entusiasterna**, **Nybörjarna** och **Informatörerna**. I grupp **Nybörjarna** ges några exempel på att prova åtgärder som redan har testats av organisationer i grupp **Entusiasterna**. I grupp **Avvaktarna** med organisationer som hittills inte har arbetat med mobility management finns inte heller några planer på att starta upp sådant arbete. I den fjärde gruppen, **Utförarna**, uttryckte Vägverket en förhoppning om att få med hela Skåne i ett och samma projekt och betonade vikten av att få starka aktörer att bli ännu starkare.

Ett av de konkreta förslag om vad som bör göras i Öresundsregionen som framkom var att starta ett gemensamt bilpoolssystem för hela regionen. Miløre Centre håller på att ta fram en strategi för hur ett sådant bilpoolssystem skulle kunna organiseras och sedan kommer det att krävas organisationer som satsar på att bygga upp systemet. Ett annat konkret förslag var att ta fram ett kollektivtrafikkort som kan användas i hela regionen. Idag finns det

begränsade möjligheter att köpa biljetter med svenska kort i Danmark och med danska kort i Sverige. Ytterligare ett förslag som kom upp och som redan tidigare varit uppe till diskussion var att starta ett ÖresundMaTs. De konkreta förslagen handlade i huvudsak om projekt som ger samordningsvinster genom att drivas på regional nivå.

Resterande svar handlade mer om på vilket sätt arbetet bör fortsätta. De organisationer i grupp **Entusiasterna**, **Utförarna** och **Informatörerna** som redan idag har ett aktivt mobility management-arbete betonade vikten av att arbeta mer med de regionala resorna. Detta kan med fördel ske med hjälp av regionala aktörer och bland annat genom en utveckling av reseplanerare som gäller för hela regionen. Gemensamt för dessa organisationer var även att de betonade vikten av att arbeta i ett brett perspektiv med fokus på helheten och kopplingarna mellan olika färdmedel.

De organisationer i grupp **Nybörjarna**, **Avvaktarna** och **Informatörerna** som inte har kommit lika långt i sitt arbete med mobility management lägger större tonvikt på möjligheten att lära av varandra samt vikten av att alla drar åt samma håll. Det är viktigt att inte underskatta de små projekt som genomförs och att inse att det kan vara svårt att samarbeta i en enda stor region. I stället är det speciellt viktigt att hindra barriärer mellan mindre enheter och bilda kluster av samarbetande kommuner. För att se till att dessa kluster arbetar mot samma mål föreslås att någon form av styrgrupp bildas eller att Miløre Centre kan vara den sammanlänkande organisationen.

## 6 Genomförda projekt och utvärderingar

I detta kapitel följer en beskrivning av de åtgärder och projekt som genomförts inom mobility management hos de intervjuade organisationerna. I tabell 6.1 finns en sammanställning av alla åtgärder klassade enligt de sex tjänsteområden (T1 – T6) som tidigare beskrivits i figur 2.2. Sedan följer en gruppvis redogörelse av genomförda åtgärder och utvärderingar för organisationerna i de fem olika grupperna. En utförligare redogörelse för varje organisations insatser finns i bilaga 7-12. De åtgärder och projekt som drivits har utvärderats på olika sätt samt i olika omfattning och utvärderingarna redovisas i den mån författaren har tagit del av dem. I något fall kan det finnas ytterligare utvärderingar som inte kommit till författarens kännedom.

Sammanställningen i tabell 6.1 visar tydligt att åtgärder i huvudsak har genomförts i de fyra första tjänsteområdena. Allra vanligast är åtgärder av typen kampanjer och mindre utbildningar i det tredje tjänsteområdet, ***Insiktshöjande information och utbildning***. I det andra tjänsteområdet, ***Konsultativ rådgivning*** bedrivs relativt omfattande verksamhet. Det första tjänsteområdet, ***Information och rådgivning*** täcker upp varierande typer av informationsspridning. SkåneMaTs-rapporterna och Miløre Centres projektdata är exempel på omfattande information medan Nyhetsbrevet från HUR är ett exempel på en mindre insats. För det fjärde tjänsteområdet, ***Transportlogistik och samordning*** är listan inte så lång och insatserna har varit av varierande omfattning.

### 6.1 Grupp 1 – Entusiasterna

Gemensamt för HUR, Lunds kommun och Malmö stad i gruppen ***Entusiasterna*** är att de har utfört en mängd relativt omfattande mobility management-åtgärder inom fem av de sex olika tjänsteområdena. De största insatserna har gjorts inom ***Konsultativ rådgivning*** (T2). HUR och Malmö stad har tagit fram transportplaner för de anställda på företag respektive för kommunanställda. Lunds kommun och Malmö stad har arbetat med direktbearbetning av de boende i specifika stadsdelar. Lunds kommun har också arbetat med direktbearbetning inom kollektivtrafiken. Inom ***Insiktshöjande information och utbildning*** (T3) har insatser gjorts av Lunds kommun och Malmö stad i form av cykelkampanjer, utbildning i EcoDriving samt företagsträffar med information om effektiva transporter. HUR och Lunds kommun har gjort projekt inom ***Transportlogistik och samordning*** (T4) genom att starta samåkningsportaler, inom ***Information och rådgivning*** (T1) genom att ge ut nyhetsbrev och Lunds kommun inom ***Försäljning och bokning*** (T5) genom uthyrning av cyklar. Speciellt för Lunds kommun är att omfattande fysiska satsningar, kollektivtrafikstråket Lundalänken och utbyggnad av cykelvägnätet, har kombinerats med prova-på-kampanjer för kollektivtrafik och cykel.

För de flesta av de genomförda projekten har omfattande utvärderingar gjorts på olika nivåer. HUR har utvärderat hur många som permanent ändrat sitt beteende och utifrån detta systemeffekter i form av minskat trafikarbete och minskade koldioxidutsläpp. Även i Lunds kommun har utvärderingar gjorts på flera nivåer, till exempel kännedom om projekt, ändrat beteende och effekter på systemnivå. I Malmö stad har kännedom om genomförda projekt, förändrat transportbeteende och minskat transportarbete utvärderats. I Malmö stad har utvärderingar gjorts för varje kampanj separat medan Lunds kommun har gjort en stor utvärdering för varje projektperiod på tre år.

Tabell 6.1 – Genomförda projekt listade enligt mobility managements sex tjänsteområden (T1 - T6)

### **T1 – Information och rådgivning**

Banverket	Det regionala godstransportrådet, nätverk på chefsnivå
Helsingörs kommun	Södra station, marknadstidning
HUR	Park-and-ride vid Snekerstens station
Lunds kommun	Nyhetsbrev
Länsstyrelsen	Cykelkommunen, utdelning av informationsmaterial och kartor
Miløre Centre	Mobility management i Skåne, förslag till handlingsplan
Region Skåne	Projekt databas, information om miljöanpassade transporter i regionen
Skånetrafiken	SkåneMaTs-rapporter
Vägverket	Reseplanerare på Skånetrafikens hemsida
	Hållbart resande

### **T2 – Konsultativ rådgivning**

Fredriksbergs kommun	Transportplaner för kommunanställda
HUR	Transportplaner för företag, betoning på hela-resan-konceptet
Lunds kommun	Lundalänken, direktbearbetning inom kollektivtrafiken
	Testresenär, direktbearbetning inom kollektivtrafiken
Malmö stad	Mobilitetskontoret, dörrknackning och information på företag
	Boendekampanj i Västra hamnen, jämförelser mellan olika färdmedel
Region Skåne	Pilotprojekt Gatukontoret, transportplaner för de anställda
Skånetrafiken	MIMOSA, tillfälligt mobilitetskontor på arbetsplats
	Prova-på-veckor, direktbearbetning inom kollektivtrafiken

### **T3 – Insiktshöjande information och utbildning**

Fredriksbergs kommun	Vi cyklar til arbejde och Alle Børn Cykler, cykelkampanjer
Helsingborgs stad	Europeiska mobilitetsveckan och I staden utan min bil
	Cykellycka, Res klokt och utbildning i EcoDriving
Helsingörs kommun	Vi cyklar til arbejde och Alle Børn Cykler, cykelkampanjer
Köpenhamns kommun	Vi cyklar til arbejde, cykelkampanj
	Europeiska mobilitetsveckan och I staden utan min bil
Lunds kommun	Gå och cykla till skolan
	Hälsotrappare, cykelkampanj
Malmö stad	Utbildning i EcoDriving för de anställda
	Ny bostad – Nya vanor, cykelkampanj
	Företagsträffar, information om resursbesparande och effektiva transporter
Region Skåne	Kommunikationskampanj, information om cykling
Vägverket	Utbildning i EcoDriving
	Cykla till jobbet, cykelkampanj

### **T4 – Transportlogistik och samordning**

Fredriksbergs kommun	Samåkning och bilpool, mindre insatser
HUR och Köpenhamns kommun	Pendlernet, samåkningsportal
Lunds kommun	Samåkningsportal
	Marknadsföring av bilpoolskonceptet
Miløre Centre	Framtagande av bilpoolsstrategi

### **T5 – Försäljning och bokning**

Lunds kommun	Cykelkommunen, bevakat cykelgarage och uthyrning av cyklar
--------------	--

### **T6 – Transportrelaterade produkter och tjänster**

Inga åtgärder genomförda

## 6.2 Grupp 2 – Nybörjarna

Fredriksbergs kommun, Helsingborgs kommun, Helsingörs kommun och Köpenhamns kommun i gruppen **Nybörjarna** har utfört en hel del åtgärder, främst i form av kampanjer inom **Insiktshöjande information och utbildning** (T3). De danska kommunerna har deltagit i rikstäckande cykelkampanjer för vuxna och barn, Helsingborgs stad och Köpenhamns kommun har deltagit i Europeiska mobilitetsveckan och Helsingborgs stad har utfört en rad MöTs-projekt i samarbete med Vägverket. De fyra kommunerna har även gjort insatser inom tre andra tjänsteområden (T1, T2 och T4). De har till exempel skapat förutsättningar för park-and-ride vid järnvägsstation, tagit fram transportplaner för kommunanställda samt i mindre utsträckning informerat om bilpool och samåkning.

Av de genomförda projekten har utvärderingar med varierande omfattning gjorts. De danska rikstäckande kampanjerna har utvärderats avseende antalet deltagare och hur kampanjen har påverkat deras cykelvanor. I Köpenhamns kommun utvärderades arbetet med Europeiska mobilitetsveckan med Bilfri dag avseende antal fordon i centrum, bullernivåer och hur nöjda Köpenhamnsborna var med arrangemanget.

## 6.3 Grupp 3 – Avvaktarna

Kävlinge kommun och Vellinge kommun i gruppen **Avvaktarna** har inte gjort några insatser på mobility management-området. Kävlinge kommun har arbetat med att utveckla cykelvägnätet och i Vellinge kommun har informationsinsatser gällt trafiksäkerhet. Att dessa åtgärder inte räknas till mobility management är inte helt självklart. En utbyggnad av cykelvägnät i kombination med något slags informationsinsats eller prova-på-kampanj hade räknats. Det kan också tänkas att åtgärder för att öka trafiksäkerheten får såna effekter som önskas vid arbete med mobility management. Samma åtgärder utförda på ett annat sätt eller med ett annat syfte kunde således ha räknats hem.

Eftersom inga egentliga mobility management-insatser har genomförts finns det inte heller några utvärderingar.

## 6.4 Grupp 4 – Utförarna

Region Skåne, Skånetrafiken och Vägverket i gruppen **Utförarna** arbetar både med att genomföra egna projekt, att stödja andra organisationer i deras genomförande av projekt samt genom informationsspridning. Insatser har gjorts inom de tre första tjänsteområdena (T1 – T3). Skånetrafiken har utvecklat sin reseplanerare på Internet så att det är möjligt att jämföra de kollektiva resorna med bilresor avseende pris, tid och miljöpåverkan. Skånetrafiken har också arbetat med direkt marknadsföring och prova-på-veckor. Typiskt för det arbete Skånetrafiken utför är att det vänder sig till nuvarande eller tänkbara kunder. Region Skåne och Vägverket arbetar genom att själva utföra projekt men även genom att påverka kommuner och andra att arbeta med mobility management, både via informationsspridning och genom stödjande arbete. Praktiska projekt som drivits har varit tillfälligt mobilitetskontor på arbetsplats, utbildning i EcoDriving och cykelkampanj.

Det praktiska arbete som har genomförts är till viss del utvärderat. Skånetrafiken har gjort utvärderingar av de praktiska projekten på systemnivå i form av minskad

bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp. Vägverkets ambition är att alla projekt ska utvärderas enligt SUMO och hittills finns det ett par exempel på sådana utvärderingar. Effekter har mätts på många av nivåerna, till exempel kännedom, acceptans, individuellt beteende och effekter på systemnivå.

## 6.5 Grupp 5 – Informatörerna

Banverket, Länsstyrelsen och Miløre Centre i gruppen **Informatörerna** har i huvudsak gjort insatser inom **Information och rådgivning** (T1). De tre organisationerna har haft olika målgrupper för sina insatser. Banverket arbetar mycket med att föra ut information till nuvarande eller tänkbara kunder för att öka andelen gods som transporteras på järnväg. Länsstyrelsens och Miløre Centres insatser har varit mer inriktade på att sprida information till andra organisationer som arbetar med eller skulle kunna börja arbeta med mobility management. Miløre Centre har gjort en sammanställning av insatser som gällt miljöanpassade transporter i Öresundsregionen och Länsstyrelsen har tagit fram en handlingsplan med förslag på tänkbara insatser.

Varken Länsstyrelsen eller Miløre Centre har genomfört några utvärderingar av mobility management-projekt. På Banverket har marknadstidningen Södra station utvärderats i termer av hur många som känner till tidningen och hur många som anser sig ha fått större kunskaper om Banverkets verksamhet genom att läsa tidningen.

## 6.6 Interreg IIIA

Ett flertal av de intervjuade organisationerna ingår i projektet Interreg IIIA om hållbar mobilitet i Öresundsregionen. Det är det enda samarbetsprojekt idag som omfattar hela regionen och målet är att reducera transportarbetets miljöbelastning samtidigt som regionen utvecklas till en mer integrerad region med större mobilitet. Ett av projektets syften är erfarenhetsutbyte och detta ska bland annat ske genom utbyte av medarbetare. Projektet kommer också att utveckla en reseplanerare på Internet för resor över sundet. Deltagande organisationer från Danmark är Fredriksbergs kommun, HUR och Köpenhamns kommun och från Sverige Lunds kommun, Malmö stad, Region Skåne och Vägverket. Dessutom deltar den danska konsultfirman COGITA.

Eftersom Interreg IIIA är ett relativt nytt projekt har inga utvärderingar genomförts hittills.



## 7 Analys

### 7.1 Kunskapsläget

Många av respondenterna påpekade att mobility management är ett vitt begrepp och att det ibland är svårt att veta vad som ingår och vad som hamnar utanför gränserna för arbetet. Så gott som alla respondenter hade någon uppfattning om en definition av mobility management men bara ett fåtal hade en klar och avgränsad definition. De flesta svarade i stället med delar av enklare definitioner och för flera respondenter i gruppen **Nybörjarna** var definition och målsättning ungefär desamma. Svaren tyder på att det fortsatta arbetet för dessa organisationer skulle underlättas om en tydligare definition användes. Då skulle det bli enklare att se vilken typ av åtgärder som bör prioriteras och enklare att se helheten i arbetet. Det är svårt att se om avsaknaden av en tydlig definition beror på bristande kunskaper eller på bristande engagemang. Ett par av respondenterna i gruppen **Nybörjarna** svarade att arbete med mobility management inte prioriteras från politiskt håll och att det därför är svårt att satsa helt på detta arbete. Det blir en aktivitet vid sidan av annat arbete i stället för ett komplement till annat arbete. Ett par av respondenterna svarade även att det fanns bristande kunskaper inom organisationen och att det därmed är svårt att organisera arbetet och prioritera åtgärder på ett sådant sätt att en helhet framstår.

Även i gruppen **Avvaktarna** svarade respondenterna att det inte finns tillräcklig kunskap inom området. En sak som nämns är att det saknas specialister. Kommunerna i gruppen är relativt små och har en liten organisation där det saknas anställda som arbetar enbart med trafikfrågor. Således krävs det antingen vidareutbildning av personal som skulle kunna arbeta med mobility management eller ny tillsättning av personer med kompetens på området. Något som nämns är också att det i dagsläget i huvudsak är tekniker som arbetar på organisationerna och att det kan vara svårt att övertyga dessa om mobility management som ett möjligt arbetssätt. Till sist nämner de båda respondenterna att det saknas eldsjälur i deras organisationer och att detta är ett hinder för att arbeta med mobility management.

Mobility management är ett relativt nytt område och det behövs mer kunskap i form av forskning, utbildning och resultat. Det krävs också att utvärderingar görs i högre grad än idag. Vägverkets och flera andras förhoppning är att SUMO ska bli det utvärderingsverktyg som används av alla aktörer på området. Utvärderingar enligt samma modell skulle ge bra förutsättningar att jämföra olika projekt och utifrån detta veta vad som är vettigt att satsa på. Det finns också respondenter som pratar om goda exempel och om att lära av andra. De organisationer som inte har startat eller inte kommit så långt i sitt mobility management-arbete kan få inspiration av andra organisationers framgångar och hjälp med att välja ut lämpliga åtgärder. Om de som kommit längre dessutom arbetar aktivt med att inspirera och dela med sig av sin kunskap skulle det kunna ge ännu större utslag. Detta kan exempelvis göras i form av det medarbetarutbyte som sker mellan Köpenhamns och Malmös kommuner.

### 7.2 Möjlighet att förbättra organisation

De tre organisationer i gruppen **Entusiasterna** som kommit längst i sin verksamhet har alla startat upp som projektkontor men så småningom övergått till att vara en del av den ordinarie verksamheten. Detta har också varit målet hos åtminstone två av organisationerna. Arbetet bedrivs nu inom speciella trafikenheter för miljö eller mobilitet.

Genom att starta upp som projektkontor har de fått en möjlighet att prova sin verksamhet och visa på dess möjligheter vilket har lett till beslut om de nya enheterna. Besluten om nya enheter har varit möjliga eftersom det från politiskt håll funnits en acceptans av arbetet eftersom utvärderingar visat på resultat. Flera av organisationerna i gruppen *Nybörjarna* bedriver idag mobility management som en del av den ordinarie verksamheten men har uttryckt önskemål om speciella enheter för mobility management-verksamheten.

Det finns både för- och nackdelar med att bedriva mobility management-arbete i projektkontor eller specifika enheter. Att starta som ett projektkontor kan vara ett bra sätt att få lite tyngd i arbetet och en chans att visa på den nytta det gör. Det kan vara svårt annars att få stöd för sådan verksamhet som mobility management som innebär små men många vinster då denna typ av lösningar ofta undervärderas. Många av respondenterna betonade dock vikten av den nära kopplingen mellan mobility management och fysiska åtgärder. Detta tyder på att mobility management inte i längden bör drivas inom egna projektkontor men att det kan vara ett sätt att starta för att sedan lyckas med integrationen i övrig verksamhet. Trots att mobility management bör vara en del av ordinarie verksamhet kan arbetet lyckas bättre i en egen enhet just därför att vinsterna är små men många. Det är inte lika självklart som när det gäller till exempel trafiksäkerhet att tänka på mobility management i alla projekt som genomförs.

På frågan om vilken relation det finns mellan mobility management och fysiska åtgärder svarade de flesta respondenter att de bör gå hand i hand. Detta visar på att det antingen måste finnas ett nära samarbete mellan de som arbetar med mobility management och de som arbetar med fysiska åtgärder eller att samma personer arbetar med både och. Svaren talar också för det lämpliga i att bedriva arbete med mobility management och fysiska åtgärder inom en och samma organisation. Mobility management bör alltså inte drivas inom egna projektkontor, åtminstone inte i längden. Som tidigare nämnts är mobility management för ett par av respondenterna i gruppen *Nybörjarna* en verksamhet vid sidan av snarare än ett komplement till annat arbete, detta på grund av prioriteringar från politiskt håll. Arbetet i dessa organisationer skulle fungera bättre om mobility management i stället blev ett likvärdigt komplement till andra åtgärder och att i varje situation bästa möjliga kombination prioriterades.

Att bedriva både mjuk och hård verksamhet inom samma organisation kan skapa konflikter. Prioriteringar av hur resurserna ska fördelas måste göras. Trots detta bör verksamheterna integreras eftersom det finns synergieffekter att tjäna på att kombinera mobility management-åtgärder med fysiska åtgärder. Mobility management-åtgärder kan i vissa fall ersätta fysiska åtgärder och genom att bedriva verksamheten inom samma enhet är det enklare att göra avvägningar om vilken typ av åtgärd som behövs vid ett specifikt tillfälle.

Båda respondenterna i gruppen *Avvaktarna* menade att avsaknaden av eldsjälur i organisationen innebär ett hinder mot arbete med mobility management. Att de nämner eldsjälur som en förutsättning tyder på att arbete med mobility management skulle kunna ske inom organisationen om någon av tjänstemännen drev frågan. Detta innebär alltså att initiativet skulle komma från tjänstemannanivå. Men finns det då inte möjlighet att initiera mobility management-arbete ifrån politikernas sida i stället? Är det den politiska viljan som saknas? Arbete med mobility management skulle troligtvis kunna initieras antingen från politiskt håll eller från tjänstemännen men idag saknas den viljan. En möjlighet för att

kunna arbeta med mobility management med befintlig personal kan tänkas vara att ersätta avsaknaden av eldsjälar inom den egna organisationen med externa eldsjälar i form av någon som inspirerar och stödjer utifrån. Tänkbara är de regionala organisationerna, de kommuner som redan är igång med mobility management-arbete eller ett regionalt mobilitetskontor.

I teoriavsnittet behandlades möjligheten att förbättra implementeringen av mobility management genom att förskjuta fokus från miljömål till att även gälla andra mål, så kallad policy hitchhiking. Möjligheten att göra detta beror på vilka andra problem som finns. I en mindre kommun finns sällan några problem med trängsel och fokus kan således inte förskjutas hit. I stället skulle argumenten kunna gälla markanvändning, stadsbild och jämlikhet. Om fler väljer att pendla med kollektivtrafik i stället för bil förbättras underlaget och på sikt bör detta ge ett bättre utbud av kollektivtrafik. Då gynnas de grupper i samhället som inte har tillgång till bil och deras möjlighet att förflytta sig ökar. Även de som idag reser med bil får ökad valfrihet i valet av transportalternativ.

De flesta av respondenterna är positiva till tankarna om ett regionalt mobilitetskontor för Skåne. De mindre kommunerna skulle kunna få hjälp med sitt arbete via en sådan organisation och samarbetet mellan övriga organisationer får en gemensam plattform att utgå ifrån. Svar från respondenterna i gruppen **Avvaktarna** antydde att det skulle kunna vara bra med stöd ifrån ett regionalt mobilitetskontor men först då kommunen själv är redo att sätta igång med mobility management-arbete. Ett regionalt mobilitetskontor kan heller aldrig ersätta det arbete de enskilda kommunerna gör. Många av åtgärderna inom mobility management kräver stort fokus på specifika målgrupper och lokala förhållanden.

De mindre kommunerna i gruppen **Avvaktarna** menar att det är svårt för dem att arbeta med mobility management eftersom deras organisationer är så slimmade. De har inte tillräckligt med personella resurser att bedriva ett sådant arbete. Om de erbjuds hjälp via ett regionalt mobilitetskontor så innebär detta dock inte automatiskt att de vill arbeta med mobility management. Fortfarande måste egna insatser göras och för detta saknas som nämndes tidigare bland annat eldsjälar. Svaren tyder på att arbete med mobility management kan startas antingen genom direktiv uppifrån på kortare sikt eller på längre sikt då kommunerna är redo för det.

### 7.3 Samarbetsmöjligheter

Vem vinner på ett regionalt samarbete gällande mobility management? Olika organisationer har givetvis olika mycket att vinna på samordning på regional nivå, samarbete kring regionala resor och informationsutbyte. Organisationer som inte bedriver något mobility management-arbete idag eller som är nybörjare på området vinner på ett erfarenhetsutbyte i större grad än de organisationer som redan kommit långt i sitt arbete. Förutsättningen är att de är intresserade av ett sådant arbete så att informationen inte känns påtvingad eller svår att utnyttja. De organisationer som idag kommit lite längre i sitt arbete menar att det är dags att arbeta mer med de regionala resorna. Detta borde vara av intresse för de regionala organisationerna som då får hjälp i sitt arbete. För de mindre organisationerna bör ett samarbete kring regionala resor vara positivt men kan också bli ett önskat extraarbete.

Trots att många pratar om vikten av samarbete mellan olika organisationer är det få som ser att ett samarbete över sundet skulle kunna fungera effektivt. Hinder ses i olika administration, kultur och planeringsätt. I stället förespråkas erfarenhetsutbyte och ökat samarbete med de närmsta grannarna eller inom den egna organisationen. Att så få av dem som arbetar med mobility management i Öresundsregionen ser någon potential för konkret samarbete i hela regionen är naturligtvis ett hinder för att starta upp större projekt. I stället förespråkar en del av respondenterna samarbete mellan grannkommuner som håller koll på vad nästa grupp av kommuner gör så att arbetet går i ungefär samma riktning.

Hur stora är skillnaderna i administration, kultur och planeringsätt? Innebär de ett verkligt hinder mot samarbete eller endast en barriär som måste kommas förbi? I Danmark har politikerna större inflytande över den dagliga verksamheten än i Sverige där politikerna sätter ramarna för verksamheten men det sedan är tjänstemännen som bestämmer mer i detalj. Det blir spännande att se hur förutsättningarna för samarbete förändras i och med den danska strukturreformen. De nya regionerna skulle kunna bli jämbördiga parter med Region Skåne och samarbetet kring infrastrukturplaneringen få en grund. De nya danska kommunerna kommer att få fler invånare än de svenska och detta kommer att påverka förhållandet kommunerna emellan. Det vore önskvärt att det danska Vejdirektoratet engagerade sig i mobility management och kunde samarbeta med Vägverket kring frågor som gäller effektivisering i biltrafiken.

De olika organisationernas skilda mål för arbetet med mobility management bör inte innebära några större konflikter eller hinder mot samarbete. Även om fokus varierar så handlar det om minskad miljöpåverkan genom minskade eller effektivare transporter. Målen gäller minskade koldioxidutsläpp, minskad trängsel och bättre stadsmiljö men även ekonomi och effektivitet i transporterna samt valfrihet och tillgänglighet för medborgarna. Speciellt för Banverket och Skånetrafiken är att de engagerar sig i mobility management i huvudsak för att öka sina egna marknadsandelar. Detta påverkar vilka typer av samarbetsprojekt som de kan tänkas delta i. I de skånska regionala organisationerna finns konflikter mellan tillväxtmål och mål som handlar om bärkraft. Regionförstoring är ett exempel på något som är bra ur ett ekonomiskt perspektiv men som medför ökade transporter.

#### 7.4 Lyckade projekt

Det är svårt att jämföra resultaten ifrån de projekt som har genomförts. De utvärderingar som gjorts har inte utförts på samma sätt och i många fall saknas det helt utvärderingar. Organisationerna arbetar delvis mot olika mål och deras utvärderingar får därför olika fokus. Det var inte heller lätt att få reda på vilka åtgärder som kändes mest lyckade. Förutsättningarna för de olika organisationerna är olika och en åtgärd som är lyckad på en ort kan därför misslyckas helt på en annan ort. Arbetet är väldigt långsiktigt och det är ännu inte möjligt att se alla resultat. Ytterligare ett problem är att urskilja resultaten av olika åtgärder, att se om en speciell åtgärd gav resultat eller om det var en kombination av många olika åtgärder.

I diskussionen om lyckade projekt är det viktigt att fundera på vad som är ett lyckat projekt eller en effektiv åtgärd. Är det projekt som totalt sett ger bäst resultat eller det projekt som ger bäst resultat per insats mest lyckat? Är målet att uppnå största möjliga effekt eller bäst kostnadseffektivitet? Vägverket har drivit kampanjen Cykla till jobbet och anser att för

mycket resurser läggs på uppmuntran. Många av dem som deltar i kampanjen cyklar även i vanliga fall och endast en liten del är nya cyklister. Resurserna borde i stället koncentreras till att locka nya cyklister och i mindre utsträckning till att uppmuntra de som redan cyklar. I Malmö stad är erfarenheten att det är enklare att locka de som redan cyklar ibland att delta i en cykelkampanj än de som är inbitna bilister. Resultat härifrån visar dock att även de som cyklade redan innan kampanjen cyklade i högre grad efteråt. I Lunds kommun har resurserna koncentrerats till dem som i dagsläget kör bil varje dag och det är således endast de inbitna bilisterna som fått chansen att prova på cykling i kampanj. Deltagarna har fått lova att cykla varje dag. Enligt HUR är däremot erfarenheten att det är enklare att motivera byte några dagar per vecka än varje dag och detta talar för att även de som kan tänka sig att cykla till exempel tre dagar per vecka skulle få delta. Lunds kommun arbetar med en smalare bas än till exempel Vägverket och det vore intressant att veta om något av angreppssätten ger större effekt per satsad krona.

En annan viktig aspekt i diskussionen om vad som är ett lyckat projekt är om det finns en risk att medlen blivit målen. En hel del av organisationerna, främst i gruppen **Nybörjarna**, anger målsättningar som i viss mån stämmer överens med definitionen av mobility management. Det finns en risk att arbete därför ses som lyckat då mobility management-projekt genomförs och inte först då projekten ger bra resultat.

Av de utvärderingar som har gjorts visar många att kännedomen om utförda projekt ofta är mycket hög (över 80 procent) och att även acceptansen är hög (över 70 procent). God kännedom och acceptans av projekt innebär däremot inte ett ändrat beteende och siffrorna sjunker därför relativt mycket när dessa effekter mäts. Ett exempel på ett projekt där kännedomen var relativt hög (55 procent) var **Gå och cykla till skolan** i Lunds kommun där få föräldrar trots detta slutade att skjutsa sina barn till skolan. I projekt såsom framtagandet av transportplaner på HUR, LundaMaTs, MöTs i Eslöv och Vi cyklar til arbejde har mellan 10 och 20 procent av deltagarna ändrat sitt beteende. Effekter på systemnivå som mätts upp är en minskning på 60 ton koldioxid i HUR, 900 ton i Lunds kommun och 217 ton på Vägverket. Som en jämförelse kan nämnas att de totala utsläppen av koldioxid från vägtrafiken i Lunds kommun år 1996 var ungefär 280 000 ton (Trivector, 1998).

Förutom uppmätta effekter redogör genomförda utvärderingar även för en hel del resultat av mer kvalitativ karaktär. Både HUR och Malmö stad nämner att det är positivt att arbeta med nyinflyttade personer eller företag som flyttar eftersom intresset att se över transportvanor är extra stort i samband med flytt. Utvärderingarna på Malmö stad och på Vägverket visar också att hälsoskäl är vanligt bland dem som börjar cykla och därför ett effektivt argument. Vidare menar HUR att finns potential att erbjuda sammanhängande mobilitetstjänster med intermodala transportkedjor och att det är enklare att motivera byte några dagar i veckan än alltid.

I Lunds kommun har projekt Testresenär där bilister får prova på att åka kollektivt till arbetet i stället för att köra bil gett bra resultat. Ännu ett år efter projektperiodens slut åker 40 procent av deltagarna kollektivt. Ett projekt som gett mindre gott resultat än väntat är arbetet med företagsträffar i Malmö stad i och med att deltagarantalet blev lågt. Resultatet var däremot nöjda deltagare, bra betyg på informationen och att 35 procent av deltagarna initierat konkreta förändringar på företaget de representerar.

## 8 Förslag till fortsatt arbete

Det finns inget entydigt mönster om hur arbetet med mobility management bör fortsätta i de utvärderingar som har gjorts och i de förslag till fortsatt arbete som kom fram under intervjuerna. Det har gjorts en del heltäckande och andra mindre utvärderingar men få av dem har gjorts med samma metod och de har inte mätt samma effekter. Därför finns det inga självklara slutsatser utifrån dessa utvärderingar om vilka projekt som har varit mest lyckade eller effektiva. Några slutsatser som gäller för alla grupper kan dock dras. Argument som framför att den egna hälsan påverkas positivt av ett färdmedelsbyte är effektiva. Det är enklare att påverka transportvanor i samband med flyttning, både gällande företag och privatpersoner. I transportplaner finns det stor potential i att erbjuda sammanhängande intermodala transportkedjor där till exempel en tjänstecykel tar över efter tågresan.

Det behövs fler konferenser som sprider den kunskap som finns och som fungerar som inspirationskälla. Konferenser fungerar speciellt bra för de organisationer som redan kommit igång med arbetet men det är inte säkert att de som ännu inte bedriver mobility management-arbete deltar i dem. För deras del skulle det kunna fungera bättre med någon typ av utbildning eller workshop för en grupp nybörjare inom området. Det är också viktigt att de regionala organisationerna fortsätter att stötta och driva på olika kommuner i sitt arbete genom enskilda möten med varje kommun. Förutom ytterligare utbildning krävs det att fler och fler organisationer vågar satsa på mobility management trots att de inte har full kunskap inom området. Genom att prova sig fram mellan olika typer av åtgärder och att utvärdera det som görs växer kunskapsbasen.

I kommuner där det är svårt att finna acceptans för arbete med mobility management finns det en möjlighet att utnyttja policy hitchhiking och framföra andra effekter av arbetet än de som egentligen önskas. Detta kan utnyttjas av tjänstemän som vill locka politiker att satsa på mobility management och tvärtom av politiker som vill övertyga sina tjänstemän om att arbete med mobility management är intressant. En av respondenterna i gruppen **Avvaktarna** ansåg att det kan vara svårt att övertyga de tekniker som idag arbetar på organisationerna att mobility management är ett möjligt arbetssätt. Det gäller därför att höja statusen på själva arbetssättet och att sudda ut barriärerna mellan mjuka och hårda åtgärder. På samma sätt behöver statusen för de åtgärder som genomförs höjas. I dagsläget innebär bilen och bilkörning status medan cykling och kollektivtrafik inte gör det. Det är också därför som hälsoargumentet går hem i större utsträckning än argument om miljö.

Även om arbetssättet mobility management är relativt känt och accepterat idag så finns det inga självklara avgränsningar för vad som ingår. Organisationer som vill börja arbeta med mobility management kan hindras av detta och ha svårt för att definiera ramar för verksamheten. Ett förslag är därför att utarbeta en handbok i konsten att starta upp mobility management-arbete. Denna handbok kan innehålla förslag på organisation, projekt, målsättningar och målgrupper och vara ett komplement till den process som i SUMO beskriver hur arbetet bör gå till.

I detta kapitel ges förslag på fortsatt arbete med mobility management. Förslagen kommer i huvudsak att gälla hur arbetet med mobility management bör gå till och på vilket sätt organisationerna i de olika grupperna bör arbeta. Några förslag på konkreta projekt ges också för varje grupp. Slutligen ges förslag på möjligt samarbete i Öresundsregionen, både avseende organisation och praktiska förslag.

## 8.1 Grupp 1 – Entusiasterna

Den första gruppen av organisationer har idag ett relativt väl utvecklat mobility management-arbete och det fortsatta arbetet handlar därför mycket om att utveckla det arbete som redan görs. De tre organisationerna har gjort utförliga utvärderingar av genomförda projekt och utifrån dessa bör den fortsatta verksamheten planeras. Lyckade projekt kan vidareutvecklas och göras om med nya målgrupper. Det är viktigt att organisationerna i den första gruppen fortsätter att utvärdera och önskvärt att de utvärderar med hjälp av SUMO. Ett stort ansvar ligger på dessa organisationer att sprida sina resultat och eftersom de har kommit långt i sitt arbete har de möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter till de organisationer som är nybörjare på området. Organisationerna kan agera externa eldsjälar till de nybörjare som anser sig behöva sådana.

Nästa utmaning för organisationerna i den första gruppen är att arbeta med regionala resor. Detta bör göras i samarbete med organisationer i de andra grupperna men ett stort ansvar ligger på dessa organisationer eftersom de redan har kommit så pass långt i sitt arbete.

## 8.2 Grupp 2 – Nybörjarna

För den andra gruppen av organisationer finns det mycket att göra både vad gäller organisation och genomdrivande av projekt. Flera av organisationerna har uttryckt önskemål om att få bedriva mobility management-arbete i speciella enheter och detta bör drivas igenom. Genom att visa på de resultat som uppnåtts i andra organisationer kan omvägen kring ett projektkontor möjligtvis undvikas och en egen enhet direkt skapas. Arbetet drivs idag integrerat i övrig verksamhet men skulle få större tyngd i egna enheter. Genom att definiera tydligare ramar och målsättningar för verksamheten skulle den få en stadigare grund att stå på.

Organisationerna i den andra gruppen bör fortsätta med de projekt som drivs, förädla dem och se på de mer erfarna organisationerna för att få idéer på nya projekt. Idag drivs mycket av projekten inom tillfälliga kampanjer och detta arbete bör utvecklas till ett mer kontinuerligt arbete. Utvärderingar görs redan idag i mindre skala men bör utvecklas och det vore önskvärt att utvärderingsverktyget SUMO användes.

Det är lämpligt att arbeta vidare med dels de boende i kommunen och dels företag i kommunen som målgrupp eftersom liknande arbete har gett relativt bra resultat hos de mer erfarna organisationerna. Direktbearbetning av de boende i specifika stadsdelar med individanpassad information om resmöjligheter och reseplaner för företagsanställda är ett sätt att göra detta på.

## 8.3 Grupp 3 – Avvaktarna

För att den tredje gruppen av organisationer ska starta arbete med mobility management krävs det att antingen politiker eller tjänstemän eller helst både och tycker att det är viktigt och värt att satsa på. I dagsläget tycks inte dessa organisationer redo att starta något arbete med mobility management men det kan de bli med tiden. Om arbetet ska komma igång tidigare krävs det motivation från de organisationer som uppvisar resultat inom mobility management eller hjälp från någon regional organisation. Ny kompetens krävs och denna kan skaffas på olika sätt, till exempel genom anställning av ny personal eller genom att hyra

in konsulter. Viktigt vid uppstarten av mobility management-arbete är att redan från början planera för de utvärderingar som ska göras och liksom för de andra grupperna rekommenderas ett utnyttjande av utvärderingsverktyget SUMO.

I analysen diskuterades möjligheten att förskjuta fokus från miljömål till att även gälla andra mål. Eftersom det inte finns några problem med trängsel i de små kommunerna skulle fokus i stället kunna förskjutas till markanvändning, stadsbild eller jämlikhet. Om fler väljer att pendla med kollektivtrafik förbättras på sikt utbudet och då gynnas de grupper i samhället som inte har tillgång till bil och deras möjlighet att förflytta sig ökar.

Lämpliga projekt att starta med är prova-på-kampanjer inom cykling och kollektivtrafik eftersom dessa projekt är lätta att avgränsa och har gett bra resultat i andra organisationer. Ett annat förslag är att ge information om miljöanpassade transportalternativ till nyinflyttade i kommunen eftersom det har visat sig vara effektivt att påverka människor i samband med flytt. Slutligen föreslås konstruktion av reseplaner samt uppbyggnad av system med tjänstebilpooler och tjänstecyklar för anställda i kommunen och så småningom för andra företag i kommunen. Genom att börja i den egna verksamheten kan acceptansen för den här typen av arbete ökas.

#### 8.4 Grupp 4 – Utförarna

Organisationerna i den fjärde gruppen bör fortsätta både i sin roll som utförare och med att sprida information. De projekt som genomförs bör fortsätta men förädlas och fler samarbetspartners kan lockas med i de projekt som genomförs. Som för övriga grupper bör utvärderingar med SUMO göras av de praktiska projekten.

Organisationerna i den fjärde gruppen har en speciellt viktig roll vad gäller genomförande av regionala projekt och sammanförande av parter till sådana. I arbetet med regionala resor krävs både mer underlag och framför allt insatser på regional nivå. De regionala organisationerna bör arbeta med att förbättra de intermodala transportkedjorna.

#### 8.5 Grupp 5 – Informatörerna

Informatörernas huvuduppgift i det framtida arbetet med mobility management är att skapa tillfällen för det erfarenhetsutbyte som efterfrågas i analysen. Olika typer av information är lämplig för organisationer som kommit olika långt i sitt arbete. Det behövs dels inspirationsdagar där alla organisationer, både de som kommit långt i sitt arbete och de som ännu inte har startat, kan träffas och utbyta information samt idéer. För de organisationer som kommit långt krävs djupare information och analys av möjligheter till nya projekt. De organisationer som är i uppstartningsfasen kan samlas till utbildningsdag och redan från start skapa nätverk med andra som är i samma fas i arbetet. Det är också viktigt att organisationerna i den femte gruppen hjälper och stöttar dessa nya organisationer i det nya arbetet.

#### 8.6 Samarbetsprojekt

Eftersom få av respondenterna ser att ett praktiskt samarbete över sundet skulle fungera effektivt bör samarbete i första hand startas i mindre skala mellan grannkommuner i regionen. För att se till att arbetet ändå går i samma riktning kan samarbete ske mellan



grannkommuner som håller koll på vad nästa grupp av kommuner gör. Så småningom kan de mindre samarbetena utvidgas till att gälla en större del av regionen. Redan idag sker samarbete mellan Köpenhamns kommun, Malmö stad och Lunds kommun med medarbetarutbyte kommunerna emellan. Ett förslag är att initiera ett liknande samarbete mellan Helsingborgs stad och Helsingörs kommun eftersom de ligger så nära varandra geografiskt sett. Lämpliga samarbetspartners blir även Region Skåne och de nya danska regionerna när kommunreformen sker. Ett lämpligt samarbetsprojekt att starta med är prova-på-veckor för pendlare över sundet, dels mellan Köpenhamn och Malmö och dels mellan Helsingör och Helsingborg, eftersom prova-på-veckor är en relativt välavgränsad åtgärd som tidigare gett bra resultat.

Många av åtgärderna inom mobility management kräver stort fokus på specifika målgrupper och lokala förhållanden. Förutom att skapa ett regionalt mobilitetskontor finns det därför goda möjligheter att skapa lokala kontor i samarbete mellan grannkommuner. Det regionala mobilitetskontoret får då mer en roll av samordnande organisation och ett forum för informationsutbyte. Utöver samarbete i mindre grupper är det lämpligt med ett samarbete för alla inblandade organisationer i Öresundsregionen. Detta samarbete kan börja som erfarenhetsutbyte och med tiden övergå i samarbete kring konkreta projekt. Konferenser och utbildning kan anordnas för hela regionen och även dessa blir ett forum för erfarenhetsutbyte.

En praktisk åtgärd som skulle underlätta resandet länderna emellan är ett införande av ett gemensamt biljettsystem för hela Öresundsregionen, gemensam reseplanerare på Internet och gemensam kundtjänstfunktion. I dagsläget är det till exempel enkelt att köpa en biljett vid resa till Köpenhamn men inte alltid lika självklart när det är dags för att resa tillbaka.

## 9 Diskussion och slutsatser

### 9.1 Diskussion

Mycket av analysen gjordes enligt en indelning i fem olika grupper beroende på typ av organisation, kommunal eller regional, och nivå på genomförda projekt. Denna indelning var inte på något sätt perfekt men fungerade ändå relativt bra som en bas för jämförelse och analys. Indelningen av regionala organisationer i grupperna *Utförarna* och *Informatörerna* var den som var svårast att göra eftersom organisationerna i gruppen *Utförarna* även sysslar med informationsspridning och organisationerna i gruppen *Informatörerna* även i mindre skala utför praktiska projekt och åtgärder.

I datainsamlingen via intervjuer syftade en av frågorna till att få direkta idéer på möjliga projekt att genomföra i den egna organisationen eller i Öresundsregionen. Detta visade sig vara svårt. Möjliga orsaker är att frågan ställdes som en av de sista i intervjuerna och att respondenterna därför kan ha varit trötta, att det kan ha behövts mer tid till eftertanke och att respondenterna kanske inte ville dela med sig av halvt genomtänkta idéer. Svaren på en fråga av de här slaget skulle förmodligen bli fler vid intervjuer i fokusgrupper och med en känsla av brainstorming. Mot bakgrund av de svar som gavs om att det är svårt med samarbete kring praktiska projekt i hela Öresundsregionen kan det också helt enkelt vara så att det inte finns så många idéer på vad som kan göras i hela regionen.

Vid intervjuerna ställdes frågor både om vilka projekt som känts mest lyckade och vilka som visat sig mest lyckade enligt utvärderingar. Svaren på dessa frågor blev dock inte som förväntat. Det finns flera tänkbara förklaringar till det här. En förklaring är att intervjuaren inte lyckades göra tillräckligt stor distinktion mellan frågorna. För de organisationer som inte gjort några utvärderingar fungerade bara den första frågan och av de organisationer som faktiskt gjort utvärderingar kom svaren genast i form av resultaten från utvärderingar och inte i form av vad som kändes lyckat. Andra frågor som hade varit intressant att få svar på vid intervjuerna är huruvida respondenterna anser att det är viktigt med utvärderingar samt i hur stor utsträckning resultaten från utvärderingarna används.

Så här i slutet av arbetet med denna rapport har författaren kommit till insikt om vilken rakt igenom positiv syn på mobility management som har beskrivits. Den studerade litteraturen har i allmänhet varit mycket positiv till arbetssättet och nästan alla respondenter sade sig tro på mobility management som ett arbetssätt med framtidspotential. Men det är trots allt så att inte alla tror på mobility management och det är ibland svårt att få gehör för arbetssättet. De som arbetar med mobility management är alltså i huvudsak positivt inställda medan andra är mer kritiska. Frågan är om detta beror på en vilja att tro på det arbete respondenterna lägger ner eller på att resultat ses. Det arbete som har genomförts och utvärderats visar på resultat men storleksordningen på dessa resultat är sådan att åtgärderna inte räcker till. Mobility management är ett arbete som ger resultat på lång sikt men ännu är det inte säkert hur stora resultaten blir. Det är viktigt att notera att mobility management är ett komplement till andra åtgärder och inte i sig löser alla problem.

Det har även framkommit att det i rapporten är svårt att skilja på vad som är respondenternas svar och vad som är författarens egna åsikter. En ansats till distinktion har gjorts och i huvudsak är det som skrivs författarens synpunkter och slutsatser då det inte nämns att svaren kommer från respondenterna eller från intervju.

## 9.2 Slutsatser

Studien visar att det saknas kunskap inom mobility management hos de organisationer som är nybörjare på området. En slutsats är att dessa organisationer genom en ökad kunskap om hur mobility management definieras och vad begreppet innebär skulle få möjlighet att sätta tydligare mål och ramar för sin verksamhet. Detta minskar risken för att definition, mål och medel flyter samman till mer eller mindre samma sak.

Arbetet med mobility management bör integreras i ordinarie verksamhet men vinner ändå på att organiseras i speciella enheter, eftersom verksamheten ger små men många vinster. Det kan underlätta att starta upp som ett projektkontor men i längden bör mobility management drivas inom samma organisation som ordinarie verksamhet för att få ut mesta möjliga av de synergieffekter som fås genom att kombinera mobility management med fysiska åtgärder.

Politisk acceptans och stöd är viktigt för möjligheten att lyckas med mobility management-arbete. Flera av de organisationer som har kommit långt i sitt arbete har haft stöd ifrån politiskt håll och andra organisationer nämner bristen på politiskt stöd som ett hinder i deras arbete med mobility management. Dessa nybörjarorganisationer tvingas att driva mobility management vid sidan av i stället för som ett komplement till annan verksamhet.

Det behövs fler och mer entydiga utvärderingar av de projekt och åtgärder som görs inom mobility management. Sammanställningen av genomförda utvärderingar visar att det i många fall helt saknas utvärderingar och att de utvärderingar som finns är svåra att jämföra. En önskan är att alla projekt utvärderas på samma sätt med hjälp av utvärderingsverktyget SUMO. Detta skulle öka kunskapen om mobility management-projekt och möjligheten att jämföra vilka åtgärder som är mest effektiva.

Det fortsatta arbetet med mobility management handlar mycket om att utveckla och förädla de projekt som redan görs, att testa sådant som andra har lyckats bra med och att göra fler och utförligare utvärderingar. Det behövs mer kunskap och denna kan fås genom konferenser och workshops. För att nybörjare ska komma igång med mobility management-arbete bör speciella utbildningar anordnas och de skulle kunna få hjälp genom framtagandet av en handbok.

Samarbete startas lämpligen i form av erfarenhetsutbyte avseende hela regionen och som samarbete i mindre skala kring konkreta projekt mellan grannkommuner. Med tiden kan de mindre samarbetena utvidgas till att gälla större delar av regionen och erfarenhetsutbyte kan övergå i konkreta samarbetsprojekt.

Bland dem som redan idag är engagerade i arbetet med mobility management finns det en tro på att arbetssättet har framtidspotential. För att lyckas med detta arbete i framtiden krävs det dock att fler och fler organisationer provar arbetssättet samt att större och större resultat uppnås.

## Referenser

### Tryckta källor

#### Andersson et al, 2002

Jonas Andersson, Jessica Lyborg och Christian Rydén (2002), **Skåne-MaTs – Tillståndsbeskrivning av dagens trafik och dess miljöproblem**, Delrapport 2, Trivector rapport 2002:13, Planering och miljö, Region Skåne, Kristianstad.

#### Banverket, 2004

Banverket (2004), **"Glädjande betyg från läsarna"**, Södra station nr 1/04 s. 15, Banverket Södra Banregionen, Malmö.

#### Björk & Gil Solá, 2004

Emma Björk och Ana Gil Solá (2004), **mobilitymanagement.2, Dokumentation från ett mobility management seminarium i Lund den 24 november 2004**, Miløre Centre, Malmö.

#### Blomberg & Ekholm, 2003

Ingela Blomberg och Ann-Kristin Ekholm (2003), **SkåneMaTs – Region Skånes MaTs arbete, Miljöanpassning av transporter inom den egna organisationen**, Delrapport 7, Planering och miljö, Region Skåne, Kristianstad.

#### EEA, 2000

EEA (2000), **Are we moving in the right direction? Indicators on transport and environmental integration in the EU, TERM 2000**, Europeiska miljöbyrån, Köpenhamn, ISBN 92-9167-206-8.

Pdf-dokument hämtat 2005-02-18 på

<http://reports.eea.eu.int/ENVISSUENo12/en/page025.html>

#### Ekman et al, 2004

Lars Ekman, Monica Frank och Elin Sandberg, **Olycksrapport Skåne 2003**, Publikation 2004:120, Vägverket Region Skåne, Kristianstad, ISSN 1401-9612.

Pdf-dokument hämtat 2005-02-14 på <http://www.vv.se/filer/olycksr03.pdf>

#### European Commission, 2003

European Commission (2003), **Integration of environment into transport policy – from strategies to good practice**, General Environment, European Commission, Luxemburg, ISBN 92-894-5765-1.

Pdf-dokument hämtat 2005-03-04 på

[http://europa.eu.int/comm/environment/gpc/pdf/transp\\_policy\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/gpc/pdf/transp_policy_en.pdf)

#### Hyllenius et al, 2004

Pernilla Hyllenius, Christer Ljungberg och Lena Smidfelt Rosqvist, **SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt**, Publikation 2004:98, Vägverket, Borlänge.

Pdf-dokument hämtat 2004-12-21 på

[http://www.vv.se/filer/publikationer/publ\\_2004\\_98.pdf](http://www.vv.se/filer/publikationer/publ_2004_98.pdf)

**Holmberg, Hydén et al, 1996**

Bengt Holmberg, Christer Hydén et al (1996), *Trafiken i samhället. Grunder för planering och utformning*, Studentlitteratur, Lund.

**HUR, 2004**

HUR (2004), *Mobility management på verksamhetsnivå*, Hovedstadens Udviklingsråd, Köpenhamn.

**HUR Plan, 2003**

HUR Plan (2003), *Trafikplan 2003 – Forslag* Plandivisionen, Hovedstadens Udviklingsråd, Valby, Danmark, ISBN 87-7971-090-5.

**Kvale, 1997**

Steinar Kvale (1997), *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Studentlitteratur, Lund, ISBN 91-44-00185-1.

**Köpenhamns kommun, 2004**

Köpenhamns kommun (2004), *Evaluering af Miljøtrafikugen og den Bilfri Dag 2004*, Arbetskopia, Köpenhamns kommun, Köpenhamn.

**Lantz, 1993**

Annika Lantz (1993), *Intervjumetodik. Den professionellt genomförda intervjun.*, Studentlitteratur, Lund, ISBN 91-44-38131-X.

**Levin & Karrman, 2004**

Kristoffer Levin och Margareta Karrman (2004), *Cykla till jobbet 2004 – en kampanj för ökat och säkert cyklande*, Avdelning Samhälle, Vägverket Region Skåne, Kristianstad.

**Litman, 2004**

Todd Litman (2004), *Safe Travels – Evaluating Mobility Management Traffic Safety Impacts*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada.

Pdf-dokument hämtat 2004-12-15 på <http://www.vtpi.org/safetrav.pdf>

**Ljungberg et al, 2002**

Christer Ljungberg et al (2002), *Mobility management i Skåne – Förslag till handlingsplan*, Trivector rapport 2002:20, Länsstyrelsen i Skåne län, Malmö, ISSN 1402-3393.

**Lyborg & Hyllenius, 2001**

Jessica Lyborg och Pernilla Hyllenius (2001), *LundaMaTs – uppmärksamhet och effekter*, Trivector rapport 2001:53, Tekniska förvaltningen & Mobilitetskontoret, Lunds kommun, Lund.

**Malmö stad, 2003**

Malmö stad (2003), *Ny bostad – Nya vanor. Cykelkampanj i Västra hamnen 2002*, Gatukontoret, Malmö stad.

**Malmö stad, 2004a**

Malmö stad (2004a), *Utvärderingsrapport Boendekampanj Västra Hamnen*, Gatukontoret, Malmö stad.

#### **Malmö stad, 2004b**

Malmö stad (2004b), *Utvärderingsrapport Företagsträffar*; Gatukontoret, Malmö stad.

#### **Malmö stad, 2004c**

Malmö stad (2004c), *Utvärderingsrapport Kommunikationskampanj*; Gatukontoret, Malmö stad.

#### **Malmö stad, 2004d**

Malmö stad (2004d), *Utvärderingsrapport Pilotprojekt Gatukontoret*; Gatukontoret, Malmö stad.

#### **Mårtensson, 2002**

Eskil Mårtensson (2002), *SkåneMaTs – Utgångspunkter*; Delrapport 1, Planering och miljö, Region Skåne, Kristianstad.

#### **Naturvårdsverket, 2001**

Naturvårdsverket (2001), *Miljöanpassning av transporter – regionalt och lokalt*;

Naturvårdsverket, Stockholm, ISBN 91-620-5135-0.

Pdf-dokument hämtat 2005-02-16 på

<http://www.naturvardsverket.se/bokhandeln/pdf/620-6161-5.pdf>

#### **Naturvårdsverket, 2004**

Naturvårdsverket (2004), *Miljömålen – när vi den?, Miljömålsrådets uppföljning av Sveriges 15 miljömål, deFacto 2004*; Miljömålsrådet, Naturvårdsverket, Stockholm, ISBN 91-620-1237-1.

Pdf-dokument hämtat 2005-02-16 på

[http://www.miljomal.nu/las\\_mer/rapporter/deFacto/deFacto2004.pdf](http://www.miljomal.nu/las_mer/rapporter/deFacto/deFacto2004.pdf)

#### **OECD, 2002**

OECD (2002), *Road travel demand – Meeting the challenge*; OECD Publications, Paris, Frankrike, ISBN 92-64-19755-9.

Pdf-dokument hämtat 2004-12-16 på [http://www1.oecd.org/publications/e-](http://www1.oecd.org/publications/e-book/7702041E.PDF)

[book/7702041E.PDF](http://www1.oecd.org/publications/e-book/7702041E.PDF)

#### **OECD, 2003**

OECD (2003), *OECD Territorial Reviews – Öresund, Denmark/Sweden*; OECD Publications, Paris, Frankrike, ISBN 92-64-10080-6.

Pdf-dokument hämtat 2004-12-30 på [http://www1.oecd.org/publications/e-](http://www1.oecd.org/publications/e-book/0403041E.PDF)

[book/0403041E.PDF](http://www1.oecd.org/publications/e-book/0403041E.PDF)

#### **Palludan & Persson, 2003**

Uffe Palludan och Henrik Persson (2003), *Öresundsregionen – bakgrund, verklighet, möjligheter*; The Copenhagen Institute for Future Studies och Region Skåne, Köpenhamn och Malmö.

#### Regeringen Danmark, 2002

Regeringen Danmark (2002), *Falles fremtid – udvikling i balance, Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling* Regeringen, København, Danmark, ISBN 87-7972-187-7. Pdf-dokument hämtat 2005-02-16 på <http://www.mst.dk/udgiv/Publikationer/2002/87-7972-210-5/pdf/87-7972-187-7.pdf>

#### Regeringen Sverige, 2002

Regeringen Sverige (2002), *Regeringens proposition 2001/02:20 "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem"*, Regeringen, Stockholm. Pdf-dokument hämtat 2004-12-16 på <http://www.regeringen.se/content/1/c4/21/02/bd3b3165.pdf>

#### Skånetrafiken, 2004

Skånetrafiken (2004), *Lundalänken, Resvaneundersökning* Skånetrafiken, Tekniska förvaltningen och Kollektivtrafikkontoret i Lunds kommun samt INOVA Trafik AB, Lund.

#### Trivector, 1998

Trivector (1998), *LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Sammanfattning* Trivector rapport 1998:8, Trivector Traffic AB, Lund. Pdf-dokument hämtat 2005-05-05 på [http://www.lund.se/upload/Tekniska%20förvaltningen/Gatuoch%20trafikkontoret/LundaMaTs\\_längre%20sammanfattning%20av%20rapporten.pdf](http://www.lund.se/upload/Tekniska%20förvaltningen/Gatuoch%20trafikkontoret/LundaMaTs_längre%20sammanfattning%20av%20rapporten.pdf)

#### Ullberg & Bergman, 2004

Martin Ullberg och Liselott Bergman (2004), *MöTs Eslöv. Uppföljning och utvärdering enligt SUMO*, Trivector Information 2004:8, Vägverket.

#### Vägverket, 2002

Vägverket (2002), *Åtgärdsanalys enligt Fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet*, Publikation 2002:72, Vägverket, Borlänge, ISSN 1401-9612. Pdf-dokument hämtat 2004-12-08 på <http://www.vv.se/filer/publikationer/Fyrstegsprincipen.pdf>

#### Wendle et al, 2003

Björn Wendle, Pernilla Hyllenius och Christer Ljungberg (2003), *Regionalt Mobilitetskontor i Skåne – Diskussionsunderlag* Trivector rapport 2003:25, Trivector Traffic AB, Lund.

Elektroniska källor

#### Alle Børn Cykler, 2005

<http://www.abc-abc.dk/forside> (2005-02-02), Dansk Cyklist Forbund

#### DN, 2005

<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=1042&a=226088> (2005-02-11), Dagens Nyheter (Artikel från 2004-01-23)

**DST, 2005**

<http://www.dst.dk> (2005-02-07), Danmarks statistik

**EPOMM, 2005**

<http://www.epomm.org> (2005-02-14), European platform on mobility management

**EU, 2005**

<http://eurpa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#6> (2005-02-09), EU – Transport and environment

**MOST, 2005**

<http://mo.st> (2005-02-14), Mobility management strategies for the next decade

**Naturvårdsverket, 2003**

<http://www.naturvardsverket.se> (2003-12-06), Naturvårdsverket

**Naturvårdsverket, 2005**

<http://www.naturvardsverket.se> (2005-03-07), Naturvårdsverket

**Region Skåne, 2005**

<http://www.skane.se/default.aspx?id=68847> (2005-02-14), Region Skåne – Skånefakta 2004

**SCB, 2005**

<http://www.scb.se> (2005-02-07), Statistiska centralbyrån

**SCB & Ørestat, 2005**

[http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/orestat/ore\\_reg.htm](http://www.h.scb.se/scb/bor/scbboju/orestat/ore_reg.htm) (2005-02-18), SCB och Ørestat

**TV 2, 2005**

<http://nyhederne.tv2.dk/baggrund/article.php?id=1634445> (2005-02-11), TV 2 Nyhederne (Artikel från 2004-11-29)

**Vejdirektoratet, 2005**

<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=105608> (2005-02-14), Vejdirektoratet

**Vi cykler til arbejde, 2005**

<http://www.vicykler.dk> (2005-02-02), Dansk Firmaidrætsforbund och Dansk Cyklist Forbund

**Öresundskomiteen, 2005**

<http://www.oresundskomiteen.dk/neobuilder.20021008094212890000001973053016.html> (2005-02-14), Öresundskomiteen - Kartor över Öresundsregionen



## Bilageförteckning

- Bilaga 1 Intervjuplan första intervjuomgången
- Bilaga 2 Introduktionsbrev A andra intervjuomgången
- Bilaga 3 Introduktionsbrev B andra intervjuomgången
- Bilaga 4 Intervjuplan A andra intervjuomgången
- Bilaga 5 Intervjuplan B andra intervjuomgången
- Bilaga 6 Invånarantal i intervjuade kommuner
- Bilaga 7 Entusiasterna, projekt och utvärderingar
- Bilaga 8 Nybörjarna, projekt och utvärderingar
- Bilaga 9 Avvaktarna, projekt och utvärderingar
- Bilaga 10 Utförarna, projekt och utvärderingar
- Bilaga 11 Informatörerna, projekt och utvärderingar
- Bilaga 12 Interreg IIIA, projekt och utvärderingar

# Bilaga 1 – Intervjuplan första intervjuomgången

Vilka projekt arbetar ni med?

Vilka projekt arbetar andra organisationer med?

Vilka personer bör jag intervjua? I Sverige? I Danmark?

Vilka frågor är viktiga att ställa? Om organisation? Om genomförda projekt? Om framtiden? Samarbetspotential?

Kan jag få material att läsa in mig på?

## Bilaga 2 – Introduktionsbrev A andra intervjuomgången



Lunds Tekniska Högskola  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Avdelning Trafikplanering

Lund 2004-10-xx

### Förfrågan om intervju – Mobility management i Öresundsregionen

Mitt namn är Emma Björk och jag håller på att skriva ett examensarbete på ämnet ”Mobility management i Öresundsregionen”. Med anledning av detta skulle jag vilja genomföra intervjuer med några av de aktörer som arbetar med mobility management i regionen.

Studien inriktas på två aspekter av arbetet med mobility management i Öresundsregionen. Ett syfte är att studera hur arbetet är organiserat hos de olika aktörerna. Ett annat syfte är att samla kunskap om de projekt som har utförts och utifrån detta ge förslag på kompletterande åtgärder.

Jag undrar om du har möjlighet att ställa upp på den ovan nämnda intervjun. Intervjuns längd kommer att vara en timme och den sker lämpligen i ett fysiskt möte. Förslagsvis kommer jag till dig någon gång under följande dagar i vecka xx:

	Passar/förslag på tid	Passar inte
Xxxdag xm. x/xx		
Xxxdag xm. x/xx		
Xxxdag xm. x/xx		

Intervjun kommer att behandla frågeområden såsom begreppet mobility management, arbetets organisation, genomförda projekt och framtidspotential. Om det finns möjlighet att ta del av de utvärderingar som har gjorts för genomförda projekt inom mobility management så tar jag tacksamt emot dessa i samband med intervjun.

Hör av dig om lämplig tid för intervju senast torsdagen den xx oktober. Svara gärna direkt i detta dokument och ge förslag på en specifik tid om så önskas! Jag nås enklast via e-post [emma.bjork.044@student.lth.se](mailto:emma.bjork.044@student.lth.se) eller telefon 046-222 33 86 (tisdag till fredag). Om du har några frågor är du också välkommen att höra av dig till min handledare Karin Brundell-Frejij via e-post [Karin.Brundell-Frejij@tft.lth.se](mailto:Karin.Brundell-Frejij@tft.lth.se) eller telefon 046-222 91 39.

Examensarbetet kommer att vara klart i februari 2005. Då skickas en elektronisk version av rapporten ut till dem som är intresserade av att ta del av resultaten.

Emma Björk

# Bilaga 3 – Introduktionsbrev B andra intervjuomgången



Lunds Tekniska Högskola  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Avdelning Trafikplanering

Lund 2004-10-xx

## Förfrågan om intervju – Mobility management i Öresundsregionen

Mitt namn är Emma Björk och jag håller på att skriva ett examensarbete på ämnet ”Mobility management i Öresundsregionen”. Med anledning av detta skulle jag vilja genomföra intervjuer med några av de aktörer i regionen som kan tänkas ha intresse av att arbeta inom detta område.

Studien inriktas på två aspekter av arbetet med mobility management i Öresundsregionen. Ett syfte är att studera hur arbetet är organiserat hos de olika aktörer som arbetar aktivt med mobility management. Ett annat syfte är att samla kunskap om de projekt som har utförts eller som det finns planer på att genomföra och utifrån detta ge förslag på kompletterande åtgärder.

Jag undrar om du har möjlighet att ställa upp på den ovan nämnda intervjun. Intervjuns längd kommer att vara en timme och den sker lämpligen i ett fysiskt möte. Förslagsvis kommer jag till dig någon gång under följande dagar i vecka xx:

	Passar/förslag på tid	Passar inte
Xxxdag xm. x/xx		
Xxxdag xm. x/xx		
Xxxdag xm. x/xx		

Intervjun kommer att behandla frågeområden såsom begreppet mobility management, utförda projekt, planer på projekt och framtidspotential.

Hör av dig om lämplig tid för intervju senast torsdagen den xx oktober. Svara gärna direkt i detta dokument och ge förslag på en specifik tid om så önskas! Jag nås enklast via e-post [emma.bjork.044@student.lth.se](mailto:emma.bjork.044@student.lth.se) eller telefon 046-222 33 86 (tisdag till fredag). Om du har några frågor är du också välkommen att höra av dig till min handledare Karin Brundell-Freij via e-post [Karin.Brundell-Freij@tft.lth.se](mailto:Karin.Brundell-Freij@tft.lth.se) eller telefon 046-222 91 39.

Examensarbetet kommer att vara klart i februari 2005. Då skickas en elektronisk version av rapporten ut till dem som är intresserade av att ta del av resultaten.

Emma Björk

# Bilaga 4 – Intervjuplan A andra intervjuomgången

## 1. Begreppet mobility management

Hur definierar du begreppet mobility management?

- Vilka typer av projekt och åtgärder innefattar du i begreppet?
- Hur ser du på relationen mellan mobility management och fysiska åtgärder?

Vad vill ni uppnå genom att arbeta med mobility management?

## 2. Organisation

Vilken organisation har ert arbete med mobility management?

- Är det en del av annan verksamhet eller enskilt mobilitetscenter/kontor?
- Hur är arbetet finansierat?

Tror du att ni skulle kunna göra ett effektivare arbete med en annan organisation? Hur?

Vilka mål har ni med er verksamhet inom mobility management?

- Vilka nyckeltal är målen knutna till?

Bedriver ni något samarbete med andra aktörer? Vilka?

- Hur påverkar det politiska klimatet era arbetsförutsättningar?
- Vilket genomslag har ert arbete inom den större organisationen?
- Vilket samarbete har ni med övriga avdelningar inom den större organisationen?

## 3. Genomförda projekt

Kan du berätta lite om de projekt som ni har utfört inom mobility management!

- Vilka projekt har varit mest effektiva? Varför?

Hur väl utvärderade är projekten?

- Vilka utvärderingsverktyg har använts?
- Vilka projekt har varit effektivast enligt utvärderingarna?

## 4. Insamling av material

Har ni några utvärderingsrapporter? Kan jag få ta del av dem?

## 5. Framtidspotential

Tror du att mobility management har långsiktig potential som arbetssätt? Varför?

Vilka möjligheter/hinder har din organisation för att arbeta vidare med mobility management?

Hur tycker du att din organisation ska arbeta vidare med mobility management?  
Vad tycker du är viktigast att arbeta vidare med om du ser till hela Öresundsregionen?

Tycker du att det bör ske ett större samarbete kring mobility management:

- med grannkommunerna?
- i Skåne?
- i Öresundsregionen?

Inom vilket område ser du störst potential i ett sådant samarbete?

- Vilka projekt tror du att man bör starta med?

## 6. Avslutande frågor

Har du någonting att tillägga innan vi avslutar intervjun?

# Bilaga 5 - Intervjuplan B andra intervjuomgången

## 1. Begreppet mobility management

Vad vet du om mobility management?

Hur definierar du begreppet mobility management?

- Vilka typer av projekt och åtgärder innefattar du i begreppet?
- Hur ser du på relationen mellan mobility management och fysiska åtgärder?

## 2. Pågående arbete inom mobility management

Har ni gjort något arbete inom området mobility management?

- Har ni gjort samma typ av projekt och åtgärder utan att kalla det mobility management, t.ex. MōTs?

Har ni sett något resultat av det som har gjorts?

Vilken organisation har ert arbete med mobility management?

- Är det en del av annan verksamhet eller enskilt mobilitetscenter/kontor?
- Hur är arbetet finansierat?

## 3. Insamling av material

Har ni några utvärderingsrapporter? Kan jag få ta del av dem?

## 4. Funderingar på att starta projekt inom mobility management

Har ni haft några funderingar på att starta upp projekt eller åtgärder inom mobility management?

- Om ni har haft funderingar men inte beslutat för projekt eller åtgärder, vad beror detta på?
- Om ni har haft funderingar och beslutat för projekt eller åtgärder, hur kommer detta arbete att organiseras?

## 5. Framtidspotential

Tror du att mobility management har långsiktig potential som arbetssätt? Varför?

Vilka förutsättningar/hinder har din kommun för att arbeta med mobility management?

- Hur påverkar det politiska klimatet era arbetsförutsättningar?
- Vilken typ av projekt och åtgärder ska ni satsa på?

Vad tycker du är viktigast att arbeta vidare med om du ser till hela Öresundsregionen?

Tycker du att det bör ske ett större samarbete kring mobility management:

- med grannkommunerna?
- i Skåne?
- i Öresundsregionen?

Inom vilket arbetsområde ser du störst potential i ett sådant samarbete?

- Vilka projekt tror du att man bör starta med?

## 6. Avslutande frågor

Har du någonting att tillägga innan vi avslutar intervjun?



## Bilaga 6 – Invånarantal i intervjuade kommuner

Tabell B6.1 – Invånarantal i intervjuade kommuner, 040101 för svenska kommuner och 041101 för danska kommuner (SCB, 2005 och DST, 2005)

<b>Kommun</b>	<b>Antal invånare</b>
Fredriksbergs kommun	91 721
Helsingborgs stad	121 097
Helsingörs kommun	60 927
Kävlinge kommun	26 009
Köpenhamns kommun	501 664
Lunds kommun	101 427
Malmö stad	268 971
Vellinge kommun	31 589

## Bilaga 7 – Entusiasterna, projekt och utvärderingar

HUR, Lunds kommun och Malmö stad i gruppen **Entusiasterna** har alla utfört en mängd varierande åtgärder med specifika målsättningar. Förutom målsättningar för varje projekt har organisationerna även haft övergripande mål för hela arbetet med mobility management. Gemensamt för organisationerna i gruppen är att de har genomfört omfattande utvärderingar av alla genomförda projekt.

HUR

### **Genomförda projekt**

Pendlerkontorets huvudinsats har varit att i samarbete med företag informera medarbetarna om mobility management. **Transportplaner** med förslag på alternativ till ensambilåkning har arbetats fram med fokus på de anställdas resor till och från arbetet. De föreslagna alternativen har varit samåkning, park-and-ride, kollektiva färdmedel, cykel och kombinationer av olika transportformer. Även flexibla arbetstider och distansarbete har ingått i transportplanerna.

HUR har arbetat mycket med konceptet **hela resan** och betonar kombinationer av kollektivtrafik och cykel som möjliga alternativ. Företag har erbjudit lånecyklar till de anställda för att den sista biten från tåget till arbetsplatsen ska gå fortare. HUR har framfört alternativen som att de ger större flexibilitet än ensambilåkningen.

Pendlerkontoret utkommer 4-5 gånger om året med ett **nyhetsbrev** som berör Pendlerkontorets aktiviteter och nyheter inom mobility management.

### **Utvärderingar**

Pendlerkontoret har utfört en grundlig utvärdering av arbetet med **transportplaner** för företag. Denna utvärdering är baserad på MOST och har genomförts på olika nivåer:

1. Kännedom om alternativ till bil
2. Experimentellt bruk av alternativ
3. Permanent beteendeförändring

Många erfarenheter har gjorts. Det är bra att föra en bred dialog med företagen kring mobility management och företag som håller på att flytta är extra intresserade. Det finns stor potential i att erbjuda konkreta mobilitetstjänster som visar en sammanhängande transport med olika färdmedel från A till B. Ett resultat är att mellan en tredjedel och hälften av alla bilister på de berörda arbetsplatserna har provat och kan tänka sig att ändra sitt färdmedelsval förutsatt att de får kunskap om attraktiva alternativ. Ytterligare en erfarenhet är att det är enklare att motivera bilister att köra bil färre dagar per vecka än att byta färdmedel helt och hållet (HUR, 2004).

Effekter som har kunnat påvisas är färre bilar i rusningstrafik och att mängden personkilometer reducerats och därmed även utsläppen av koldioxid. På de företag som HUR har arbetat med har upp till 18 procent av medarbetarna reducerat sitt bilkörande

efter att transportplanen introducerats. Därmed finns det idag 25 färre bilar per dag på infartsvägarna till Köpenhamn. Detta innebär en reduktion med 7 100 km per vecka och 60 ton mindre koldioxidutsläpp per år (HUR, 2004).

Lunds kommun

### ***Genomförda projekt***

Inom ramen för LundaMaTs har de fem stora projekten Lundalänken, Gå och cykla till skolan, Cykelkommunen, Mobilitetskontoret och Miljöanpassad biltrafik drivits i Lunds kommun. Det ekonomiskt största projektet är ***Lundalänken*** som är en kombination av fysisk åtgärd och beteendepåverkan. Ett busstråk anpassat för framtida spårtrafik har byggts från Lund C till Lunds många arbetsplatser i öster. De anställda på dessa arbetsplatser har informerats om den nya förbindelsen och uppmanats att testa bussen.

Syftet med ***Gå och cykla till skolan*** var att påverka barnens arbetsresor. Barn och föräldrar fick peka ut de platser som ansågs vara farliga och/eller otrygga i deras skolväg. En del av de här punkterna har byggts om och information har tillhandahållits via föräldramöten och nyhetsbrev. Målet var att minska antalet barn som blev skjutsade i bil till skolan. Bland annat startades vandrande skolbussar bestående av en grupp barn som i vuxens sällskap går till skolan.

***Cykelkommunen*** är ett annat exempel på ett projekt där mobility management har kombinerats med en rad förbättringar i den fysiska miljön. Förbättrad belysning, enkelriktade cykelbanor, upphöjda rödmarkerade korsningar, nya cykelparkeringar i centrum och parkeringar till bike-and-ride är exempel på fysiska åtgärder. Insatser har också gjorts i form av information för att lyfta fram förbättringar och öka cyklingens status, informationsbladet Cykeltrycket, utdelning av cykelkarta, bevakat cykelgarage och service hos Lundahoj samt en referensgrupp av cyklister som diskuterar problemområden. I projektet Hälsotrampare har inbitna bilister fått prova på att cykla till arbetet under ett års tid.

***Mobilitetskontoret*** i Lund har arbetat med direkt marknadsföring. I ett dörrknackningsprojekt har de boende i kommunen blivit uppsökta i hemmet och informerats utifrån sina individuella förutsättningar. Kampanjer har gjorts på företag och företagsfrukostar med information om bilpool och samäkning har arrangerats. De som bor eller arbetar i kommunen och som kör bil varje dag har erbjudits att gratis prova kollektivtrafiken under en månad i projektet Testresenär.

Åtgärderna inom projekt ***Miljöanpassad biltrafik*** har till stor del gjorts i samband med Mobilitetskontorets aktiviteter. Information om EcoDriving, miljöfordon, samäkning och bilpoolskonceptet har spridits via dörrknackning och företagsträffar. En upphandling av EcoDriving för de anställda på kommunen har gjorts och under hösten 2004 startade ett samäkningssystem för de anställda inom kommunen och på flera av de stora arbetsplatserna i kommunen.

På Mobilitetskontoret sker också arbete kring ***Markanvändning och transporter***. Bland annat tas en handbok och policy för bilsnål samhällsplanering fram.

## **Utvärderingar**

I Lunds kommun har utvärderingar gjorts av projekten som rymdes inom den första projektperioden (1999-2001) och en utvärdering är på gång gällande den andra projektperioden (2002-2005). Resultaten från utvärderingen av den andra projektperioden kommer att presenteras någon gång under våren 2005. I utvärderingen från den första projektperioden var syftet att undersöka dels vilken kännedom om de olika LundaMaTs-projekten som finns hos kommuninvånarna och dels hur projekten har påverkat dem. En generell slutsats var att kännedomen om de olika projekten var generellt hög men kännedomen om de enskilda aktiviteterna ännu högre. 90 procent av kommunens invånare var positivt inställda till satsningen. 60 procent tyckte att den var mycket bra och ytterligare 30 procent att den var bra (Lyborg & Hyllenius, 2001).

I utvärderingen av **Mobilitetskontoret** ansåg mer än 30 procent av enkätens respondenter att de var väl insatta i vad det innebär att vara med i en bilpool jämfört med ett svenskt genomsnitt på 15 procent. Fem procent ansåg att de med stor sannolikhet skulle kunna tänka sig att bli medlemmar i en bilpool. Vidare var 75 procent av de boende i Lund positivt inställda till att köpa en miljöbil och 20 procent kunde tänka sig att köpa en miljöbil inom två år. Ungefär 40 procent av kommunens invånare köper varje vecka någon form av närodlat mat (Lyborg & Hyllenius, 2001).

Angående projektet **Cykelkommunen** ansåg drygt 50 procent att satsningarna på cykelvägar har varit större eller mycket större under de två år då stora satsningar har gjorts på att förbättra cykelvägnätet. Ungefär 15 procent uppgav att de inte hade märkt någon skillnad jämfört med tidigare (Lyborg & Hyllenius, 2001).

I projekt **Gå och cykla till skolan** var kännedomen om de två största aktiviteterna 55 procent för Säkra skolvägar och 30 procent för Vandrande skolbuss. De flesta ombyggnaderna av skolvägar skedde i Dalby och där ansåg 70 procent av föräldrarna att skolvägen hade blivit säkrare eller mycket säkrare än förut (Lyborg & Hyllenius, 2001).

Vid utvärderingen framkom att ungefär 10 procent av kommuninvånarna ansåg att aktiviteterna inom LundaMaTs hade påverkat deras resande. Bilresorna minskade med knappt fyra miljoner kilometer eller en procent till förmån för cykel och kollektivtrafik under år 2000. Detta innebar en minskning av koldioxidutsläppen med 900 ton. I kommunen angav drygt 10 procent att de börjat cykla mer tack vare aktiviteterna i LundaMaTs och som vanligaste skäl angavs bättre cykelvägar. Ytterligare 10 procent angav att de börjat cykla mer av andra anledningar och vanligast bland dessa var hälsoskäl. Drygt 10 procent av de boende i kommunen angav att de börjat åka mer kollektivt tack vare aktiviteterna i LundaMaTs (Lyborg & Hyllenius, 2001).

För **Lundalänken** har en separat utvärdering gjorts. Den visar att åtta procent av de som åker med Lundalänken tidigare åkte med motorfordon, vilket innebär att antalet fordon som parkerar i Lund har minskat med cirka 140 om dagen. Fler nya resenärer kommer från biltrafiken än från gång- och cykeltrafiken, ett ovanligt resultat när kollektivtrafiksatsningar i städer genomförs. Hälften av dem som tidigare åkte bil har startpunkt utanför Lunds stad och målpunkt i Lunds stad, vilket innebär att pendlare från andra orter har gått över från motorfordon till att åka kollektivt (Skånetrafiken, 2004).

Under intervjun med Päivi Elmkvist på Lunds kommun konstaterades att det under den första projektperioden var svårt att skilja de olika resultaten ifrån varandra. Bilresandet minskade med en procent men det var svårt att avgöra vilka av åtgärderna som bidrog till denna minskning. Det framgick också att även om kännedomen om projekt Gå och cykla till skolan var god så var det få föräldrar som faktiskt slutade att skjutsa sina barn i bil till skolan. Päivi Elmkvist berättade vidare att projekt Testresenärer har varit en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Ett år efter testperiodens slut åker 40 procent av deltagarna fortfarande kollektivt.

Malmö stad

### ***Genomförda projekt***

Hittills har fem olika projekt genomförts och utvärderats i Malmö stad. Projekt ***Ny bostad – nya vanor*** var en cykelkampanj bland de boende i Västra Hamnen. I kampanjen fick 25 personer under sex månader i så hög utsträckning som möjligt och vid minst två tillfällen per vecka låta bilen stå och i stället cykla. Syftet var att minska antalet bilresor och få vanebilister att under en period testa cykla i stället för att köra bil.

Projekt ***Boendekampanj i Västra Hamnen*** var en informationskampanj rörande resvanor riktad till de boende i Västra Hamnen. Utskick med tidsjämförelser för olika färdmedel och en tävling med frågor om trafikens miljöpåverkan gjordes till alla hushåll i området, information spreds via anslag samt Internet och kampanjen avslutades med direktbearbetning av de boende via telefon.

I de två projekten ovan är målgruppen de boende i ett visst område. I projekt ***Företagsträffar*** arrangerades fem företagsträffar på temat resursbesparande och effektiva transporter, nu med näringslivet som målgrupp. Kampanjens övergripande syfte var att minska företagets användning av fossila bränslen och de olika träffarna behandlade ämnena miljöbilar, sparsam körning, tjänsteresor, virtuell kommunikation samt arbetspendling.

I ***Pilotprojekt Gatukontoret*** är målgruppen de anställda inom den egna organisationen. Projektet inleddes med aktiviteten Veckans miljöpendlare som gick ut på att uppmärksamma de anställda som redan pendlade miljöanpassat i en artikel på intranätet samt uppmuntra dem med några små presenter. En Miljöpendlartävling genomfördes sedan mellan avdelningarna på Gatukontoret. Den vinnande avdelningen belönades med en fest.

I projekt ***Kommunikationskampanj*** testades en mer allmän informationskampanj utan specifik målgrupp. Malmöborna uppmärksammades på fördelarna med cykling genom information på reklampelare, i tidningen Metro, på Malmö stads hemsida, via flyers och genom PR-aktiviteter.

Utöver de projekt som redan utvärderats har arbetet gått vidare med nya kampanjer. Helt nytt är ett projekt som går ut på att lära invandrarkvinnor att cykla. Fortsatt arbete har skett med de egna anställdas resor på Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret samt med företagsträffar, bland annat i form av frukostmöten i Västra Hamnen. En ny aktivitetskampanj körs också i Västra Hamnen för att locka de boende att cykla och att utnyttja kollektivtrafiken.

### **Utvärderingar**

I Malmö stad har fem genomförda projekt utvärderats. I projekt *Ny bostad – nya vanor* var 10 procent av de tillfrågade intresserade av att delta i kampanjen. Av de 25 personer som deltog uppgav majoriteten i utvärderingar att kampanjen var bra. Under kampanjen hade sju deltagare slutat köra bil dagligen men en hade börjat. Sex deltagare hade börjat cykla dagligen. 18 av kampanjens deltagare uppgav att de kommer att fortsätta cykla lika mycket i framtiden som under kampanjen. Under kampanjen räknades sträckan deltagarna cyklade med hjälp av cykeldatorer för att kunna uppskatta miljöeffekter. Resultatet från cykeldatorerna var dock bristfälligt och eftersom det exakta antalet kilometer med cykel i stället för bil var okänt beräknades inte kampanjens miljöeffekter (Malmö stad, 2003).

Projektets målsättning var att locka minst fem av de boende i Västra hamnen att delta och detta uppfylldes med råge. Kampanjen var i första hand tänkt att locka inbitna bilister över till cykeln men det visade sig vara svårt att locka bilkörarna. Däremot lockades många som redan cyklade i viss mån och dessa deltagare cyklade i högre grad efter kampanjen än före. En viktig lärdom i projektet var att det var positivt att arbeta med ett område där många var relativt nyinflyttade. Det var många som såg det som ett bra tillfälle att förändra sina resvanor i samband med flytten och som därför deltog i kampanjen (Malmö stad, 2003).

Även för projekt *Boendekampanj i Västra Hamnen* har en utvärdering gjorts. Den utskickade informationsfoldern hade uppmärksammats av 72 procent av de tillfrågade. Över hälften av de tillfrågade hade tagit del av innehållet i foldern och av dessa tyckte 83 procent att det var relevant. Endast fem procent av de tillfrågade deltog i tävlingen om trafikens miljöpåverkan, detta på grund av ointresse för tävlingar eller tidsbrist (Malmö stad, 2004a).

I Västra hamnen var cykeln det vanligaste transportmedlet med en andel på 34 procent. Tillsammans med tåg, gång och buss utgjorde cykeln 70 procent av färdmedelsvalen och merparten av invånarna i Västra hamnen valde därmed hållbara transporter. Resterande 30 procent körde bil. De som körde bil till arbete, studier eller annan daglig aktivitet erbjöds att få en personlig resplan hemskickad och 21 procent av dessa tackade ja. Alla respondenter, även de som inte körde bil, erbjöds ytterligare information som kan underlätta färdmedelsval och detta tackade 68 procent ja till. Vid direktbearbetningen via telefon uppnåddes kontakt med 85 procent av hushållen. Av respondenterna kunde 66 procent tänka sig att delta i en framtida kampanj (Malmö stad, 2004a).

Projektet *Företagsträffar* utvärderades i huvudsak via en elektronisk enkät till dem som deltagit på informationsträffarna. Inbjudan till den första företagsträffen, med kortfattad information även om de kommande träffarna, skickades ut till 3 295 företag. Till de följande träffarna skickades inbjudan till 500-600 företag. På vardera av de fem träffarna deltog i genomsnitt 25 personer. Deltagarna var i regel nöjda med träffarna och gav i snittbetyg 4,0 på en skala från 1-5. Av respondenterna angav 35 procent att deltagandet på en eller flera träffar lett till konkreta åtgärder på företaget de representerar (Malmö stad, 2004b).

Målsättningarna med detta projekt var att väcka intresse för, öka medvetenheten kring och öka kunskapen om trafikmiljöfrågor hos företagen i Malmö. I enkäten uppgav 80 procent att de blivit mer intresserade av att arbeta med miljöanpassning av företagets transporter, 65 procent att de blivit mer medvetna om transporters negativa miljöpåverkan samt 84

procent att de fått mer kunskap om vad deras företag kan göra för att miljöanpassa transporter. Ytterligare ett mål var att upprätta kontakt med företagen på lång sikt och 78 procent av respondenterna angav att de var intresserade av ett fortsatt samarbete med Gatukontoret. Målsättningarna uppfylldes väl bland dem som besökte träffarna, men deltagarantalet var lägre än förväntat (Malmö stad, 2004b).

**Pilotprojekt Gatukontoret** utvärderades via en enkät som skickades ut till samtliga anställda på Gatukontoret. 95 procent av respondenterna hade någon gång läst om Veckans miljöpendlare på intranätet och snittbetyget för denna aktivitet var 3,8 på en skala från 1-5. 83 procent av de anställda deltog i Miljöpendlartävlingen. Under den tid tävlingen pågick minskade bilanvändandet med tre procent och samåkningen ökade i motsvarande grad. Efter tävlingen hade bilkörandet till arbetet minskat med fyra procent, kollektivtrafikresorna hade ökat med två procent och samåkningen med tre procent jämfört med före tävlingen. Snittbetyget för tävlingen var 3,5. 38 procent av respondenterna ansåg att de blivit påverkade i sitt sätt att änka kring miljöanpassade transporter. Det var däremot endast ett litet antal personer (3-4 procent) som ansåg att det personliga besöket, den personliga resplanen eller Miljöpendlartävlingen hade påverkat deras sätt att resa till och från arbetet (Malmö stad, 2004d).

I projekt **Kommunikationskampanj** gjordes utvärdering genom att räkna antalet inskickade förslag i tävlingen, genom att ta ut besöksstatistik för kampanjen på Malmö stads hemsida samt genom en enkät som skickades ut till de personer som deltagit i tävlingen och angett e-postadress. Resultatet blev 129 inskickade förslag och 823 besök på hemsidan. Enkäten visade att flest personer (58 procent) hade uppmärksammat kampanjen via notisen på Malmö stads hemsida, men att många (36 procent) också hade sett annonsen på reklampelare i Malmö. Några medier uppmärksammades inte alls av dem som besvarat enkäten. Dessa medier var bland annat graffitimålningen på P-huset Anna och flyern som delades ut i ett parkeringshus. Respondenterna gav kampanjen medelbetyget 3,5 på en skala från 1-5. Ett mål i kampanjen var att få något slags medial exponering. Detta uppfylldes vid två tillfällen i artiklar i Sydsvenska Dagbladet samt i Kvällsposten. Det var dock bara en person som i enkäten angav att någon av dess artiklar hade uppmärksammats (Malmö stad, 2004c).

## Bilaga 8 – Nybörjarna, projekt och utvärderingar

Även Fredriksbergs kommun, Helsingborgs kommun, Helsingörs kommun och Köpenhamns kommun i gruppen **Nybörjarna** har genomfört en hel del åtgärder av varierande slag. Till skillnad från organisationerna i gruppen **Entusiasterna** har däremot inte lika utförliga utvärderingar genomförts och det finns inte lika tydliga ramar för verksamheten.

### Fredriksbergs kommun

#### **Genomförda projekt**

Fredriksbergs kommun deltar i den landstäckande kampanjen **Vi cyklar til arbejdesom** varje år arrangeras av Dansk Cyklist Forbund. Företag i kommunen och kommunens egna anställda erbjuds att delta i kampanjen som går ut på att cykla till arbetet minst hälften av arbetsdagarna under kampanjperioden på ungefär en månad. Segrande lag vinner en utlandsresa. Fredriksbergs kommun har även valt att dela ut extra priser till kommunens anställda.

**Alle Børn Cykler** är en annan landstäckande kampanj som Fredriksbergs kommun deltar i. Under två veckor ska skolbarnen cykla till skolan så många dagar som möjligt. Några av de klasser som cyklar flest dagar vinner pris. Kommunen har även tagit fram en skolvägsanalys med handlingsplan och utifrån denna görs förbättringar i den fysiska utformningen av skolvägar.

I Fredriksbergs kommun tas **transportplaner** fram för de anställdas resor till och från arbetet samt tjänsteresor. Transportplanerna försöker visa på cykel och kollektivtrafik som alternativ till bilen.

Fredriksbergs kommun har även gjort mindre insatser inom **samåkning och bilpoolsanvändning**. På kommunens hemsida finns en länk till samåkningsportalen Pendlernet och en informationskampanj har genomförts för att skapa intresse för samåkning. Stöd för bilpooler visar kommunen genom att tillhandahålla två centrala parkeringsplatser till bilpoolsbilar från Hertz.

#### **Utvärderingar**

I Fredriksbergs kommun har inga utvärderingar av mobility management-arbete genomförts. Utvärderingar av Vi cyklar til arbejdesom och Alle Børn Cykler har dock gjorts på riks nivå, se avsnitt nedan.

### Helsingborgs stad

#### **Genomförda projekt**

Helsingborgs stad har deltagit i arrangemanget **I staden utan min bil** sedan år 2000 och under de senaste två åren i hela **Europeiska mobilitetsveckan**. Kärnverksamheten i arrangemanget har varit information och diskussion kring pågående och planerade



aktiviteter för att minska trafikens miljöpåverkan. År 2004 anordnades ett seminarium där trafik, miljö och klimat diskuterades.

Helsingborgs stad har tagit fram ett program för **Sveriges vackraste gator** som innebär en prioritering av utrymmet i staden för kollektivtrafiken. Denna prioritering sker på bekostnad av biltrafikens framkomlighet men bidrar däremot till en bättre miljö för de gående. Projektets övergripande mål är att skapa en stad som människorna finner attraktiv.

Inom ramen för **MöTs i Helsingborg** har projekten EcoDriving, Cykellycka och Res klokt drivits. I projekt EcoDriving har de anställda i de kommunala förvaltningarna fått utbildning för att reducera bränsleförbrukningen vid bilkörning. Syftet med Cykellycka var att öka andelen cyklist i staden och samtidigt minska olycksrisken. Detta gjordes genom en kombination av information till invånarna om cyklingens möjligheter och åtgärder i den fysiska miljön. Res klokt handlade om att genom olika aktiviteter lära skolbarn resa kollektivt.

### **Utvärderingar**

I Helsingborgs stad har inga utvärderingar av mobility management-arbete genomförts.

Helsingörs kommun

### **Genomförda projekt**

I Helsingörs kommun är ombyggnaden av **Snekkerstens station** ett av de få stora projekt som har genomförts på många år. Stora satsningar gjordes på att bygga parkeringsplatser för park-and-ride och på så sätt förbättra möjligheten att pendla till Köpenhamn med tåg. Den fysiska åtgärden kombinerades med kampanjer och information om att tåget är snabbare än bilen.

Liksom Fredriksbergs kommun har även Helsingörs kommun deltagit i de rikstäckande kampanjerna **Vi cyklar til arbejde** och **Alle Børn Cykler**. Kommunen informerar om arrangemangen och försöker locka fler verksamheter respektive skolor att delta. I samband med Vi cyklar til arbejde har frukostfrallor delats ut den första morgonen.

Förutom att delta i Alle Børn Cykler har Helsingörs kommun i samarbete med skolor och polis drivit projekt som syftar till att öka andelen barn som går och cyklar till skolan. Målet är att minska trängseln vid skolorna samt att grundlägga goda vanor hos barnen vilket på sikt ger friskare barn. Åtgärderna har varit en kombination av fysiska åtgärder samt information och kampanjer. Ett led i detta arbete har varit att initiera gåbussar bestående av ett flertal barn som promenerar till skolan i en vuxens sällskap.

### **Utvärderingar**

I Helsingörs kommun har kvalitativa utvärderingar gjorts av kampanjen **Vi cyklar til arbejde** genomförts. Utvärderingarna har inneburit en kartläggning av vilka verksamheter inom kommunen som inte deltagit i kampanjen men som skulle kunna tänkas göra det inför kommande år. Kvantitativa utvärderingar av Vi cyklar til arbejde och Alle Børn Cykler har gjorts på riksnivå, se avsnitt nedan.

Köpenhamns kommun

### ***Genomförda projekt***

Liksom Fredriksbergs och Helsingörs kommun deltar även Köpenhamns kommun i Dansk Cyklist Forbunds landstäckande kampanj ***Vi cykler till arbejde***. I samband med den landstäckande kampanjen arrangerar kommunen egna aktiviteter. Några veckor innan start delas till exempel frukostfrallor ut till cyklister för att uppmärksamma dem på kampanjen.

Köpenhamns kommun har också deltagit i den ***Europeiska mobilitetsveckan med Bilfri dag*** de senaste fem åren. Genom detta arrangemang skapas uppmärksamhet för trafikens negativa effekter samtidigt som fokus sätts på möjligheten till förbättring. Under den bilfria dagen spärras de centrala delarna av Köpenhamn av för biltrafik för alla utom de boende i området. Under hela veckan görs en rad åtgärder i form av både fysiska förändringar och informationskampanjer. Bland annat hålls cykelkurser för invandrarkvinnor som inte lärt sig cykla som barn.

I samband med den Europeiska mobilitetsveckan 2004 lanserade Köpenhamns kommun i samarbete med HUR en ***samåkningskampanj***. Kampanjen riktades till två specifika stadsdelar samt till kommunens egna anställda. Via kampanjen gjordes anmälan till samåkningsportalen Pendlernet och förutom fördelarna med att spara pengar och göra en insats för miljön kunde samåkarna även vinna en rad priser.

### ***Utvärderingar***

I Köpenhamns kommun har arbetet med den ***Europeiska mobilitetsveckan med Bilfri dag*** 2004 utvärderats. För första gången anordnades Bilfri dag på en vardag. Erfarenheten blev att detta fungerade bra trafikmässigt och med färre klagomål än tidigare år. Antalet fordon som körde in i den avspärrade zonen minskade från 20 000 på en genomsnittlig vardag till 3 000 på den bilfria dagen. Bullernivåerna minskade med mellan 6 och 10 dB på huvuddelen av de avstängda gatorna, nivåer som motsvarar en upplevd halvering av trafikbullret. 88 procent av Köpenhamnsborna visste att arrangemanget hållits, 73 procent önskar att det blir årligt återkommande och 55 procent stöttar idén om att ständigt hålla bilfritt i området. Av de bilister som kände till den bilfria dagen övervägde 15 procent att använda bilen mindre framöver. 65 procent kände till att den Europeiska mobilitetsveckan hade anordnats. Veckan gjorde sex procent av de som dagligen eller nästan dagligen använder bilen uppmärksamma på bilpool, samåkning, elbilar och andra alternativ (Köpenhamns kommun, 2004).

Under veckan anordnades även trafikförsök och aktiviteter. Ett försök gick ut på att förbättra cyklisternas framkomlighet genom att bland annat införa grön väg i trafikljusen och det visade att det går att göra sådana förbättringar utan att minska framkomligheten för bussar och annan trafik. De aktiviteter som anordnades drog mellan 35 och 300 deltagare (Köpenhamns kommun, 2004).

Vi cyklar til arbejde och Alle Børn Cykler

### ***Utvärderingar***

***Vi Cyklar til arbejde*** har utvärderats på riksnivå. 1998 var första året kampanjen genomfördes på riksnivå och då var deltagarantalet 30 000 personer. 1999 ökade deltagarantalet till 56 000, 2000 till 77 000 och de senaste fyra åren har cirka 100 000 personer deltagit. Av dem som deltar cyklar 57 procent dagligen till arbetet och det är därför de övriga 43 procenten kampanjen kan påverka att cykla oftare till arbetet. Av dem som deltagit i kampanjen anger 14 procent att de cyklar oftare eller längre till och från arbetet och 18 procent att de cyklar mer till andra målpunkter än arbetet efter kampanjen. Åtta av tio av dem som cyklar mer efter kampanjen har ersatt en bilresa med en cykelresa (Vi cyklar til arbejde, 2005).

I ***Alle Børn Cykler*** 2004 deltog drygt 800 danska skolor vilket utgör en andel på 35 procent av de danska skolorna. I de klasser som deltog cyklade 89 procent av eleverna till skolan under kampanjen (Alle Børn Cykler, 2005).

## Bilaga 9 – Avvaktarna, projekt och utvärderingar

Kävlinge kommun och Vellinge kommun i gruppen **Avvaktarna** har inte gjort några större insatser på mobility management-området. Åtgärder i form av utbyggda cykelbanor och informationskampanjer gällande trafiksäkerhet har inte räknats till mobility management vilket kan tyckas orättvist eftersom Lunds kommun i gruppen **Entusiasterna** har fått räkna hem utbyggnad av cykelbanor. Det är inte självklart var gränsen för vad som ingår i mobility management ska dras och skillnaden i det här fallet är att i Lunds kommun kombinerades de fysiska åtgärderna med olika typer av informationsåtgärder.

Kävlinge kommun

### **Genomförda projekt**

I Kävlige kommun genomförs inget mobility management-arbete i egentlig mening. Stora resurser har dock lagts ned på att utveckla cykelvägnätet i kommunen.

### **Utvärderingar**

I Kävlige kommun har inget mobility management-arbete i egentlig mening genomförts och därmed finns det inga utvärderingar.

Vellinge kommun

### **Genomförda projekt**

I Vellinge kommun sker inget arbete med mobility management i egentlig mening. En hel del informationskampanjer har i stället gällt trafiksäkerhet.

### **Utvärderingar**

I Vellinge kommun har inget mobility management-arbete i egentlig mening genomförts och därmed finns det inga utvärderingar.

## Bilaga 10 – Utförarna, projekt och utvärderingar

Region Skåne, Skånetrafiken och Vägverket i gruppen **Utförarna** arbetar både med att genomföra egna projekt och med informationsspridning. De tre organisationernas arbete skiljer sig åt på så sätt att Region Skåne och Vägverket aktivt försöker påverka andra organisationer att arbeta med mobility management medan Skånetrafikens informationsinsatser i huvudsak riktar sig till nuvarande eller tänkbara kunder. Det praktiska arbetet som de tre organisationerna har genomfört är till viss del utvärderat.

### Region Skåne

#### **Genomförda projekt**

Region Skåne har arbetat med att främja ett miljöanpassat transportsystem i Skåne genom projektet **SkåneMaTs**. En rad rapporter rörande visioner, strategier och mål såväl som status för trafiksituationen och mobility management i Skåne har utarbetats.

De tre första rapporterna behandlar utgångspunkterna för SkåneMaTs-arbetet, en översiktlig tillståndsbeskrivning av trafik- och miljösituationen i Skåne samt en beskrivning av redan pågående MaTs-arbete i de skånska kommunerna. Dessa följs av ett par rapporter med strategier för ett miljöanpassat transportsystem samt visioner, mål och åtgärdsområden. Ytterligare en rapport har karaktär av bakgrundsinformation. Den beskriver miljöeffekter av föreslagna tågsatsningar i Skåne.

Två av rapporterna handlar om StråkMaTs. En av dem beskriver översiktligt det regionala pendlingsmönstret i Skåne och den andra beskriver mer detaljerat pendlingen i ett specifikt stråk och förslag ges på möjliga åtgärder för att miljöanpassa resorna i det stråket. I relation till detta har även en rapport som behandlar transporter utanför de stora resandestråken tagits fram.

Den sjunde rapporten beskriver arbetet med att miljöanpassa Region Skånes egna transporter. I första hand beskrivs de åtgärder som redan har genomförts men framtida åtgärdsbehov pekas också ut. Exempel på genomförda åtgärder är **utbildning i EcoDriving** och **Pilotprojekt MIMOSA – Miljö och motion i samverkan**. MIMOSA drevs på en av Universitetssjukhuset MAS avdelningar. Ett tillfälligt mobilitetskontor upprättades på arbetsplatsen och en del av de anställda fick under tio veckor prova ett nytt färdssätt för sina arbetsresor.

Den sista rapporten utgör ett diskussionsunderlag för möjligheten att starta ett Regionalt centrum för miljöanpassade transporter i Skåne. Rapporten har varit på remiss och projektpengar har sökts för ett Regionalt mobilitetskontor.

#### **Utvärderingar**

Totalt 170 personer på Region Skåne deltog under 2001 i en **utbildning i EcoDriving** och erfarenheterna var mycket goda. Förarna av tunga fordon minskade sin bränsleförbrukning med i genomsnitt 15 procent och personbilsförarna med 10 procent. Ungefär hälften av deltagarna tog sig dessutom fram snabbare i trafiken än tidigare. Vid en annan liknande

utbildning deltog 110 personer och de minskade bränsleförbrukningen med i snitt 8,5 procent (Blomberg & Ekholm, 2003).

På Region Skåne har en utvärdering av **pilotprojektet MIMOSA** genomförts. I utvärderingen fick de anställda på den berörda avdelningen på MAS fylla i en resedagbok samt en enkät om hur de upplevde projektet. Resultatet visade att koldioxidutsläppen från de anställdas resor till och från jobbet minskat med 12 procent. Korta resor till fots eller med cykel hade ökat med 12 procent och långa resor med 10 procent. Resultatet av hälsotester var en markant minskning av kolesterolet hos de undersökta personerna. Av dem som svarade på enkäten angav 47 procent att de blivit mer uppmärksamma på arbetsresornas miljö- och hälsopåverkan och 20 procent att de blivit mer intresserade av ett nytt sätt att resa till arbetet (Blomberg & Ekholm, 2003).

## Skånetrafiken

### **Genomförda projekt**

Skånetrafiken har arbetat med att informera de anställda på sjukhus om möjligheten att pendla med kollektivtrafik samt med direkt marknadsföring av kollektivtrafik gentemot företag. De intresserade har fått möjlighet att testa kollektivtrafiken i gratis **prova-på-veckor**. Skånetrafiken har även samarbetat med Mobilitetskontoret i Lund i projekt med testresenärer i Södra Sandby.

En annan åtgärd som kan räknas till mobility management är utvecklingen av Skånetrafikens **reseplanerare** på Internet. Där finns det sedan en tid tillbaka möjlighet att jämföra de kollektiva resorna med bilresor. Jämförelserna gäller pris, tid och miljöpåverkan. Det handlar inte om att begränsa resandet utan om att påverka valet av transportmedel.

### **Utvärderingar**

På Skånetrafiken har arbete med direkt marknadsföring av kollektivtrafik gentemot företag utvärderats. Resultaten visar bland annat att resandet med kollektivtrafik ökade med knappt 15 procent en månad efter och knappt fem procent sex månader efter kampanjen. Ungefär 50 procent angav att de även fortsättningsvis kommer att resa med Skånetrafiken. Innan kampanjen var 29 procent helt nöjda med Skånetrafiken och efteråt 46 procent, en ökning med 17 procent. 95 procent av de anställda på företagen var positivt inställda till att deras arbetsgivare samarbetade med Skånetrafiken.

## Vägverket

### **Genomförda projekt**

Vägverket arbetade med miljö- och trafiksäkra transporter i MöTs under tre års tid. Sedan ett år tillbaka arbetar Vägverket i stället med mobility management inom **Hållbart resande** ett samlingsnamn för arbetet med att uppnå effektivare och på lång sikt hållbara persontransporter. En indelning har gjorts i fyra olika insatsområden: arbetspendling, tjänsteresor, skolresor och fritidsresor. Inom dessa insatsområden används ett antal olika verktyg såsom cykel, kollektivtrafik, bilpool, samåkning och virtuell kommunikation.

I enlighet med sitt sektorsansvar arbetar Vägverket samlande, stödjande och pådrivande gentemot företag, kommuner, trafikhuvudmän och organisationer. De hjälper till att ta fram åtgärdsprogram och handlingsplaner som sedan genomförs i projekt för att förändra människors attityder och resvanor. Ett exempel på detta är projektet **Cykla till jobbet** som har drivits av ett flertal skånska kommuner i samarbete med Vägverket.

### ***Utvärderingar***

På Vägverket har det hittills inte gjorts så många utvärderingar av mobility management-projekt. Ambitionen är dock att alla projekt ska utvärderas enligt SUMO och det finns redan idag exempel på sådana utvärderingar. Arbetet med **MöTs i Eslöv** har följts upp och utvärderats enligt SUMO. På nivån kännedom uppnåddes ett mycket bra resultat i och med att 95 procent av respondenterna hört talas om eller kände väl till MöTs. Störst kännedom (53 procent) fanns det om Cykla till jobbet. Lägre kännedom (17 procent) men högst betyg (3,8) av aktiviteterna fick EcoDriving. Även acceptansen av MöTs var stor. Hela 81 procent av respondenterna tyckte att det var bra eller mycket bra att kommunen satsar på MöTs. Gällande individuellt beteende påstår 18 procent att de har påverkats av någon MöTs-aktivitet. 14 procent cyklar mer till och från jobbet, 18 procent cyklar mer på fritiden och hela 42 procent kan tänka sig att cykla mer. 24 procent av respondenterna kör mindre bil nu jämfört med tidigare. Ett mindre bra resultat är att något färre anser att trafiksäkerheten är bra i efterstudien än i förstudien, något som kan tänkas bero på en större uppmärksamhet för trafiksäkerhet i och med MöTs-aktiviteterna. Ett sista resultat som är värt att nämna är att flest personer har tagit till sig budskapet om hälsoeffekter (Ullberg & Bergman, 2004).

Även kampanjen **Cykla till jobbet 2004** utvärderades till viss del enligt SUMO-modellen. De nyttiga prestationerna bestod av de kampanjer som de elva deltagande kommunerna genomförde för att locka deltagare. Kännedom och acceptans om projektet utvärderades endast i Eslövs kommun och där var Cykla till jobbet ett av de MöTs-projekt som fått högst betyg samt som flest kände till och hade deltagit i. Användning räknades i 10 533 deltagande cyklister, 521 deltagande företag och att deltagarna cyklat en sträcka på 994 125 kilometer. På nivån individuellt beteende framkom att 14,3 procent av deltagarna bytte bilen mot cykeln tack vare kampanjen och att drygt 20 procent av deltagarna använde cykelhjälm. På den högsta nivån beräknades systemeffekter utifrån deltagarantal och cyklad sträcka. Samtliga deltagare sparade 217 ton koldioxid jämfört med att köra bil och de cyklister som var nya i och med kampanjen sparade 30 ton. Varje deltagare sparade i genomsnitt 225 kronor genom att cykla i stället för att åka på annat sätt. Ytterligare effekter som beräknades var att varje deltagare gjorde av med energi motsvarande 520 gram choklad och att en yta motsvarande 18 fotbollsplaner sparades in på parkeringsplatser. Sista effekten som nämns är att färre personer dödades och skadades i trafiken (Levin & Karrman, 2004).

## Bilaga 11 – Informatörerna, projekt och utvärderingar

Banverket, Länsstyrelsen och Miløre Centre i gruppen **Informatörerna** arbetar alla med informationsspridning i varierande omfattning och med olika målgrupper. Banverket vänder sig i första hand till nuvarande eller tänkbara kunder medan Länsstyrelsen och Miløre Centre arbetar med att sprida kunskap om mobility management till andra organisationer som arbetar inom området.

Banverket

### **Genomförda projekt**

Banverket har varit med om att bygga upp **Det regionala godstransportrådet**, ett nätverk på regionchefs-nivå med representanter från trafikverk, trafikhuvudmän, näringslivet, branschorganisationer och landshövdingar. Gruppens sammanträden hjälper Banverket att få en uppfattning om de önskemål och behov som finns. Utifrån denna information försöker Banverket anpassa sin verksamhet för att locka mer transporter av gods på järnväg.

Tidningen **Södra station** ges ut till dem som är intresserade av att transportera gods på järnväg. Banverket arbetar mycket med att få ut information för att locka möjliga beställare över från vägtrafik till järnvägstrafik. Stödande arbete görs för dem som vill föra över transporter till järnväg.

### **Utvärderingar**

På Banverket har en utvärdering gjorts av marknadstidningen **Södra station**. Tidningen produceras för att öka medvetenheten om järnvägen hos målgruppen och kan ses som en åtgärd som faller inom ramen för mobility management. Resultaten visade att 90 procent av respondenterna känner till tidningen och att 56 procent anser sig ha fått större medvetenhet om avsändarens verksamhet genom tidningen (Banverket, 2004).

Länsstyrelsen

### **Genomförda projekt**

Länsstyrelsen har varit med och tagit fram en regional handlingsplan för mobility management i dokumentet **Mobility management i Skåne – förslag till handlingsplan**. Arton olika åtgärder föreslås i rapporten och för varje åtgärd anges mål, målgrupp, föreslagna ansvariga, genomförande, resursbehov, svårigheter och möjligheter, effekter, samverkan och samordning samt uppföljning och utvärdering. Projektens storlek varierar och det kanske största är att starta ett regionalt mobilitetskontor.

Regeringen har gett Länsstyrelsen i uppdrag att driva på en utveckling som närmar sig ett uppfyllande av de nationella miljömålen. Från och med år 2004 finns det i de skånska miljömålen program för hur mobility management ska utvecklas och genomföras.

Länsstyrelsen deltar i SkåneMaT's arbetsgrupp och har varit med om att ta fram ett antal av de rapporter som pekade ut olika områden i miljöanpassade transporter.



I samarbete med Vägverket genomför Länsstyrelsen även en studie av **transittrafiken i Skåne**. Studien berör speciellt hur godstransporter på väg ska kunna miljöanpassas genom att överföras till järnväg.

### **Utvärderingar**

På Länsstyrelsen har inga utvärderingar av mobility management-arbete genomförts.

Miløre Centre

### **Genomförda projekt**

Miløre Centre är ett kompetenscentrum för miljöanpassade transporter och arbetar i huvudsak med att sprida kunskap, stimulera utvecklingen och verka för ett ökat samarbete. Beteende är ett av Miløre Centres fem verksamhetsområden. Seminarier, studiebesök och workshops anordnas och organisationens deltagare får gratis rådgivning.

Endast ett fåtal praktiska projekt drivs av Miløre Centre. I samarbete med Region Skåne har en **projektdatabas** som samlar information om projekt inom miljöanpassade transporter i Öresundsregionen tagits fram. För närvarande håller Miløre Centre i en **bilpoolsutredning**. Syftet med denna utredning är att ta fram en strategi för utvecklingen av ett bilpoolssystem i Öresundsregionen. Genom att redan från start involvera möjliga nyckelaktörer är förhoppningen att det ska bli lättare att engagera dem att ta på sig sin roll i det framtida arbetet.

### **Utvärderingar**

På Miløre Centre har inga utvärderingar av mobility management-arbete genomförts.

## Bilaga 12 – Interreg IIIA, projekt och utvärderingar

Interreg IIIA

### ***Genomförda projekt***

Ett flertal av organisationerna ovan ingår i projektet Interreg IIIA om ***hållbar mobilitet i Öresundsregionen***. Målet är att reducera transportarbetets miljöbelastning samtidigt som Öresundsregionen utvecklas till en mer integrerad region med större mobilitet. Ett av projektets syften är erfarenhetsutbyte och detta ska bland annat ske genom utbyte av medarbetare. Projektet kommer också att utveckla en reseplanerare på Internet för resor över sundet.

Från Danmark deltar Fredriksbergs kommun, HUR och Köpenhamns kommun och från Sverige deltar Lunds kommun, Malmö stad, Region Skåne och Vägverket. Ytterligare en deltagare är den danska konsultfirman Cogita.

### ***Utvärderingar***

Interreg IIIA är ett relativt nytt projekt och inga utvärderingar har genomförts hittills.