



LUNDS
UNIVERSITET

Mobility management

Extern och intern tillämpning av attityd- och beteendepåverkande åtgärder i Malmö stad

Jesse Kemppinen

Institutionen för kulturgeografi

och ekonomisk geografi

Kurskod: SGEL16

Vårterminen 2012

Handledare: Stefan Anderberg

Sammanfattning

Mobility management är samlingsnamnet för attityd- och beteendepåverkande åtgärder inom trafikplaneringen som används för att öka det hållbara resandet i samhället. Den bakomliggande orsaken till uppkomsten av mobility management är det växande bilberoendet och dess negativa effekter på samhället som traditionella åtgärder inom trafikplaneringen inte helt lyckats lösa. Mobility management är mjuka tillämpningar som används i kompletterande syfte. Tillskillnad från traditionell planering fokuserar mobility management på efterfrågan istället för utbudet. Mobility management är allt som oftast en del av större åtgärds paket där mjuka medel används för att förstärka fysiska incitament för hållbart resande i städerna, exempelvis cykelvägar och kollektivtrafik. Tanken är att mobility management ska genomsyra hela planeringsprocessen från policynivå till lokal tillämpning. Det kan således användas för att påverka markanvisningen redan i översiktsplaner eller genom cykelkampanjer riktade mot näringsliv och allmänheten.

Mobility management är ett tämligen nytt fenomen inom trafikplaneringen. Tillämpningen av mjuka åtgärder ökar i takt med att utvecklandet av hållbara transportsystem blir vanligare. Mobility management har utvecklats främst på europeisk nivå genom olika EU-projekt under hela 2000-talet. Uppsatsens första del ger en bakgrundsbild på hur dagens definition av mobility management tagit sig form och hur den anpassats och blivit en del av den svenska trafikplaneringskontexten.

Den andra delen tittar närmare på hur Malmö stad använt sig av mobility management. Tillämpning har skett både externt i samhället och internt i den egna organisationen. Verksamheten har skett i projektform som gett upphov till en spricka mellan tillämpningsområdena. Eftersom projekten i stor utsträckning varit beroende av extern delfinansiering och dessutom varit knutna till omfattande stadsförnyelseprogram har resurserna koncentrerats till den externa kontexten. Den ekonomiska fördelningen har lett till att det externa mobility management-arbetet nått stora framgångar och fått mycket positiv uppmärksamhet. Obalansen i resursfördelningen har däremot lett till att kopplingen mellan hållbar utveckling och mobility management förminskats i strategierna för det interna arbetet för hållbarhet. Detta skapar ett paradoxalt förhållande mellan vad man som organisation förespråkar utåt och vad man gör internt. Ett förhållande där interna kommunikationsbrister och bristen på förankring riskerar att leda till att kunskap om mobility management går förlorad.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	I
-----------------------------	----------

Innehållsförteckning

1.0 Inledning.....	7
1.1 Syfte och frågeställning	8
1.2 Metod.....	8
1.3 Uppsatsens struktur och avgränsningar	10
2.0 Bakgrund/ Teori	11
2.1 Vad är mobility management?.....	11
2.2 Mobility management och EU.....	13
2.3 Avgränsning av mobility management.....	14
2.4 EPOMM - Den europeiska kunskapsplattformen för mobility management	15
3.0 Mobility management i Sverige.....	15
3.1 Sverige anammar den europeiska modellen	17
3.2 Några svenska städer visar vägen.....	18
Del 2 Fallstudie: Mobility management och Malmö stad.....	19
4.0 Introduktion till fallstudien	19
4.1 Fallstudiens metod.....	20
4.1.1 Litteraturgranskning	20
4.1.2 Intervju	21
4.1.3 Enkätundersökning	21
5. Malmö stad- externa kontexten	22
5.1 Trafikmiljöprogrammet 2012-2017.....	22
5.2 Tre faser.....	23
Västra hamnen (2001-2005)	23
CIVITAS SMILE (2005-2009)	23
Citytunneln (2009-idag)	23
5.3 Extern tillämpning	24
5.3.1 Allmänheten.....	24
5.3.2 Företag.....	27
5.4 Jämförelse Lund	28
5.5 Sammanfattning – Externa kontexten.....	29
6.0 Interna arbetet	30
6.1 Intern tillämpning	30
Miljöpendling	30
Cykelpool	31
Resepolicy	32

6.2	Analys av enkätundersökningen	33
6.3	Diskussion av enkätundersökningen	35
7.0	Diskussion	36
7.1	Två delar av samma organisation	36
7.2	Orsaker och sammanhang.....	38
8.0	Slutsatser	39
	Litteraturförteckning	41
	Bilagor	44
	Bilaga 1, frågeformular: intervju med Magnus Fahl	44
	Bilaga 2, frågeformulär: enkätundersökning.....	45
	Bilaga 3, enkät: Resval, Livsmedelsavdelningen.	47
	Bilaga 4, enkät: Hur reser jag?, SDF-Centrum.....	48

1.0 Inledning

Bilen har länge varit definitionen av tillgänglighet samtidigt som den för med sig många negativa effekter i samhället. Bilen var länge högst prioriterad i trafik- och samhällsplaneringen och har gett upphov till det bilberoende samhället vi lever idag. Ett bilfritt samhälle skulle inte bara bidra till minskade koldioxidutsläpp utan även till förbättrad folkhälsa och lägre samhällskostnader.

Mobility management är det nya verktyget inom trafikplaneringen. Det består av åtgärder som används för att skapa hållbara transportsystem där bilen är bortprioriterad i planeringen. Transportsystem som grundar sig på gång-, cykel- och kollektivtrafik istället för bilen. Mobility management skiljer avsevärt från vanlig traditionell planering. Istället för fysiska barriärer, fler cykelbanor eller andra åtgärder som syftar till att minska bilismen och öka det hållbara resandet är mobility management mjuka tillämpningar som syftar till att påverka efterfrågan istället för utbudet av hållbara transportmöjligheter. Tanken är att mobility management ska komplettera och stärka de traditionella åtgärderna genom attityd och beteendepåverkande åtgärder. Det ska inte vara ett tvång att resa hållbart det ska vara en självklarhet.

Mobility managements stora utmaning är bli en del av hela planeringsprocessen, från policynivå till lokal tillämpning. För att optimera effekten av verktyget bör det tillämpas i alla led. Fördelen med mobility management är att den kan ta sig flera olika former. Den kan exempelvis användas för att förstärka och reformera kommuners parkeringsnormer, vid ekonomisk företagsrådgivning eller genom cykelkampanjer i staden.

Även om en fortsatt utveckling är eftersträvansvärd har mobility management tack vare några stora EU-projekt som genomfördes under 2000-talet blivit ett accepterat verktyg inom trafikplanering. I Sverige är det främst kommunerna som bedriver denna typ av verksamhet. En kommun som blivit internationellt erkänd för sitt arbete med mobility management är Malmö stad. Kommunen har under det senaste decenniet, som en del av en grön omställning efter avindustrialiseringen, bedrivit många cykelkampanjer och mobility management-insatser riktade mot det lokala näringslivet. Samtidigt har man varit och är än idag stadens största arbetsgivare.

Denna uppsats undersöker hur relationen mellan den externa och interna tillämpningen av mobility management i Malmö stad ser ut. Råder det en obalans i organisationen eller är framgångarna större än man kunnat ana?

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att bidra till att skapa en uppfattning om hur tillämpningen av mobility management ser ut i Sverige. I min studie har jag valt att använda mig av Malmö stad som aktör för att undersöka och lära mig hur de arbetar med attityd och beteendepåverkan i sin samhällsplanering. Fokus i studien ligger på att jämföra hur den specifika verksamheten skiljer sig mellan externa tillämpningar riktade mot allmänheten och interna tillämpningar riktade mot den egna organisationen.

Följande frågor besvaras i uppsatsen:

- Hur har utvecklingen av mobility management sett ut i Malmö och vilka faktorer har varit avgörande?
- Finns det en koppling mellan mobility management och förändrade resvanor?
- Skiljer sig verksamheten åt externt och internt i Malmö stad? Vad är i så fall anledningen till detta?

1.2 Metod

Jag har använt mig av både dokument- och litteraturstudier samt en intervju- och enkätundersökning i min datainsamling. Att blanda metoder (*eng; Mixed Methods*) har under senare år blivit mer populärt men är fortfarande tämligen nytt inom samhällsvetenskapen. John Creswell (2009: s. 203) anser att en blandning av både kvalitativ och kvantitativ datainsamling tillför studien en bredd. Han menar att man med hjälp av interdisciplinär forskning kan belysa frågor som är tvärsektoriella från olika perspektiv och således skapa en bredare förståelse för ämnet. Genom en blandning av metoder förebygger man perspektivblindhet som lättare inträffar ifall man väljer att enbart använda sig av en metod.

En blandning av metoder passar väldigt bra för ett nytt fenomen som mobility management. Litteraturen om mobility management kan beskrivas som homogen. Med homogen menar jag att det som skrivits inom ämnet är snarlikt varandra med hänvisningar till samma ursprungskällor och projekt.

Den dokumentation som beskriver åtgärder och tillämpning av mobility management i Malmö stad är ganska fragmenterad. Med fragmenterad menar jag att dokumentationen är utspridd och således inte samlad eller sammanfattad av Malmö stad under ämnet mobility management.

Dessutom passar denna typ av metod väldigt bra då mobility management är tvärsektoriellt i det avseendet att det påverkar politiska-, ekonomiska-, miljö- samt sociala frågor i samhället.

Creswell (2009: s. 203) menar att det är värdefullt att samla in olika sorters data när man försöker kartlägga och tolka hur olika grupper i samhället uppfattar samma sak. I min studie av mobility management i Malmö finns två centrala aktörer: kommunen som tillämpar och mottagarna som i detta fall är anställda i kommunen. Två grupper som antagligen uppfattar åtgärderna på olika sett. För att minimera risken för perspektivblindhet har jag därför använt mig av både kvantitativ och kvalitativ data i min empiriska studie när jag undersöker hur kommunen resonerar och mottagarna uppfattar tillämpning av mobility management i Malmö.

Modell 1.0 visar hur min studie kan delas upp i tre delar. Till att börja med gjorde jag en litteraturgranskning där jag undersökte vad som skrivits om Mobility management i EU, Sverige och Malmö. Litteraturgranskningen har givit underlag för bakgrund, begreppsdefinitioner, den historiska utvecklingen samt praktiska tillämpningar av mobility management i Malmö med bland annat kampanj-/ projektbeskrivningar. Litteraturen består till största del av rapporter, utredningar och utvärderingar skrivna av statliga myndigheter, kommuner eller projektägare. Dessa dokument har även kompletterats med teorier från böcker som behandlar trafikplanering.

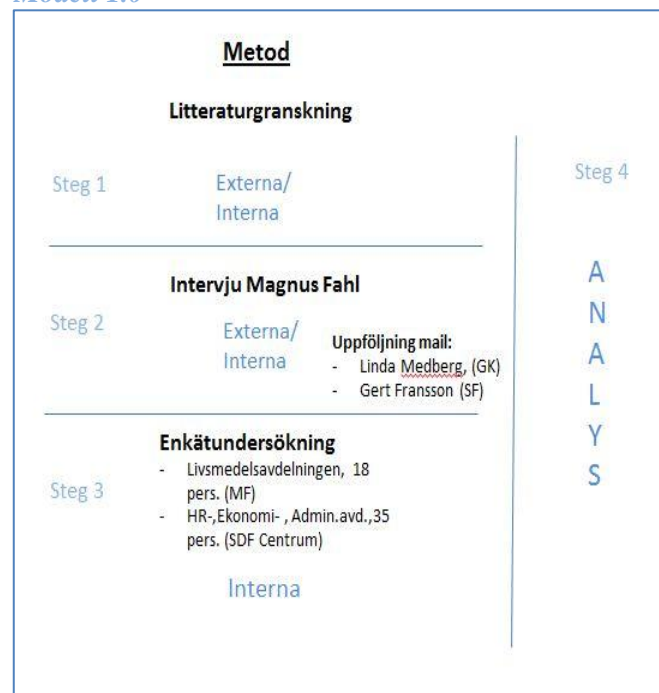
Nästa steg bestod av en intervju med Magnus Fahl på Gatukontoret på Malmö stad och två mailkonversationer för kompletterande datauppföljning. En med Linda Medberg på Gatukontoret och en med Gert Fransson på Serviceförvaltningen.

Den tredje delen bestod av en kvantitativ enkätundersökning gjord på två olika förvaltningar i Malmö stad.

De två första delarna kompletterar varandra. De beskriver bakgrunden, utvecklingen och tillämpningen av mobility management. Enkätundersökningen syftar till att undersöka effekten av åtgärderna. Alla delar utgör grunden för analysen som är den fjärde och sista delen i studiemetoden.

Intervjun och enkätundersökningen som enbart berör del två av studien, fallstudien av Malmö stad, beskrivs mer utförligt i kapitel 4.1.

Modell 1.0



1.3 Uppsatsens struktur och avgränsningar

Uppsatsen är uppdelad i två delar. Den första delen är teoretisk och beskriver ursprunget till mobility management och hur utvecklingen sett ut i Europa och Sverige. I den andra delen används Malmö stad som en fallstudie för att undersöka tillämpningar av mobility management-åtgärder.

Avsnittet om Malmö stad är även den uppdelat i två delar; det **externa** och det **interna** arbetet med mobility management i Malmö stad. Fokus kommer att ligga på Malmö stad som aktör och deras arbete med mobility management. Det måste här dock betonas att Malmö stad inte är ensamma om att arbeta med mobility management i Malmö. Verksamheten består ofta av samarbetsprojekt mellan ett flertal aktörer. I Skåne finns bland annat organisationen Hållbar mobilitet Skåne som är en viktig plattform för mobility management i Skåne och Malmö. Skånetrafiken och Region Skåne är andra samarbetspartners vars betydelse bör lyftas fram i denna kontext. Många projekt är dessutom gränsöverskridande regionala samarbeten där andra skånska och danska kommuner är delar av samma projekt.

Jag valde att fokusera på Malmö stad i mitt arbete om mobility management av två anledningar: **1)** Malmö stad tillhör Öresundsregionen som tillsammans med Lund och Köpenhamn gett regionen ett signum om att vara handlingskraftiga när det kommer till arbetet med hållbara transporter och mobility management. **2)** Delar av Malmö stads mobility management-insatser har riktats mot allmänhet och företagare samt mot den egna organisationen. Malmö stad är förutom den ledande företagsrådgivaren inom mobility management även Malmö största arbetsgivare med ca; 20. 000 anställda. Det är därför intressant att undersöka hur man tillämpar mobility management-åtgärder internt i organisationen, i vilken utsträckning det sker och vilken effekt det får.

2.0 Bakgrund/ Teori

2.1 Vad är mobility management?

När bilen introducerades fick trafikplaneringen en större roll än tidigare i samhällsplaneringen. Bilen blev det självklara transportmedlet och ett bilsamhälle började ta form. Det är många enskilda processer som verkat parallellt och tillsammans gett upphov till en planeringsdiskurs där bilen under större delen av 1900-talet alltid varit högst prioriterad. Med hjälp av bland annat statligt subventionerade vägar har man under hela 1900-talet utformat stadsstrukturer där aktiviteter är placerade med långa avstånd från varandra. Strukturer som kräver avancerade transportsystem vars behov enbart bilen kunnat tillgodose. Strukturer som även stimulerat efterfrågan på bilen och således stöttat bilindustrins tillväxt. Ett stigberoende har skapats inom politiken där bilen utgjort normen i planeringen och lagt grunden för planeringsdiskursen. En diskurs som understött bilens självförstärkande mekanismer och förankrat bilen som det självklara transportvalet trots att andra mer ekonomiska och effektivare alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik funnits (Falkemark, 2006: s. 205).

Idag lever vi i ett bilberoende samhälle som i längden är ohållbart. Bilismens negativa effekter begränsas inte bara till höga miljöpåfrestningar i form av koldioxidutsläpp. Bilismen orsakar även skadligt buller, gör stora markanspråk och bidrar till mindre trivsamma stadsrum. En övergång till hållbara transportsystem som till största del utgörs av gröna transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik skulle vara således vara betydligt mer samhällsekonomiskt effektivt och bättre för miljön och folkhälsan (Lunds kommun, 2005: s. 11).

I och med att medvetandet om bilens negativa effekter höjts i samhället under de två senaste decennierna har åtgärder som syftar till att minska bilismen blivit en del av trafikplaneringen. Det har främst tagit sig en form av fysisk planering, ekonomiska styrmedel som höjda bensinskatter och biltullar, samt nya tekniska innovationer (Lunds kommun, 2005: s. 13).

Samtidigt som man infört fysiska och ekonomiska restriktioner, främst inne i städerna, har mycket pengar satsats på vägunderhåll för att öka trafiksäkerheten. Nya vägar byggs även för att avlasta hårt trafikerade trafikleder och minska utsläppen i städerna. Under det senaste decenniet har även stora framgångar gjorts inom miljöbilstekniken. Bränslesnåla fordon och bilar som går på förnybara drivmedel blir allt vanligare och bidrar till minskade koldioxidutsläpp (Layard, Davoudi, & Batty (eds.), 2001: s. 138). Fysiska och tekniska åtgärder som till synes minskar utsläppen och bidrar till säkrare vägar men som paradoxalt nog kan skapa ett positivt incitament för bilanvändande. Det råder nämligen inga tvivel om att förbättrad vägunderhållning och bygget av nya vägar leder till ökad trafik (Falkemark, 2006; Goodwin, 1996). Litman och Fitzroy (2012, s: 5) menar även att säkrare vägar leder till högre hastigheter. Undersökningar från Kanada visar att hälften av alla trafikolyckor är orsakade av högrisktagande i trafiken som uppmuntras av bättre vägunderhållning. Bara i Sverige dödades 480 individer, skadades 4000 människor

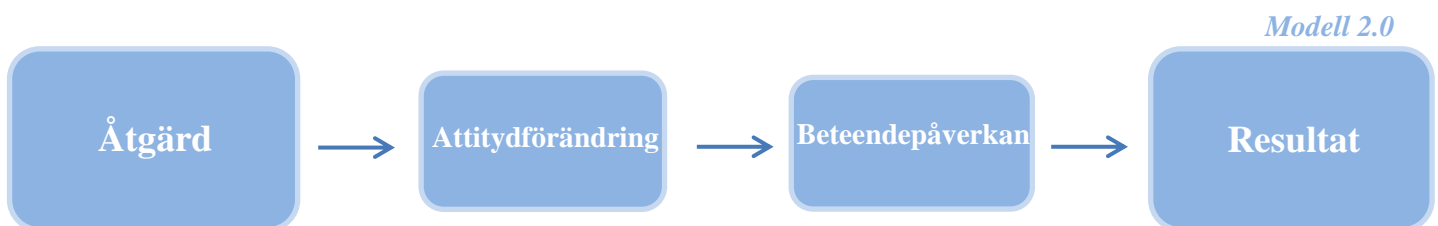
allvarligt och 22500 personer lindrigt i den svenska trafiken under ett år i mitten av 2000-talet. Samhällskostnaden för trafikolyckor beräknades vara 21,1 miljarder SEK detta år (Falkemark: 2006, s. 405-406).

Miljötekniska lösningar är inte heller svaret på alla problem. Miljöbilar kommer trots minskade koldioxidutsläpp aldrig att bli helt miljövänliga så länge hela produktionskedjan och materialet som vägar tillverkas av inte är det. Inte heller förebyggs trafikolyckor eller minskar markanspråken bara för att bilarna blir mer miljövänliga (Layard, Davoudi, & Batty (eds.), 2001, s: 140).

För att försöka möjliggöra en övergång till ett hållbart transportsystem har tillämpandet av attityd och beteendepåverkande åtgärder blivit vanligare inom trafikplaneringen. Det är åtgärder som går under samlingsnamnet mobility management.

Mobility management har utvecklats för att de traditionella trafikåtgärderna inte räcker till och behöver kompletteras med mjuka tillämpningar. Med mobility management avser man att förebygga problemens uppkomst, sålunda själva användandet av motorfordon. Istället för att bygga nya vägar för att avlasta andra eller bygga bullerstaket för att minska bullret används främst information för att höja efterfrågan på gröna transportmedel och minska efterfrågan på bilen. Stephen Marshall (Layard, Davoudi, och Batty (eds.), 2001, s: 140) menar att man i skapandet av ett hållbart transportsystem måste göra de redan grönaste delarna av systemet grönare, förminska mindre gröna delars betydelse och slutligen utveckla och uppmärksamma nya gröna delar av transportsystemet. Det är precis här mobility management kommer in i bilden. Det räcker nämligen inte att bara bygga cykelvägar och utöka turtätheten i kollektivtrafiken. Människor i ett bilberoende samhälle ändrar inte sitt beteende per automatik bara för att de fysiska förutsättningarna finns där. De måste medvetandegöras.

Tillämpningen av mobility management kan illustreras som i *Modell 2.0*.



Källa: Björk, 2005

Fokus i modellen ligger på effekten som härleds av en process. Mobility management-åtgärden är inte fullföljd innan attitydförändringen resulterat i ett förändrat beteende.

Med hjälp av fysiska och tekniska stödåtgärder ska mobility management få samhället i stort att prioritera hållbara transportmedel före bilen i både resandet och planeringen. Mobility management bör genomsyra planeringsprocessens alla delar. Åtgärderna kan implementeras på samhället i stort, i regioner/städer eller specifikt på avgränsade platser. De positiva incitamenten som betonas vid tillämpning är vanligtvis de ekonomiska fördelarna, de positiva hälsoeffekterna, den förbättrade miljön och ett effektivare transportsystem (mobilitymanagement.se, 2012).

Mobility management handlar om en holistisk förhållningsätt till samhällsutvecklingen och är därför både tvärssektoriell och ofta en del av större åtgärds paket.

2.2 Mobility management och EU

Idag definieras mobility management på följande sett:

”Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. ”Mjuka” åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder inom stadstrafiken. Mobility Management-åtgärder kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot”. (European Platform on Mobility Management [EPOMM], 2009a: s. 5)

Mobility management är inte på något sett färdigutvecklat men idag brukar emellertid åtgärderna ta sig form utav sex olika typer av tjänster:

- Insikthöjande kampanjer som syftar till att höja målgruppens medvetande om bilismens negativa effekter.
- informationskampanjer som syftar till att upplysa om gröna transportalternativ, främja användandet av cykelhjälpen etc.,
- testresenärsprojekt där vardagsbilister erbjuds testa kollektivtrafik eller cykel under en kampanjperiod,
- rådgivning och konsultation till privatpersoner och företag i hur man gör mobilitetsplaner/resplaner med syftet att skära ner på kostnader och resa under hållbarare premisser,
- bilpooler och samåkningsystem för att minska antalet singelresor,
- och främja distansarbete med hjälp av videokonferenser och andra teknologiska lösningar.

(Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting [SKL], 2010: s. 29)

Den ovanstående officiella definitionen av mobility management antogs under MAX (*MAXimize Mobility Management*). Det ett stort EU-projekt som genomfördes under perioden 2006-2009. MAX var en fortsättning på EU-projektet MOMENTUM (*Mobility management in the urban environment*) som genomfördes 1996-1999. Dessa två projekt har varit viktiga för utvecklingen av mobility management. MOMENTUM genom att skapa

grunden för en gemensam samarbetsplattform inom mobility management i Europa. MAX genom utvecklandet av flertalet planeringsverktyg, forskning och utvärderingsinstrument. MAX är idag den givna referenspunkten för utveckling av Mobility management i Europa (Paulo Carnara, s: 252 & EPOMM, 2009a: s. 3).

2.3 Avgränsning av mobility management

Begreppet mobility management är fortfarande under ständig utveckling. Det finns idag relativt tydliga avgränsningar som syftar till att beskriva vad mobility management inte är. Emellertid finns det inga begränsningar för vad en tillämpning är eller vilken form en mobility management åtgärd kan företa så länge det förhåller sig till de existerande avgränsningarna. Mobility management har sålunda fortfarande stora utvecklingsmarginal och vilken skepnad åtgärderna tar sig i framtiden står enbart i beroenderelation till innovationstakten.

Högre parkeringsavgifter och införande av biltullar i kombination med förtätning av staden och utbyggnad av cykelbanor är ett typiskt åtgärds paket inom hållbar trafikplanering. Det är de ökade kostnaderna för bilisterna i åtgärds paketet som är mobility management. De utgör ett negativt incitament för bilkörning samtidigt som en tät stad och fler cykelbanor skapar ett positivt incitament för cykel och gång.

Den kanske viktigaste distinktionen mellan mobility management och annan mer konventionell trafikplanering är att mobility management åtgärderna syftar till att påverka efterfrågan istället för utbudet. Mobility management handlar således om att öka tillgängligheten, inte själva mobiliteten.

I och med det ökade användandet av smarta telefoner, har nya innovativa dimensionen av mobility management introducerats på marknaden. Ett bra exempel är trafikupplysningar som kan fås i realtid direkt i mobiltelefonen. När dessa tjänster påverkar tillgängligheten som påverkar beteenden och får medborgare att välja bort bilen i favör för grönare transportmedel räknas det som mobility management (EPOMM, 2009a: s: 4).

Mobility management omfattar även transport av gods så länge mobilitetssystemet tar hänsyn till och delar av godset består av passagerare. I annat fall klassas det som logistik och det mänskliga beteendet kan inte påverkas i det avseendet (EPOMM, 2009a: s. 4).

Mobility management är således inte samma sak som hållbar trafikplanering. Den ena är inte beroende av den andra. Däremot bör inslag av mobility management förekomma som en del av åtgärds paketet när man planerar hållbara transportsystem (EPOMM, 2009a: ss. 3-4).

2.4 EPOMM - Den europeiska kunskapsplattformen för mobility management

Projekten MOMENTUM och MAX lade även grunden för EPOMM (European Platform on Mobility Management). EPOMM är ett nätverk bestående av regeringar från europeiska länder som är engagerade i mobility management. Länderna representeras av den myndighet eller departement som ansvarar för verksamheten inom detta område. EPOMM har som mål att (*fritt översatt från engelska*):

- att främja mobility management som ett verktyg i arbetet med att göra mobiliteten både miljövänlig samt socialt och ekonomisk hållbar,
- att främja och vidareutveckla mobility management inom EU,
- att stödja ett fortsatt kunskapsutbyte om mobility management mellan Europas länder,
- och att utvecklas till den främsta rågivaren inom mobility management åt nationella regeringar och EU:s institutioner.

(EPOMM, 2009b: s. 1)

EPOMM är idag utan tvekan den viktigaste organisationen inom mobility management i Europa. Medlemmar erbjuds att medverka i workshops, och delta i nätverken. EPOMM förser även sina medlemmar kontinuerligt med de verktyg för planering och utvärdering av mobility management som togs fram under MAX (EPOMM, 2009b: ss. 1,4).

3.0 Mobility management i Sverige

Detta kapitel beskriver hur mobility management genom åren etablerats till att bli ett betydelsefullt verktyg i den svenska trafikplaneringen.

Christer Hydén (2008, s. 14) skriver att den officiella svenska betäckningen för mobility management är *Hållbart Resande och Transporter (HRT)* och antogs av dåvarande vägverket (idag Trafikverket). Emellertid är detta ingen vanligt förekommande benämning utan de flesta aktörer, liksom Trafikverket själva, använder sig av mobility management som är rådande officiell betäckning i större delen av Europa. Sålunda kommer även mobility management vara det ända begrepp som används i denna text även om det i enstaka svenska publiceringar refereras till HRT.

Den svenska mobility management kontexten har utvecklats parallellt med EU:s och kan ses som en förlängning av den. Trafikverket representerar Sverige i EPOMM och ansvarar för den svenska plattformen för mobility management SWEPOMM (Swedish Platform on

Mobility Management). Definitionerna framtagna under MOENTUM och MAX anger riktlinjer och ramverk för verksamheten som sedan anpassats efter nationella, regionala och lokala förhållanden.

Trafikmyndigheter och vissa framstående kommuner har sedan slutet på 1990-talet arbetat med mobility management. De har försökt utveckla och anpassa begreppet till svenska förhållanden. Redan 1999 utförde Vägverket en studie som syftade till att kartlägga arbetet med mobility management i Europa och därefter etablera en Svensk modell. Det fastslog att syftet med mobility management är att:

”klara ett givet transportbehov med ”rätt” färdmedel och färre fordon, vilket leder till minskad trängsel, mindre olycksrisker, mindre luftföroreningar och bättre framkomlighet”. (Vägverket, 1999: s. 3)

I framtagandet av den svenska verksamhetsmodellen hämtades inspiration främst från Storbritannien, Tyskland och Nederländerna. Betoning ligger på ett europeiskt samarbete och man förespråkar medverkan i EU-projekt (Vägverket, 1999: s. 5).

Vägverkets utredning följdes upp med en regeringsproposition år 2001 om ett hållbart transportsystem. Här framhålls vikten av att arbeta med attitydförändringar och beteendepåverkan i trafikplaneringen. Mobility management anses vara en viktig komponent i skapandet av ett nytt mer miljövänligt transportsystem (proposition 2001/02:20, s. 35).

Propositionen följdes av vägverkets *”fyrstegsprincip”* som är en förfining av fyrstegsmodellen som publicerades under andra halvan av 1990-talet. Fyrstegsprincipen är en modell som kom att bli avgörande för hur man jobbar med mobility management och åtgärdsanalyser i trafikplaneringen. Modellen används än idag och syftar till att betona vikten av att alltid arbeta på ett sätt som är samhällsekonomiskt. Det är således inget styrdokument utan man ville bara lägga grunden för ett nationellt förhållningssätt inom trafikplanering (Vägverket, 2002: s. 5).

Mobility management ingår i fyrstegsprincipens två första steg. I dessa steg tittar man på mjuka medel som kan påverka attityder, efterfrågan och åtgärder som kan effektivisera det existerande transportsystemet innan man tillämpar nya fysiska konstruktioner i de två efterföljande stegen (Hydén, 2008: s. 464).

TRAST (Trafik för en attraktiv stad) publicerades av Trafikverket, Svenska kommuner och landsting (SKL) och Boverket år 2007. Det är en handbok i hur man kan jobba för hållbara transporter i planeringsprocessen och vänder sig till svenska kommuner. I boken betonas att tekniska lösningar måste kompletteras med mjuka åtgärder i en hållbar samhällsplanering (trafikverket.se, 2012).

3.1 Sverige anammar den europeiska modellen

Större delen av 2000-talet har arbetet med mobility management i Sverige kretsats kring förstegsprincipen och TRAST. Dessa är än idag högst relevanta i arbetet men har kompletterats med mer aktuella rapporter efter att MAX avslutades 2009. TRAST vidareutvecklades i en rapport år 2010 som heter *Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*. I *Hållbart resande* gör Trafikverket och SKL ett tydligare avstamp gentemot EU och anammar det förhållningssätt som utvecklats under MAX. Genom att integrera den svenska förstegsprincipen och TRAST med de verktyg som utvecklats under MAX tar sig den svenska mobility management kontexten en ännu mer europeisk karaktär (Trafikverket & SKL, 2010).

Trivector, en privat konsult inom mobility management i Sverige, har tillsammans med Trafikverket anpassat en del av MAX-verktygen efter svenska förhållanden. SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) är det verktyget som under åren använts flitigast när mobility management projekt utvärderats i Sverige (Björk, 2005: s.12). Emellertid finns ett färskare verktyg tillgängligt som, om det följer samma utveckling som ovan nämnda publikationer, antagligen kommer att bli en grundpelare i arbetet med mobility management. I slutet av 2011 publicerade nämligen Trivector och Trafikverket *MaxLupoSE*. Det är det mest aktuella handboken i hur man på olika sätt kan integrera mobility management i den kommunala planeringsprocessen (Trafikverket & Trivector 2011: s.1)

MaxLupoSE bygger på följande tio principer:

1. *Hållbar lokalisering och planering*
2. *Tydliga kriterier för när MKB ska göras*
3. *Funktionell och organisatorisk integrering*
4. *Mobility management-rådgivning till byggherrar*
5. *MM-planer som krav eller förhandlingsfråga*
6. *Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav*
7. *Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan*
8. *Parkeringsköp*
9. *Max antal parkeringsplatser*
10. *Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar*

(Trafikverket & Trivector 2011: s. 5)

Dessa tio principer betonar hur mobility management kan användas av kommuner i planeringsprocessen. Här diskuteras en reform av den existerande parkeringsnormen som bygger på ett minimum antal parkeringsplatser. Istället förespråkar Trafikverket en mer flexibel parkeringsnorm där minimum gränsen tas bort. Färre parkeringsplatser tillåts om exploatören eller ägaren av faciliteten går med på mobility management villkor bestämda för den specifika platsen (Trafikverket & Trivector 2011: s. 27). Parkeringsnormen är ett nyckelverktyg inom mobility management och kan kombineras med ett flertal andra åtgärder. Genom högre parkeringsavgifter inne i staden skapas ett negativt incitament för bilanvändande. Om dessa kombineras med lägre parkeringsavgifter i fortorternas

bostadsområden skapas ett positivt incitament för att parkera bilen. På lång sikt kan liknande åtgärder om de kombineras med ett effektivare kollektivtrafiksystem minska bilismen avsevärt (Malmö stad, 2011: s. 24).

Förutom parkeringsnormer ligger stort fokus i MaxLupoSE på att höja medvetandet i stora projekt. Kommuner och exploatörer uppmuntras att i ett tidigare skede och i större utestreckning göra miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Kännedomen om miljövänligare alternativ ska även ökas bland byggherrar och näringsliv genom rådgivning och mobilitetsplaner.

Rådgivning ges även till kommuner i hur man med hjälp av Plan och bygglagen (PBL) och andra regelverk kan påverka utvecklingen så att den tar sig en mer hållbar karaktär. Därför framhåller handboken i MaxLupoSE vikten av att organisera den interna kommunikationen mellan förvaltningar och vikten av att upprätta samarbeten med andra regionala och nationella instanser. Integration och samarbeten mellan olika sektorer är något som måste genomsyra hela planeringsprocessen för att hållbara resultat ska kunna nås (Trafikverket & Trivector 2011: s. 11).

Även kommunala översiktsplaner (ÖP: n) belyses extra. Trots att ÖP: n är väldigt övergripande och kommunen har begränsad bestämmanderätt finns här stora möjligheter att påverka genom markanvisning. Detta stöts av PBL som ger kommuner rätt att planera markanvändandet i ÖP: n så att det gynnar hållbar utveckling. En förutsättning är att man har en bra samarbetsform mellan stadbyggnadskontoret och kommunal fastighetsförvaltare så att man jobbar i samma riktning. Kommunen kan således redan i ÖP: n påverka vart olika aktiviteter lokaliseras i översiktplanen och därmed minimera transporteringsbehovet och optimalt utnyttja det existerande transportsystemet. (Trafikverket & Trivector 2011: s. 11.12).

Trafikverket vill således med hjälp av MaxLupoSE lyfta fram de verktyg som svenska kommuner faktiskt har för att kunna påverka utvecklingen i en hållbar riktning genom mobility management.

3.2 Några svenska städer visar vägen

Verksamhet som inbegriper Mobility management förekommer i olika former och varierande utsträckning runt om i svenska städer. Vissa kommuner sticker dock ut ur mängden. Karlstad, Lund kan räknas som föredömen i Sverige. Redan i slutet på 1990-talet sjuöptes mobility management projekt som delar av det nationella projektet Miljöanpassat transportsystem (MaTS). MaTS var ett samarbetsprojekt mellan ett flertal myndigheter som initierades med anledning av de stigande koldioxidutsläppen. Fokus låg på att öka cyklandet i städerna och informera medborgarna om miljövänligare transporter.

Lunds kommun var först i Sverige med att etablera ett mobilitetskontor 1999 och ingick som en del i arbetet med projektet LundaMaTS (del av nationella MaTS). Från

mobilitetskontoret koordinerade man de olika delprojekten som innehöll ett flertal mobility management åtgärder. Delprojekten hade som mål att bland annat främja gröna transporter, etablera bilpooler i kommunen samt minska föräldrars bilskjutsande av barn till skolan (Liljas, 2001: s. 8).

Idag räknas Lunds grannstad Malmö till en av de drivande i utvecklingen. Bostadsmässan Boo1 i Västra hamnen 2001 var en katalysator och idag är Malmö internationellt kända för några av sina innovativa och lyckade mobility management kampanjer. I takt med att samarbetet med Köpenhamn ökat har även andra skånska städer anslutit sig till olika projekt. Successivt har södra Sverige blivit centrum för denna utveckling och hela Öresundsregionen ledande inom mobility management (Kemppinen, 2012).

Del 2 Fallstudie: Mobility management och Malmö stad

4.0 Introduktion till fallstudien

Denna del fokuserar enbart på Malmö stad och ämnar beskriva hur tillämpningen av mobility management åtgärder sett ut både externt och internt inom den kommunala organisationen.

Malmö är Sveriges tredje största stad med dryga 300. 000 invånare. Malmö stads organisation består av kommunfullmäktige, kommunstyrelse, 12 förvaltningar, 10 stadsdelsförvaltningar och är med sina dryga 20. 000 anställda Malmöns största arbetsgivare. Utöver den centrala organisationen tillkommer även en del kommunala bolag och nämnder i de olika förvaltningarna.¹

I mitten av 1990-talet tvingades politikerna i Malmö ta viktiga beslut för hur man skulle bryta den negativa samhällsutvecklingen som slagit hårt mot Malmö sedan avindustrialiseringen. Med stöd från regeringen gjordes omfattande satsningar på att omvandla Malmö till en kunskapsstad och lyfta den lokala ekonomin i sin helhet. Malmö högskola etablerades och Västra hamnen exploaterades. Omställningen kom att karaktäriseras av hållbar utveckling och det ”gröna”-tänket kom att bli ett signum för det nya Malmö som tog form. Idag har Malmö stad satt som mål att vara Sveriges klimatsmartaste stad år 2020 (Malmö stad, 2009).

Malmöns politiker beslutade även på tidigt 90-tal att staden i stor utsträckning skulle delta i det europeiska samarbetet. Medvekan i flertalet EU-projekt har genererat både kunskap och externa investeringar som varit avgörande för framväxten av det nya Malmö (Kemppinen, 2012). En kombination av EU-projekt, hållbar utveckling och utvecklingen av mobility management inom EU har bidragit till att mjuka åtgärder inom trafikplaneringen

¹ <http://malmo.se/Kommun--politik/flikelement/Om-oss/Organisation.html>, 2012-05-17

successivt fått en mer betydande roll i även i Malmö stads agenda (Trafikverket & SKL, 2010).

Mobility management är en återkommande term i Malmö stads strategiska dokument. I remissversionen av Trafikmiljöprogrammet för perioden 2012-2017 betonas bland annat vikten av mjuka åtgärder i arbetet med att skapa ett hållbart transportsystem (Malmö stad, 2011: s. 21). I samma dokument betonas även betydelsen av att ha den egna organisationens politiker och tjänstemän som den primära målgruppen i arbetet:

”Ska Malmö stad vara trovärdigt i detta arbete, är det viktigt att vi själva föregår med gott exempel. Genom att satsa på hållbart resande, effektiva transporter och främjandet av ny teknik minskar vi den egna organisationens samlade utsläpp och kostnader. Elcyklar, elbilar och förnybara bränslen såväl som riktlinjer för hållbart resande är viktiga komponenter när vi ska leva som vi lär i tjänsten. Detta ökar chanserna till samverkan och att få malmöbor och andra aktörer i staden att ändra sina beteenden.” (Malmö stad, 2011: s. 6)

4.1 Fallstudiens metod

I studien om Malmö stad har jag använt mig av tre olika datainsamlingsmetoder.

4.1.1 Litteraturgranskning

Dokumentstudien av denna del bygger på en granskning av vad rapporter, utredningar projektbeskrivningar gällande mobility management-verksamheten i Malmö. De flesta dokument är skrivna av Malmö stad men referensen till andra aktörer som har åsikter om Malmös verksamhet kan även förekomma.

Som empiriskt underlag har jag även använt mig av en utredning som jag utförde åt Tillväxtverket under våren 2012. Den heter *ERUF? Strategier och hållbar utveckling i Malmö stad* och behandlar Malmös medverkan i europeiska projekt som är delfinansierade av europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Under utredningen intervjuade jag ett flertal personer inom Malmö stads organisation och kom i kontakt med bland annat Magnus Fahl på Gatukontoret. Dessutom kom jag i kontakt med ett antal intressanta mobility management projekt under utredningen som väckte ett intresse och inspirerade mig att skriva om ämnet. De delar jag använt mig av behandlar mestadels Malmös förhållningssätt till EU men även vissa enskilda projektdetaljer.

4.1.2 Intervju

Magnus Fahl är enhetschef på Trafikmiljöenheten och ansvarar således för mobility management-arbetet i Malmö stad. Intervjun syftade till att komplettera litteraturens avsaknade faktadelar och tillföra en mer kvalitativ dimension till de rapporter och utredningar som Malmö stad publicerat.

Intervjun pågick i ungefär 30 minuter och frågorna behandlade både dåtid, nutid, framtid samt den externa och interna mobility management-verksamheten. Svaren är bearbetade, sammanfattade och integrerade i de empiriska delarna av Malmö stads externa och interna verksamhet. Frågorna i sin helhet hittar ni i bilaga 1.

På inrådan av Magnus Fahl kontaktade jag hans kollega Linda Medberg via mail för vissa kompletterande detaljuppgifter. Hon arbetar i Gatukontorets mobility management grupp och samordnar bland annat en intern verksamhetsutvärdering. Eftersom utredningen inte är färdig kunde hon dessvärre inte delge mig någon rapport i dagsläget. Däremot hade vi en mailkonversation där jag bland annat frågade vilken kampanj hon ville lyfta upp som den mest lyckade. Utöver det blev hänvisade Linda mig till Serviceförvaltningen angående ett pågående cykel-pools-projekt.

På Serviceförvaltningen fick jag kontakt med Gert Fransson som är projektledare för Malmö stads interna cykel-pool. Eftersom projektet är pågående finns ännu ingen utvärdering att tillgå. Emellertid fick jag uppgifter kring projektet som går att läsa om under kapitel 6.0. Uppgifterna ligger även som grund för urvalet av respondenter i enkätundersökningen.

4.1.3 Enkätundersökning

Syftet med enkäten var att ta reda på de anställdas resevanor till och från jobbet och privat. Fokus i enkäten ligger på att undersöka ifall man under sin anställning i Malmö stad anser sig blivit exponerad för mobility management åtgärder och ifall det i så fall påverkat respondenternas resevanor. Enkäten bidrar även med en komparativ del där jämförelse sker mellan de olika urvalsgrupperna. Syftet med enkäten är således inte att undersöka vad Malmö stad har gjort utan ifall deras tillämpningar haft någon effekt.

Enkäten skickades ut till fyra avdelningar på två olika förvaltningar i Malmö stad med totalt 56 anställda. För att kunna jämföra svaren skickades enkäten ut med två olika namn. Alla deltagare fick emellertid svara på exakt samma 10 frågor och ingen särskiljning gjordes förutom i sorteringen av svaren.

Enkäten var webbaserad och skickades ut via mail till de anställda. I mailet fanns en länk som tog dem till enkäten som fanns på en hemsida som heter www.surveymonkey.se. Fullständigt frågeformulär och en sammanställning hittar ni som bilagor (2,3 och 4.) En sammanfattning och resultatanalys hittar ni i kapitel 6.

Livsmedelsavdelningen, Miljöförvaltningen (18 anställda)

Genom en personlig kontakt som arbetar som livsmedelsinspektör på Miljöförvaltningen kunde jag skicka ut enkäten bland 18 anställda på livsmedelsavdelningen.

Jag har ingen förkunskap om denna respondentgrupp. Det ända jag vet är att de omfattas precis som resterande del av organisationen av den gemensamma resepolicyen men har inte antagit några ytterligare mobility management åtgärder utöver det.

Svarsfrekvensen i denna urvalsgrupp var 38 %, 7 av 18 deltog.

SDF-centrum (38 anställda)

Efter kontakt med Serviceförvaltningen angående Malmö stads cykelpool visade det sig att Stadsdelsförvaltningen (SDF) Centrum är den aktivaste förvaltningen i denna pool. I det läget insåg jag möjligheten till att kunna göra en jämförelse med livsmedelsavdelningen. Jag tog kontakt med alla avdelningschefer på SDF Centrum med en förfrågan om ifall de ville delta i en enkätundersökning. Efter ett antal avslag fick jag tillslut beskedet att tre avdelningar kunde tänka sig att delta. Enkäten skickades därefter ut till ekonomi-, HR- och administrativa avdelningen på SDF Centrum med totalt 38 anställda.

Svarsfrekvensen i denna urvalsgrupp var 53 %, 20 av 38 deltog.

5.0 Malmö stad- externa kontexten

5.1 Trafikmiljöprogrammet 2012-2017

Malmö trafikprogram skrivs av Gatukontoret, Miljöförvaltningen, Fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret. Trafikprogrammet beskriver hur staden ska gå till väga i skapandet av ett hållbart transportsystem. Här beskrivs mål, strategier och utmaningar. I remissversionen för Malmö trafikmiljöprogram för perioden 2012-2017 betonas vikten av att jobba med attityd- och beteendeförändringar i skapandet av Malmö framtida hållbara transportsystem.

Ett av de fyra målen i trafikmiljöprogrammet är att cykel, gång och kollektivtrafik ska utgöra grunden i Malmö transportsystem. Tanken är ett "hela resan"-koncept som bygger på ett intermodalt hållbart transportsystem. Malmö geografiska förutsättningar med den platta terrängen gör det möjligt att koppla samma gång- och cykelstråk med busslinjer och citytunnelns stationer. I övergången till det hållbara transportsystemet betonas det att fysiska åtgärder måste integreras med mjuka tillämpningar. Förtätning av staden, reducering av bilvägar och främjandet av cykel och gång måste således kompletteras med bland annat hastighetsbegränsningar, vägtullar och parkeringsnormer. Parkeringsnormerna syftar till att bland annat minska bilismen inne i staden och uppmuntra parkering istället för körande bland boende i Malmö. Byggandet av det

hållbara transportsystemet handlar således om att jobba med positiva och negativa incitament där gröna transportmedel alltid prioriteras framför bilen. Dessa åtgärder ska sedan kompletteras ytterligare med direkta mobility management åtgärder såsom informations-och kommunikationskampanjer (Malmö stad, 2011)

5.2 Tre faser

Utvecklingen av mobility management-verksamheten i Malmö kan delas upp i tre avgörande faser. De karaktäriseras av en projektintensivitet där många projekt och kampanjer påbörjats och genomförts i samband med dessa specifika händelser. Jag valt att kalla faserna för:

Västra hamnen (2001-2005)

Exploateringen av det gamla varvsområdet i Västra hamnen var starten för den gröna utvecklingen i Malmö. Västra hamnen karaktäriserar Malmös omställning från industri- till kunskapsstad. Här restes en postmodern skyskrapa i form av Sergio Calatravas Turning Torso och här byggdes det nya hållbara och klimatvänliga bostadsområdet som exponerades för världen under bostadsmässan Bo01. Västra hamnen är Malmös genom tiderna största flaggskeppsprojekt och är fortfarande under utveckling.

CIVITAS SMILE (2005-2009)

2005 blev Malmö stad tillsammans med Norwich lead partner för ett omfattande EU-projekt för hållbara transporter. Projektet hette SMILE (Towards sustainable Mobility for people in urban areas) och var en del av ett större initiativ som heter CIVITAS (Cleaner and Better Transport in Cities). SMILE är det enskilt största projektet inom hållbara transporter som genomförts i Malmö². Under SMILE genomfördes ett flertal mobility management-projekt som haft en avgörande betydelse för verksamhetsutvecklingen.

Citytunneln (2009-idag)

I oktober 2010 öppnade citytunneln i Malmö. Citytunneln innebar att Malmö fick tre stycken nya underjordiska tågstationer. En vid Malmö centralstation, en vid Triangeln mitt i staden och en i Hyllie som ligger närmare Öresundsbron. Den nya förbindelsen avlastade hela Malmös kollektivtrafiksystem och minskade restiden till Köpenhamn med 15 minuter. Det är den största stadsförnyelsen i staden sedan Västra hamnen och har skapat stora incitament för mobility management åtgärder.

² http://www.civitas.eu/index.php?id=70&sel_menu=6&proj_id=1, 2012-05-03

5.3 Extern tillämpning

Arbetet med mobility management började 2001 genom etableringen av ett mobilitetskontor i Västra hamnen och har sedan dess utförts i projektform eller i kampanjer som dessa tidsbegränsade åtgärder även benämns som. Kampanjerna har, i princip alltid, varit beroende av extern delfinansiering. Det är främst EU-medel, men även pengar från Naturvårdsverkets miljöinvesteringsprogram (LIP och KLIMP), som möjliggjort en omfattande utveckling av mobility management i Malmö.

Magnus Fahl³ benämner Västra hamnen som ursprunget för mobility management i Malmö. Eftersom ingen bött här tidigare fanns inga inrutade resevanor bland invånarna. Förutsättningarna var de bästa möjliga för tillämpning av beteendepåverkande åtgärder. Eftersom mobility management, precis som i resten av Europa, var något nytt och under utveckling var många av kampanjerna som utfördes under denna fas av testkaraktär. Det innebär att man inte hade några specifika utgångspunkter eller någon förförståelse grundad på tidigare erfarenhet. Tillvägagångssättet karaktäriserades av någon som på vardagspråk brukar benämnas under begreppet "learning by doing".

En del av kampanjerna som utfördes under Västra hamnen vidareutvecklades sedan under de två efterkommande faserna, vissa är aktuella än idag. Under tiden har såklart andra kampanjer tillkommit, modifierats, tillämpats igen och en del avlägsnats.

Förutom att cykeln ofta varit minsta gemensamma nämnare genom åren har kampanjerna riktats mot två fokusgrupper: Allmänheten och företag. I dessa fokusgrupper finns det sedan ofta primära och sekundära målgrupper. Kampanjformen har också följt vissa genomgående strukturen även om den innovativa dimensionen utvecklats successivt med åren. De former som jag kunnat identifiera i den tillgängliga dokumentationen är: Kommunikationsprojekt- antingen dialog med folk på gatan via olika typer av "events" eller via stora reklamkampanjer i media eller reklampelare i staden. Den andra kallas direktbearbetning där man tar direkt kontakt med en specifik målgrupp via telefon eller personliga möten. Metoderna och formerna kan kombineras i en relativt flexibel utsträckning och de flesta kampanjer består ofta av bägge delarna men där den ena är mer primär än den andra.

5.3.1 Allmänheten

Som jag påpekat ett flertal gånger inledningsvis är mobility management nästan uteslutande en del av ett större åtgärdspaket. I den här delen kommer jag emellertid att särskilja på åtgärdspaket och mobility management. Det innebär således att jag tittar närmare på renodlade mobility management åtgärder och nämner enbart åtgärdspaketet när det är viktigt för kontexten.

Nedan följer en sammanfattning av de olika fasernas betydelsefulla projekt som var riktade mot allmänheten:

³ Intervju med Magnus Fahl, 2012-04-19

Västra hamnen, 2001-2004:

Under denna period genomfördes många olika kampanjer i Malmö. Bara i Västra hamnen genomfördes fem stycken. Åtgärderna i staden bestod av omfattande informationsspridning till hushållen, informationsmöten med boende, olika tävlingar, tipspromenader och en kampanj där deltagare utmanades att cykla sträckor de normalt kört med bil. Målsättningen var att påverka så många grupper som möjligt att välja gröna transportmedel. Primärt fokus lades på vardagsbilisterna (Björk, 2005: s. 77).

Under denna period genomfördes två stycken cykelkampanjer som sticker ut ur mängden bland framgångsrika projekt. 2002 genomfördes de mjuka kampanjdelarna av projektet *Cykelstaden Malmö* som var ett stort åtgärds paket för att främja cyklandet i Malmö. Gatukontoret skickade ut en informationsbroschyr och cykelkarta över Malmö till samtliga hushåll (Malmö stad, 2007). Kampanjen följdes samma år upp av en annan omfattande Pr-kampanj. Denna gång använde sig Gatukontoret av annonser i skånska dagstidningar och reklampelare på stadens gator för att lyfta fram cykelns alla fördelar (hmskane.se, 2012).

CIVITAS SMILE, 2005-2009:

CIVITAS är ett europeiskt initiativ som påbörjades 2002 och som fortfarande pågår än idag. Syfte med CIVITAS är att bidra till en hållbar mobilitet genom att understödja städerna i arbetet med att skapa hållbara transportsystem. Det huvudsakliga målet med initiativet är att uppnå en tydlig skiftning mot det hållbara i den europeiska transportstrukturen. CIVITAS består av ett flertal projekt samt delprojekt runt om i EU. Sedan 2002 har över 60 städer medverkat.⁴

SMILE genomfördes under perioden 2005-2009 och förutom Malmö och Norwich deltog städerna Potenza, Suceava och Tallinn (Malmö stad, 2010). Magnus Fahl⁵ berättar att den stora fördelen med SMILE var möjligheten till att prova nya innovativa kampanjer. Delprojekten var till 50 % delfinansierade av EU och behövde inte generera någon ekonomisk avkastning. Fokus låg istället på att bidra till ökad kunskap inom ämnet. Av den anledningen var en del kampanjerna och projekten återigen av testkaraktär medan andra var vidareutvecklingar av projekt som utfördes under Västra hamnen-fasen.

Målen med mobility management åtgärderna inom SMILE var att: **1)** främja ett hållbart transportsystem genom mjuka åtgärder såsom information, marknadsföring, utbildning och vägledning; **2)** stimulera en övergång till kollektivtrafik, cykel och gång; **3)** att minska bilismen och således även de farliga utsläppen i staden.

Under SMILE gjordes många framsteg inom mobility management. Emellertid sticker en kampanj ut ur mängden. Både Magnus Fahl och Linda Medberg anser att kampanjen *Inga löjliga bilresor* är den framgångsrikaste genom tiderna⁶. Det var en omfattande cykelkampanj som innehöll en kombination av flera kommunikationsmetoder. Genom dagstidningar, gatu-events och tävlingar visar utvärderingen att kampanjen uppmärksammades av halva Malmös befolkning, fler än 20 % av dessa ansåg att den

⁴ http://www.civitas.eu/index.php?id=70&sel_menu=6&proj_id=1

⁵ Intervju med Magnus Fahl, 2012-04-19

⁶ Intervju med Magnus Fahl, 2012-04-19 + mailkontakt med Linda Medberg, 2012-04-20

påverkat deras syn på bilresor och över 90 % anser att det var en bra kampanj. Förutom de lokala framgångarna har kampanjen även uppmärksammats internationellt. (Malmö stad, 2010a: s. 23). Kampanjen är årligt återkommande och har genomförts i tre andra skånska städer: Burlöv, Kristianstad och Helsingborg⁷.

Utöver *Inga löjliga bilresor* har kampanjen *Berömda människor som cyklat i Malmö* varit framgångsrik. Denna kampanj är en vidareutveckling av *Cykelstaden Malmö* som genomfördes år 2002. Istället för hela staden riktade man in sig på åldersgruppen 25-34 åringar eftersom de tenderar att cykla minst i samhället. Utskicket bestod denna gång av en uppdaterad version av cykelkartan och boken "Berömda människor som cyklat i Malmö". Kampanjen bestod även av en del där kända människor som poserar med cykel på reklampelare runt om i staden. *Berömda människor som cyklat i Malmö* genomfördes två gånger under SMILE. I början på 2012 körde Gatukontoret återigen kampanj på stadens reklampelare. Kampanjen finns även idag som bloggversion på internet.

Vänlig väg till skolan/ Gå och cykla till skolan är ytterligare en kampanj som nått framgångar (Malmö stad, 2010b: s. 2). Projektet syftade till att minska föräldrars bilskjutsande av barn till skolan och främja en bättre gång och cykelmiljö för barn. Information delades ut till både föräldrar och barn och tävlingar arrangerades på totalt sex skolor i Malmö. Responsen var positiv och åtgärderna gav direkta resultat. Skjutsandet minskade successivt och har gjort det även vid senare mätningar (<http://klimp.naturvardsverket.se>, 2012)& (Malmö stad, 2010b: s. 2).

Tabell 1.0

Jämförelse mellan en omfattande resvaneundersökning som gjordes 2003 och en som gjordes 2008 visar att SMILE bidragit positivt till Malmös transportmönster. Som *Tabell 1* visar minskade bilismen med 12 % medan cykel och gång ökat med 3- respektive 6 %.

	2003	2008
Bil	53 %	41 %
Buss	10 %	9 %
Tåg	3 %	5 %
Cykel	20 %	23 %
Gå	14 %	20 %

Det är dock svårt att särskilja vilken åtgärd som bidragit mest. Men i och med dessa resultat existensberättigade SMILE en fortsatt mobility management-verksamhet inom Malmö stad. Resultatet visade i sin helhet att mobility management tillför en ytterligare dimension till samhällsplaneringen. Särskiljning var inte i detta läge intressant. *Källa: Malmö stad, 2010a.*

Citytunneln (2009 - idag):

När citytunneln skulle invigas i oktober 2010 såg Gatukontoret möjligheten att kombinera detta med nya mobility management-kampanjer för att öka kollektivresandet. Insatser sattes in redan innan invigningen och har fortsatt även efteråt.

⁷ <http://www.ingalovligabilresor.nu>, 2012-05-14

En av kampanjerna som genomfördes gavs namnet *Hela resan – från dörr till dörr* och var ett delprojekt i EU-projektet CARE-NORTH. Malmö stad jobbade med breda informationskampanjer riktade mot allmänheten för att få människor att i högsta möjliga mån använda hållbara transportalternativ under hela resan. Information om fördelarna som gröna transportmedel för med sig skickades ut till människor som bor vid de nyöppnade stationerna. Gatukontoret genomförde även events vid stationerna där man som passagerare bland annat kunde få en kram som tack för att man reste miljövänligt. Utöver det arrangerades även stora informationskampanjer tillsammans med ett centralt köpcentrum. Syftet är att få invånarna i Malmö att gå, cykla och åka kollektivt hela vägen från dörr till dörr (Kemppinen, 2012: s. 24).

Som en del av ett annat EU-projekt, *Öresund som cykelregion*, genomfördes även två cykelprojekt i Malmö. Den ena var en *Cykla fint* kampanj som genomfördes i maj 2011 där cyklister i Malmö blev tilldelade trafiksäkerhetsinformation. Den andra åtgärden är öppnandet av *Bike and Ride Hyllie*. Det är en cykelparkering med plats för 1000 cyklar direkt i anslutning till station Hyllie. Här finns, förutom möjligheten att parkera sin cykel, tillgång till toalett, förvarningsboxar och ytor för underhåll av cykel. Projektet är en kombination av mjuka verktyg och ett fysisk incitamenthöjande åtgärder för att locka människor att cykla till tåget (malmo.se, 2012a).

Andra beteendepåverkande åtgärder har tillämpats i samband med inflyttningen till Västra hamnens nya kvarter Flagghusen. Hela åtgärds paketet går under namnet *Mobility Management in New Urban Areas* som handlar om att bygga in förutsättningar för bilsnålhet i nya bostadsområden och komplettera dem med mjuka åtgärder. Insatserna ska ske direkt och inte vara några efterhandskonstruktioner. En bilpolsavgift har bland annat bakats in i en del av lägenheternas hyra och infrastrukturen är anpassad efter cyklism. Den hårda planeringen kompletteras med mjuka insatser som information, rådgivning och uppmuntring till ändrat transportbeteende. En variant av *Hela resan-från dörr till dörr* – kampanjen anpassades och tillämpades således i det nya bostadsområdet. Eftersom CARE-North pågår fram till 31 juli 2012 och inflyttningen till Flagghuset fortfarande pågår är kampanjen inte avslutad (Kemppinen, 2012, s. 25).

5.3.2 Företag

Nedan följer en sammanfattning av de olika fasernas betydelsefulla projekt som var riktade mot näringslivets företag:

Västra hamnen, 2001-2004

Under 2003 anordnade Gatukontoret företagsträffar under fem tillfällen. Fokus låg på att få det privata näringslivet att minska sina koldioxidutsläpp. Genom rådgivning med betoning på de hälsoeffekter och den kostnadsreducering grönare transportalternativ leder till hoppades man att några av företagen skulle ändra sina rutiner. Uppföljning visade också att företagen som deltagit på informationsträffar var positivt inställda till den här

typen av rådgivning. Hela 35 procent (ca: 40 st.) av företagen uppgav att deltagandet resulterat i konkreta åtgärder inom företaget (Björk, 2005: s. 79).

CIVITAS, 2005-2009

Företagen förblev en viktig målgrupp även under SMILE. För att få denna målgrupp att miljöanpassa sina transporter av varor och anställda genomförde Gatukontoret en kampanj som hette *Företag på cykel* som inkluderade seminarier och informationsmöten, rådgivning, frukostmöten och resvaneundersökningar bland de anställda (Malmö stad, 2010b: s. 4).

Totalt medverkade 80 stycken företag i kampanjen som pågick under tre år. Företagen köpte totalt 173 subventionerade kampanjcyklar till sina anställda. Kampanjen ansågs vara väldigt lyckad trots att man inte nådde alla uppsatta mål. Hela 90 % av företagen ansåg att kampanjen var bra, 80 % att kostnader sänkts och företagshälsan blivit bättre och 71 % uppgav att åtgärderna inom företaget skulle fortsätta även efter kampanjens slut (Malmö stad, 2010b: s. 23).

Citytunneln, 2009-idag:

I samband med invigningen av citytunneln genomfördes kampanjen *Hur kom du till jobbet idag?* Insatserna riktades mot stora företags in- och utpendlande personal. Kampanjen var ett stort samarbete mellan Skånetrafiken, Malmö stad, Lunds kommun och Skånes universitetssjukhus som finns i båda städerna. Den primära målgruppen var anställda som bodde i mindre kommuner och pendlade in till städerna varje dag. Förutom information om citytunneln erbjöds anställda att bli Skånetrafikens testresenärer. Även turtätheten på busslinjen 169 som trafikerar mellan de båda sjukhusen ökades och en informationskampanj genomfördes i samband med detta (malmo.se, 2012b).

5.4 Jämförelse Lund

Jämför man med kampanjer som utförts i Lund under samma period finns många likheter. Cykelutbildningar för invandrarkvinnor och *Gå och cykla till skolan* är exempel på projekt som tillämpats och återkommit i båda städerna. Idag sker även samarbeten mellan båda städerna i större utsträckning än tidigare. Kampanjen *Hur kom du till jobbet idag?* är ett bra exempel på detta. I takt med att den regionala identiteten växer blir även det ömsesidiga beroendet och fördelarna mer påtagliga. Båda städerna är både beroende och drabbas av den andra stadens dagliga pendlare. I projektet *Öresund som cykelregion* är ett av delmålen att tillsammans med Trafikverket ta fram ett nytt koncept för cykelstråket mellan städerna för att främja dagligt pendlande.

Likheterna mellan städerna är många. Båda städernas mobility management är måna om att använda nya medier för att kommunicera och försöker hela tiden anpassa verksamheten efter de samtida trenderna. Städerna är dessutom väldigt framgångsrika, jobbar efter ungefär samma mål och resvaneundersökningarna är nästa identiska. Det kan anses mer framgångsrikt när 23 % av Malmös befolkning cyklar eftersom det är mer än hela lunds invånarantal. Emellertid har Malmö de geografiska förutsättningarna för cykling med sin platta terräng medan Lund ligger i en sluttning vilket gör att deras 26 % cyklister är väldigt beundransvärt. Jämför man med Göteborg eller Linköping som har 50

respektive 55 % bilister och betydligt färre cyklister och gående sticker Malmö och Lund tillsammans med Uppsala ut med sina låga antal, 43 %, bilister⁸.

I och med LundaMaTS har Lund haft ett mindre EU-fokus i sitt mobility management arbete än Malmö. LundaMaTS har pågått sedan 1998 och fortskider än idag. Tillskillnad från Malmö har Lund en mer kontinuerlig verksamhet även om det är projektbaserat. Emellertid har Malmö deltagit i större internationella projekt med större finansiella verktyg som gjort att projekten man medverkat i och tillämpat kunnat genomföras i större omfattning. De kan även ses som testprojekt och behöver således inte generera någon annan samhällsnytta än kunskap.

5.5 Sammanfattning – Externa kontexten

Det finns en röd tråd genom hela 2000-talet och i utvecklingen av mobility management-verksamheten i Malmö. Kampanjer som testades under Västra hamnen-fasen har vidareutvecklats och tillämpats i modifierade versioner, i de två efterföljande faserna.

Satsningar har riktats mot allmänhet och näringsliv. Kampanjerna har varierat i både form och storlek. Förutom den omfattande resevaneundersökningen som gjordes 2003 och 2008 har några precisa siffror på beteendeförändringar inte kunnat presenteras på grund av brist på nollmätningar. De utvärderingar som gjorts av projekten tenderar emellertid visa på en positiv utveckling utifrån de uppgifter som medverkande allmänhet och företag uppgett (Björk, 2005, s. 78).

Utvärderingarna visar även att direktbearbetning av individer ger snabbare resultat medan stora kampanjer förväntas bidra till större strukturella förändringar på lång sikt. Resultatuppföljning är således lättare på individnivå medan det är svårare att särskilja vilka av delmomenten i större projekt i slutändan bidragit mest till den positiva utvecklingen. Slutsatsen blir att båda tillämpningsformerna antagligen behövs i kompletterande syfte (Kemppinen, 2012, s. 27).

Verksamheten genomgår en utvärdering för tillfället men de delar av framtiden som redan är planerade ser ut att följa ungefär samma mönster som tidigare.

⁸ EPOMM Modal Split Tool: http://www.epomm.eu/tems/result_cities.phtml?new=1, 2012-05-17

6.0 Interna arbetet

Hittills har satsningar på förarutbildningar i sparsamkörning gjorts bland personalen. Även en inköspolicy för tjänstebilar har antagits. Målet är att Malmö stads hela bilpark ska bestå av fordon som drivs av förnybara bränslen år 2020 (Malmö stad, 2011).

Förhoppningen är att man ska genom att föregå med gott exempel inspirera det lokala näringslivet och invånarna. På den egna hemsidan betonas de positiva hälsoeffekterna och kostnadsreduceringen som mobility management leder till. Företag tjänar pengar på friskare personal då sjukskrivningar och kostsamma och den enskilda individen förebygger hjärt- och kärlsjukdomar genom att promenera en halvtimme varje dag.

Ovanstående iakttagelse blir intressant när man studerar andra delar av den interna dokumentationen. I personalredovisningen för år 2010 finns ett helt avsnitt om företagshälsan. En utförlig beskrivning om hur man arbetar med att förbättra hälsan bland de anställda presenteras här. Utvecklingen är positiv och sjukskrivningarna minskar. Emellertid nämns inte mobility management över huvudtaget i detta avsnitt. Inga av åtgärderna eller anledningarna till den förbättrade hälsan inom den egna organisationen kan härledas till mobility management åtgärder. Inte heller nämns den egna organisationen en enda gång under mobility management-avsnittet i Trafikmiljöprogrammet.

6.1 Intern tillämpning

Det interna mobility management-arbetet har skett i betydligt mindre omfattning än det externa. Denna verksamhet är dessutom svårdokumenterad. Förutom förarutbildningar och en inköspolicy av fordon har jag emellertid kunnat slå fast att det funnits en intern mobility management verksamhet sedan 2003. Den karaktäriseras av fyra stycken projekt som genomförts under årens lopp. Två kortare, ett långvarigare cykel-pools-projekt och ett omfattande arbete med att ta fram en gemensam resepolicy för anställda inom kommunen.

Precis som i den externa delen tittar jag enbart på renodlade och uttalade mobility management-kampanjer som tillämpats på den egna organisationen.

Miljöpendling

Det interna arbetet började med en miljöpendlarkampanj på Gatukontoret 2003. Enligt den existerande dokumentationen har kampanjen, förutom den interna på Gatukontoret, genomförts två gånger under 2004 och en gång 2005.

Syftet med miljöpendlarkampanjen var att påverka de anställda till att välja miljövänliga pendlingsalternativ till bilen när de pendlar till och från jobbet. Trots att detaljerna kring utförandet skiljt sig åt vid de olika tillfällena har utformningen följt ungefär samma struktur. Initialt har kampanjen presenterats på avdelningsmöten, anställda erbjudits personliga mobilitetsplaner och veckans miljöpendlare utsetts bland kollegorna. Utöver

det har en miljöpendlartävling genomförts mellan olika avdelningar. Avdelningen som under en bestämd tidsperiod mest minskat den negativa miljöpåverkan i arbetspendlingen har tilldelats priser (Malmö, 2010b: s. 27 & Björk, 2005: s. 77).

Utvärderingen av pilotprojektet 2003 visade att de anställda tagit del av artiklarna och många uppskattade tävlingen där vinnande avdelning belönades med en personalfest. Nästan 40 % av de anställda ansåg att deras attityd påverkats under projektet. Beteendeförändringen var däremot inte lika hög. Bilkörandet till arbetet minskade efter tävlingen med 4 % och kollektivtrafikanvändandet samt samåkningen ökade med 3 % respektive 2 % (Björk, 2005: s. 79).

Under 2004 deltog fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret i kampanjen. Som ett resultat av medverkan minskade bilkörningen bland de anställda på fastighetskontoret med 4 % och på stadsbyggnadskontoret med hela 11 % (Malmö stad, 2005: s. 50)

Senast dokumenterade tillämning av miljöpendlarkampanjen skedde 2005. Denna gång finansierad personalkampanjen genom CIVITAS SMILE och omfattade totalt 300 anställda på Stadskontoret och Miljöförvaltningen. Vardagsbilister var den primära målgruppen och kampanjen hade tre huvudmål: **1)** att hälften av de anställda på båda kontoren efter kampanjen skulle ha ökad kunskap om miljöpendling. **2)** att 10 % av de anställda under kampanjens gång skulle ha testat ett nytt miljövänligare pendlingsalternativ. **3)** att 4 % av de anställda efter kampanjens slut skulle pendla miljövänligare till arbete än de gjort innan kampanjen påbörjades.

En enkätundersökning som 60 % av de anställda fyllde i efter kampanjen visade att två av tre mål nåtts. 11 % av de av de anställda hade provat andra pendlingsalternativ, 3 % bytte permanent till ett miljövänligare alternativ och bilkörandet hade direkt efter kampanjen minskat med 14 %. Emellertid ansåg enbart 38 % av de anställda att kampanjen bidragit till en ökad kunskap om hållbart pendlande (Malmö stad, 2010b: s. 28).

Eftersom den positiva trenden tenderar att nå sin höjdpunkt direkt efter kampanjen och sjunka successivt med tiden är en andra uppföljning någon tid senare eftersträvansvärd. Dessutom, kan man i slutrapporten läsa, att kampanjen bör semi-förankras eller åtminstone tillämpas på kontinuerlig basis för att långvariga resultat ska kunna nås (Malmö stad, 2010b: s. 28). Det ska här noteras att dokumentation saknas ifall denna kampanj tillämpats efter att projektet avslutades hösten 2005.

Cykelpool

1 juni 2009 initierades en cykelpool för alla anställda i kommunen. Poolen består av ca; 700 cyklar och handhas av Serviceförvaltningen. Tjänsten bygger på ett system där alla förvaltningar kan hyra cyklar åt sina anställda. Någon skriftlig utvärdering finns inte tillgänglig men enligt ansvarig personal på Serviceförvaltningen har projektet hittills varit väldigt lyckat. För tillfället är 700 cyklar uthyrda och Stadsdelsförvaltningen Centrum den är mest aktiva förvaltningen i poolen⁹.

⁹ Maillkontakt med Gert Fransson på Serviceförvaltningen, Projektansvarig för cykelpool.

Resepolicy

I december 2010 antog kommunfullmäktige en ny resepolicy för hela organisationen. Beslutet föranleddes av en omfattande process och utfördes av Gatukontoret som tog fram beslutsunderlag och presenterade det ursprungliga policyförslaget.

Magnus Fahl lyfter upp framtagandet av den gemensamma resepolicyen som ett framsteg. Tillsammans med förarutbildningar och en klimatvänlig kommunal bilpark är resepolicyen ett viktigt verktyg i arbete med att påverka beteenden i den egna organisationen¹⁰.

Den nya resepolicyen gäller alla anställda i kommunen som reser i tjänsten och har en relativt hög miljöprofil. I det inledande avsnittet kan man läsa att Malmö stad har ambitiösa miljömål och därför prioriteras gång och cykel i tjänsten framför kollektivtrafik som i sin tur ska prioriteras framför bil och flyg. Malmö stad ska även utveckla konceptet med resfria sammanträden i form av videokonferenser och andra distansalternativ. Malmö stad ska även och ställa höga miljökrav vid upphandling av reserelaterade tjänster. Utöver det ska en intern uppföljning ske regelbundet på förvaltningarna för att försäkra att resepolicyen efterföljs (Malmö stad, 2010c).

Som anställd är man skyldig att undersöka alla transportalternativ och välja de mest miljövänliga så länge det är inom rimliga förutsättningar och inte påverkar andra delar av verksamheten negativt. Med rimliga förutsättningar menas det som är inom ramen för vad som är tids- och ekonomiskt effektivt. Om omständigheterna kräver logi i tjänsten ska den anställda noggrant undersökt alternativen och välja det boendet som har högst miljöprofil och erbjuder ekologiska produkter (Malmö stad, 2010c).

Som chef måste man se till att de anställda är medvetna om resepolicyen och hur den ska tolkas och tillämpas i praktiken. Utöver det ansvarar chefer inom Malmö stad för att de rätta förutsättningarna för att främja miljövänliga alternativ finns. Det innebär att tjänstecyklar, bilpooler eller samåkningsalternativ måste finnas tillgängliga för de anställda vid behov (Malmö stad, 2010c).

Gatukontoret själva antog emellertid ursprungsförslaget. Den är delvis restriktivare men också modernare. I denna version som gäller från 1 april 2012 möjliggörs bland annat ett tillgodoräknande av arbetstid vid arbetspendling (Gatukontoret [Malmö stad], 2012). Tillskillnad från den gemensamma resepolicyen accepteras tid och kostnader sällan som argument då mobility management enligt deras externa policy är kostnadseffektivt. Genom tillgodoräknandet av arbetstid blir inte tågresor dyrare eller mer tidskrävande än flyget om man kan arbeta på vägen¹¹.

¹⁰ Intervju Magnus Fahl, 2012-04-19

¹¹ Intervju Magnus Fahl, 2012-04-19

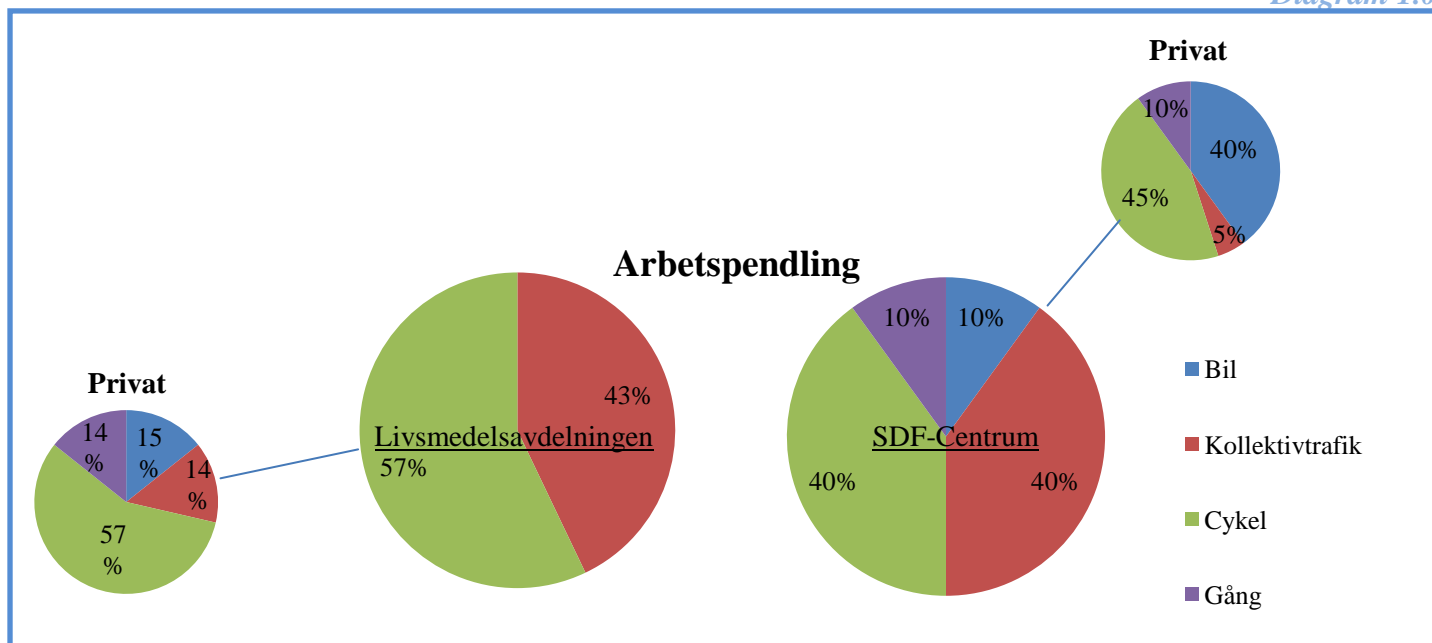
6.2 Analys av enkätundersökningen

Eftersom SDF-centrum är den mest aktiva förvaltningen i cykelpoolen är det intressant att undersöka ifall det medfört att de anställda blivit mer miljömedvetna i sina val av transportmedel jämfört med andra delar av organisationen.

Det finns en del likheter och skillnader mellan dessa två urvalsgrupper. Diagram 1.0 visar hur arbetspendlingen på båda förvaltningar följer ungefär samma mönster. Cykeln och kollektivtrafik används mest i detta syfte. Alla, förutom en respondent på SDF-centrum som kör bil, använder sig av hållbara transportmedel i arbetspendlingen.

Precis som *diagram 1.0* visar är även större delen av de privata resevanorna också av hållbar karaktär. Bilanvändandet stiger dock en del. På Livsmedelsavdelningen använder en respondent (14,3 5) bilen som främsta transportmedel privat. Motsvarande siffra är hela 40 % (8st.) av bland respondenterna på SDF-centrum. Totalt är dock de hållbara resorna fortfarande i majoritet på båda förvaltningarna.

Diagram 1.0



När det kommer till medvetandet anser 71,4 % av respondenterna på Livsmedelsavdelningen att de blivit delgivna information om miljövänliga transportmedel under sin anställning på Malmö stad. Motsvarande siffra är 60 % på SDF Centrum.

När det kommer till resvaneförändringar under anställningstiden skiljer sig emellertid förvaltningarna åt. Av de 71,4 % på bland respondenterna på livsmedelsavdelningen som ansett sig delgivits information är det enbart en person som angett att hon/ han ändrat sina resvanor både i tjänsten och privat under anställningstiden. Personen i fråga har minskat sitt bilanvändande och använder sig idag främst utav kollektivtrafiken. Det är ett eget val som ligger till grund för förändringen anger respondenten.

Däremot uppger hela 45 % av respondenterna på SDF-centrum att de ändrat sina resevanor i tjänsten och 35 % privat. Av de som ändrat sina resevanor anger majoriteten att bilanvändandet minskats, 65 % i tjänsten och hela 72 % privat. Även här är eget val ett vanligt svar men precis som *Tabell 2.0* visar anger några av respondenterna påtryckningar i form av mobility management som skäl.

<i>Tabell 2.0</i>	SDF-Centrum		Livsmedelsavdelningen	
	Ja	Nej	Ja	Nej
Förändrade resevanor i tjänsten	45 %	55 %	14,3 %	85,7 %
Minskat bilanvändande	65 %		100 %	
Anledningar till minskning (antal)	Info./ krav från arb.givare. (1)			
	Info. i samhället (2)		Eget Val (1)	
	Eget val (4)			
	Andra skäl (2st) = bostadsbyte			
Förändrade resevanor privat	35 %	65 %	14,3 %	85,7 %
Minskat bilanvändande	72 %		100 %	
Anledningar till minskning (antal)	Eget val (4)			
	Andra skäl (2) = bättre kommunikationer/ möjligheter		Eget val (1)	

Sammanfattningsvis kan man säga att de anställda på de deltagande avdelningarna använder sig mest utan av hållbara transportmedel i både arbetspendling och privat. Dock används bilen oftare i den privata sfären. Speciellt bland respondenterna på SDF-centrum. I det avseendet är personalen på livsmedelsavdelningen mer miljömedveten. Emellertid har mobility management åtgärder resulterat i större beteendeförändringar bland de anställda på SDF-centrum. Den största skillnaden mellan livsmedelsavdelningen och SDF-Centrum är det faktum att trots att man anser sig ha delgivits information har det inte

bidragit till någon resvaneförändring på livsmedelsavdelningen. Emellertid reser de anställda på livsmedelsavdelningen väldigt miljövänligt redan vilket gör att förbättringsmarginalerna är ytterst små. Fråga är då ifall man ska anse att de redan är väldigt miljövänliga eller att Malmö stad misslyckats med att nå fram till de anställda på livsmedelsavdelningen då de avisar arbetsgivaren som anledning till deras hållbara beteende?

6.3 Diskussion av enkätundersökningen

Variationen i svaren är större bland de anställda vid SDF-centrum. Detta kan bero på många anledningar. En av dem skulle kunna vara att svarsfrekvensen var större och antalet anställda fler. Man kan helt enkelt förvänta sig en större mångfald när gruppen tillfrågade är större

I enkäten hade jag med en fråga om hur länge respondenten arbetat på Malmö stad. Anledningen till att jag hade med denna fråga var för att jag hoppades på att kunna hitta en koppling mellan beteende och längd på anställning. Jag misstänkte att de som arbetat under en längre tid inom den kommunala verksamheten ändrat sina resevanor mer än de nyanställda eftersom de blivit utsatta för fler mobility management.

Antalet arbetade år inom organisationen varierade stort mellan de båda urvalsgrupperna. På livsmedelsavdelningen var fördelningen relativt jämnt och den största skillnaden var 6,5 år mellan den som jobbat längst och nyanställd. På SDF-centrum är skillnaden dryga 33 år. Jag har emellertid inte kunnat bevisa den kopplingen jag sökte. Även om de som varit anställda mindre än två år i större utsträckning kör bil och inte anser sig fått information om hållbarare transportalternativ är resultaten inte heltäckande. Variationen är för stor och något tydligt mönster går inte att urskilja. Det finns de som arbetat mer än tio år som kör bil till jobbet och de som arbetat mindre än ett år som anser sig ha fått information. Därmed avskriver jag längden på anställningen som något intressant eller relevant i undersökningen.

I min frågeställning tar jag upp arbetspendlingen av den enkla anledningen att Malmö stad haft många kampanjer riktade mot företag där man försöker påverka de anställdas pendling till och från jobbet.

Jag utelämnade också en direkt fråga angående resvanor i tjänsten. Anledningen är att man inte kan anta att alla reser i tjänsten. Däremot tar jag upp det i frågan angående ändrade resvanor i tjänsten. Där har jag utgått ifrån att de som svarat nej inte reser i tjänsten. Samtidigt är inte gruppen som svarar nej överhuvudtaget relevant då jag inte ämnar undersöka anledningen till varför man låter bli. Mitt syfte var att undersöka varför människor ändrat sina resvanor och ifall det fanns någon skillnad mellan urvalsgrupperna. Därför är enbart de som svarat ja på frågan relevanta för studiens syfte och utifrån det perspektivet anser jag att de data som inkommit håller.

7.0 Diskussion

En av de tuffaste utmaningarna i samhället är att få människor att agera hållbart utan att det ger en direkt personlig avkastning i stunden. Bilen är vår bästa vän och mest tillgängliga transportmedel samtidigt som den står i rak motsats till vad hållbarhet är.

När medvetandet är högt men agerandet uteblir blir betydelsen av mobility management tydligt. Mobility management varken tvingar fram en förändring eller vädjar till människans dåliga samvete. Istället underlättar man för människor i arbetet och privat som gör att de själva väljer ett hållbarare alternativ som först och främst gynnar dem själva. Avsändarens och mottagarens primära mål skiljer sig således samtidigt som båda blir tillfreds med resultatet. Mottagaren gör något som gynnar den egna hälsan eller ekonomin. En positiv bieffekt blir samhällsnyttan i sin helhet och ett lite renare samvete.

Malmö stad har arbetat med mobility management under hela 2000-talet och framgångarna har delvis varit stora. En anledning till de goda resultaten är det politiska stöd som tjänstemännen fått i arbetet med den gröna omställningen som genomförts. En stor del av denna omställning har handlat om trafikplanering och uppbyggnaden av ett hållbart transportsystem där mobility management är ett givet inslag i planeringsprocessen. Genom att integrera mobility management både i stadens översikts- och detaljplaner samt arbeta med parkeringsnormer och större åtgärds paket följer man i stora drag MaxLupoSE: s riktlinjer.

7.1 Två delar av samma organisation

Som studien visar kan tillämpningen av mobility management i Malmö delas upp i två olika delar; den externa och interna. Två områden som karaktäriseras av en del likheter men även stora skillnader och motsägelser.

Den största likheten, den som egentligen existens berättigar mobility management, är det faktum att åtgärderna visar på en positiv effekt. Oavsett om effekten är liten eller av samma magnitud som kampanjen *Inga löjliga bilresor* genererat visar studiens empiriska underlag på en relation mellan tillämpning av mobility management och en positiv utveckling av hållbar karaktär. Den andra likheten mellan den externa och interna verksamheten är utformningen. Alla åtgärder sker i projektform.

Skillnaderna blir betydligt mer komplexa och flerdimensionella. Till en början är det lätt att konstatera, med den empiriska studien som underlag, att den externa tillämpningen skett i större omfattning än den interna. Malmö stads organisation verkar vara väldigt fragmenterad där olika delar arbetar enskilt utan någon intern samverkan. Detta skapar stora inkonsekvenser. Vad jag menar är att man i den externa kontexten lyfter fram mobility management som ett nyckelverktyg för hållbart beteende i samhället. Något som inte alls tycks gälla internt i organisationen.

Motsägelserna är många. Som bekant betonas tillexempel betydelsen av mobility management i trafikmiljöprogrammet. I samma dokument läggs även stor vikt på att den egna organisationen agerar föredömligt i inspirationssyfte. När sedan de interna åtgärderna konkretiseras ligger fokus på renare bilpark och miljövänligare bilkörning bland de anställda. Åtgärder som snarare bör ses som stödåtgärder än renodlad mobility management.

Samma paradox uppstår när man granskar kampanjerna som riktas mot det lokala näringslivet och jämför dessa med interna åtgärder. I kampanjerna betonas de ekonomiska fördelar och positiva hälsoeffekter som mobility management åtgärder leder till. Likväl är inte mobility management ett centralt verktyg när man arbetar med personalhälsa i den kommunala organisationen. Det nämns överhuvudtaget ingenting som kan relateras till mobility management i personalredovisningen för 2010.

Jag menar att motsägelserna hade kunnat förklaras med strategiska orsaker ifall det var så enkelt att man medvetet förmedlade en sak, gjorde en annan och fick en avkastning på grund av det. I detta läge ter det sig emellertid väldigt egendomligt att inte tillämpa mobility management när det de facto bidrar till en positiv utveckling något som bland annat enkätundersökningen visar. Trots att de anställda redan är mer miljömedvetna i sina resval än genomsnittet i Malmö finns en koppling mellan intern tillämpning av mobility management och beteendeförändringar på SDF-Centrum.

Något som inte egentligen är nytt utan bara bekräftar de utvärderingar som gjorts av miljöpendlarkampanjerna. Att det är svårt att tillvarata positiva resultat inom den kommunala organisationen är förvisso inget nytt. Att totalt gå emot sina egna principer ter sig emellertid väldigt egendomligt.

Eftersom den kommunala organisationen ofta är ett trögt maskineri som präglas av en konservativitet har nya fenomen som mobility management svårigheter att etablera en intern trovärdighet, skriver Gatukontoret i utvärderingen av SMILE-projektet. Utöver det finns det brister i den interna kommunikationen. Båda skälen gör det svårt att både tillämpa och följa upp mobility management resultat på andra avdelningar än på Gatukontoret som har hand om verksamheten. För att förebygga detta bör därför mobility management kampanjer riktade mot den egna personalen åtminstone semi-förankras i den dagliga verksamheten för att skapa en medvetenhet och trovärdighet (Malmö stad 2010b: s. 32).

Trots denna väldigt insiktsfulla analys har en förankring fortfarande inte skett. Resepolicyn är det enda obligatoriska mobility management åtgärden som gäller för hela organisationen. Den kan uppfattas som progressivt och väldigt miljömedvetet men som vid en djupare granskning är ganska urvattnad i jämförelse med ursprungsförslaget. Det är en policy som trots sina ambitioner inte ens är i närheten av att vara lika avancerad och modern som den externa mobility management-verksamheten. Jag har svårt att begripa varför möjligheten att tillgodoräkna sig arbetstid vid arbetspendling och uppmuntrande av detta togs bort ur resepolicyn.

Denna del finns dock med i Gatukontorets interna resepolicy. I denna räknas inte pengar och tid som godtagbara ursäkten för användande av mindre hållbara transportmedel. Genom att möjliggöra ett tillgodoräknande av arbetstid blir tågresor varken dyrare eller mer tidskrävande än flyget. Denna paragraf överensstämmer med idén om att mobility management är både tids och kostnadseffektivt.

Eftersom Gatukontoret leder arbete med mobility management ser jag det som en ganska naturlig utveckling att de antar en lite mer restriktiv resepolicy. Emellertid ger Gatukontorets strategiska plan för verksamheten upphov till vissa frågetecken. Trots att man själv i SMILE-utvärderingen poängterar den problematik som existerar finns inga tydlig plan för den framtida interna mobility management-åtgärder. Inte ens en vision finns tillgänglig om man konsulterar avdelningen. Kopplingen mellan mobility management och hållbar utveckling tenderar helt enkelt att försvinna i det interna arbetet.

7.2 Orsaker och sammanhang

Att mobility management inte är en given del av det interna arbetet i Malmö stad tror jag kan härledas till det faktum att olika aktiviteter i kommunen ofta bygger på kortare projekt som är beroende av extern delfinansiering.

Projekten som genomförts, både internt som externt, har i stor utsträckning, som studien visar, varit beroende av externa finansiärer. Utan finansiering från EU hade till exempel Malmö aldrig kunnat genomföra alla moment som man gjorde i SMILE-projektet. Verksamhetsutvecklingen har hela tiden stått i relation till mängden externt kapital som är knutet till enskilda projekt. Verksamheten har anpassats efter denna form. Resultaten har ofta varit bra men koncentrerade till ett projekt. Det ger upphov till en fragmentering utan tydlig spridning till andra delar av organisationen. Dessutom har projekten som genomförts varit knutna till större stadsförnyelseprogram och de ekonomiska har resurserna lokaliserats till den externa kontexten. Denna resursfördelning har skapat en ekonomisk obalans och separerat de båda verksamhetsområdena i ett tidigt skede.

Projekt innebär en tidsbegränsning och dessutom är innovation och nytänkande ofta ett krav i de EU-projekt som Malmö deltagit i. Det innebär att medel inte beviljas till idéer som redan genomförts vid ett tidigare tillfälle. Något som är givande för utvecklingen av mobility management men som separerar den externa kontexten från den interna. Man kan således inte genomföras samma typer av åtgärder internt som externt. I detta läge har det inneburit att man istället satsat på klimatvänliga bilparker och förarutbildningar internt i organisationen. Jag tror därför inte att det handlar om en misstro mot en intern mobility management-verksamhet från Malmö stads sida utan att det helt enkelt är externa krafter som styr vilka projekt som kan genomföras och formar således verksamheten.

Jag anser heller inte att projektformen i sig själv är skadlig. Tvärtom tror jag att pilotprojekt är nödvändiga för att tillfredsställa de innovationskrav som ställs i det

postmoderna samhället. De behövs dessutom för att prova nya saker. Pilotprojekt är kort och gott viktiga för att kunna säkerställa en viss kvalitet innan de förankras i verksamheten. Problemen, anser jag, uppstår när förankringen uteblir. Och det är förankringen som saknas i Malmö stad. Den dåliga intern samordningen i kombination med projektberoendet gör att kunskapen som ändå genereras kan gå förlorad och Malmö förlora sin trovärdighet när man arbetar emot sina egna principer. Med förlorad kunskap menar jag de risker som projektbasis medför. Vad händer med kunskapen om verksamheten måste läggas ner på grund av brist på extern finansiering? Finns den inte förankrad på något sätt i den dagliga verksamheten existerar den heller inte.

Förutom ökad trovärdighet finns där fler aspekter att ta hänsyn till ifall Malmö stad skulle börja lyda sina egna råd. Tror man på de effekter som mobility management anses ge är inte Malmö stad ett undantag och skulle utan tvekan sänka sina kostnader ifall man försökte påverka sina anställda att välja hållbara transportmedel i större utsträckning. Slutligen menar jag att det vore en synd att förringa de framgångar som nåtts inom mobility management i Malmö lika mycket som det vore utvecklingshämmande att negligera den problematik som existerar. Det empiriska underlaget visar att det finns tydliga skillnader mellan den externa och interna tillämpningen av mobility management. Problematik som delvis skulle kunna förebyggas genom mer förankring och tydligare intern samordning.

8.0 Slutsatser

Under hela 2000-talet har Malmö stad bedrivit och utvecklat sina mobility management-verksamhet som en del av den gröna utvecklingsplanen för hela staden. Åtgärder har tillämpats både externt i samhället och internt i den egna organisationen. Resultaten har varit positiva och en koppling mellan mobility management och förändrade resvanor har kunnat identifieras bland allmänheten och anställda i Malmö stad. En spricka har emellertid uppstått mellan dessa två tillämpningsområden. En spricka som kantas av motsägelser. De externa projekten har nått stora framgångar samtidigt som kopplingen mellan hållbar utveckling och mobility management tenderar att vara ytterst vag när det kommer till interna strategier.

Fragmenteringen mellan den interna och externa verksamheten kan härledas till den projektform som verksamheten utförs och till beroendeförhållandet staden har till extern finansiering. Eftersom projekten ofta varit knutna till omfattande stadsförnyelseprogram har resurserna lokaliserats till den externa kontexten. Den interna verksamheten har istället fokuserat på andra typer av projekt. En kunskapsspridning mellan de olika kontexterna har uteblivit. Inte har någon omfattande förankring av mobility management till den dagliga verksamheten heller skett. Något som kan förklaras med att både projekt och extern finansiering är tidsbegränsade. Malmö stad visar således stora brister i den

interna kommunikationen som bland annat MaxLupoSE framhåller som väldigt viktigt i arbetet med mobility management.

Trots vissa fantastiska resultat riskerar en utebliven förankring leda till att kunskap går förlorad och att mobility management-verksamheten måste läggas ner ifall den externa finansieringen avtar. Malmö stad skulle dessutom kunna skära ner på vissa personalkostnader samt tydligare bidra till Malmös gröna omställning ifall man i större utsträckning skulle anamma de mobility management åtgärder som man själv förespråkar.

Litteraturförteckning

- Björk, E. (2005). *Mobility management i Öresundsregionen*. Institutionen för Teknik och samhälle. Avd. Trafikplanering. Lund: Lunds Tekniska högskola.
- Carnara, P., (1999). *Mobility Management for the Urban Environment: Leicester demonstration site*. Leicester, UK., Loughborough University.
- Creswell, J., (2009). *Research Design. Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. 3 red. London: SAGE Publications.
- European Plattform on Mobility Management [EPOMM], (2009a). *MAXimera Mobility Management: En guide till resultat från EU-projektet MAX som syftar till att utveckla, standardisera och förbättra Mobility Management*. Tillgänglig: www.epomm.eu. [2012-05-25].
- European Plattform on Mobibility Management.(2009b).[Elektronisk].*EPOMM - Managing mobility for a better future*. Tillgänglig: www.epomm.eu. [2012-05-25].
- Falkemark, G., (2006). *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Riga: Gidlunds förlag.
- Fastighetskontoret., Gatukontoret., Miljöförvaltningen & Stadsbyggnadskontoret.(2011). *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017*. [Remissversion]. Malmö: Malmö Stad.
- Fitzroy, S. & Litman, T, (2012). *Safe Travel: Evaluating Mobility Management Traffic Safety Impacts*. Canada: Victoria Transport Policy Institute.
Tillgänglig: <http://trid.trb.org/view.aspx?id=898473>. [2012-05-25].
- Gatukontoret. (2012). *Resepolicy för Gatukontoret*, Malmö: Malmö stad.
- Gatukontoret.(2007). *Cykelstaden Malmö*, Malmö: Malmö Stad. Tillgänglig: http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000142049/fb06_cykelstaden.pdf [2012-05-25].
- Gatukontoret.(2010a). *CIVITAS SMILE: Final Publishable Report: Towards a sustainable transport system in Malmö, Norwich, Potenza, Suceava and Tallinn*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: http://www.civitas-initiative.eu/index.php?id=70&sel_menu=6&proj_id=1#downloads. [2012-05-25].
- Gatukontoret.(2010b). *CIVITAS SMILE Measure number 11.1 M - Managing Mobility Needs of Private Persons and Business Sector*, Malmö: Malmö. Tillgänglig: http://www.civitas-initiative.eu/index.php?id=70&sel_menu=6&proj_id=1#downloads. [2012-05-25].
- Hydén, C (red.),.(2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Malmö: Studentlitteratur.

Hållbar mobilitet Skåne.(2012).[Elektroniskt]Kommunikationskampanj-cykling för alla. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>. [2012-05-25].

Kemppinen, J.(2012). *ERUF? Strategier och hållbar utveckling i Malmö Stad*. Tillväxtverket.

Kommunfullmäktige Malmö stad.(2009). *Miljöprogram för Malmö stad 2009-2020*. Malmö: Malmö stad.

Kommunfullmäktige Malmö stad.(2010c). *Resepolicy för Malmö stad*. Malmö: Malmö stad.

Layard,A., Davoudi, S., & Batty, S.(red.),(2001). *Planning for a Sustainable Future*. London: Spon Press.

Liljas, S.(2001). *Mobility Management för hållbara transporter - erfarenheter från några svenska kommuner*, Stockholm: Svenska Kommunförbundet.

Malmö stad.(2012a) [Elektronisk]. *Bike and Ride Hyllie*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Gang--och-cykeltrafik/Bike-and-Ride/Bike-and-Ride-Hyllie.html>. [2012-05-25].

Malmö stad.(2012b).[Elektronisk]. *Hur kom du till jobbet idag?* Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Mobility-Management/Kampanjer/Hur-kom-du-till-jobbet.html>. [2012-05-25].

Miljönämnden.(2005).*Miljöredovisningför Malmö stad 2004*, Malmö: Malmö stad.

Naturvårdsverket.(2012).[Elektronisk].*Miljöregister*. Tillgänglig: <http://klimp.naturvardsverket.se/mir/showAtgard.do;jsessionid=F2975E242118EE3D4FF1BA7534D03382?bInv=KLIMP&bprId=46&arendeNr=11&versionsNr=2&atgardNr=12>. [2012-05-25].

Näringsdepartementet (2001). *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*. Stockholm: Sveriges Regering (Prop. 2001/02:20)

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2010). *Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*. Solna: Sveriges Kommuner och Landsting .

Trivector AB & Trafikverket.(2011). *MaxLupoSE-råd om hur mobility management kan användas i dnen kommunala planeringen*. Borås: Trafikverket.

Trivector AB.(2012).[Elektronisk]. *Effektiva Åtgärder*. Tillgänglig: <http://www.mobilitymanagement.se/praktik/atgarder>. [2012-05-25].

Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret.(2005).*Handbok i bilsnål samhällsplanering*. Lund: Lunds Kommun.

Trafikverket.(2012).[Elektronisk].*Trafik för en attraktiv stad*. Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>.[2012-05-25].

Vägverket.(1999).*Vägtrafikledning, Transportinformatik, ITS, Vägformatik och Transportteleteknik.*, Borås: Vägverket (Publ. 1999: 132).

Vägverket.(2002). *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen - ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet*. Borås: Vägverket (Publ. 2002:72).

Bilagor

Bilaga 1, frågeformular: intervju med Magnus Fahl

Hur många arbetar med mobility management i Malmö stad?

Hur många pågående projekt har ni?

Stämmer min tolkning att verksamhetsutvecklingen kan delas upp i tre faser?

Har någon fas varit viktigare än de andra?

Vilka moment har varit mest framgångsrika?

Hur ser verksamhetens framtidsplaner ut?

Hur arbetar man med mobility management i den egna organisationen?

Notis: Följdfrågor och allmän diskussion tillkom till ovanstående förberedda frågeformular.

Bilaga 2, frågeformulär: enkätundersökning

1) Hur länge har du jobbat på Malmö stad?

2) Hur tar du dig till jobbet flest dagar i veckan?

Bil

Cykel

Gång

Kollektivtrafik

3) Vilket transportmedel använder du mest privat?

Bil

Cykel

Gång

Kollektivtrafik

4) Har du ändrat dina resvanor i tjänsten sedan du började arbeta på Malmö stad?

Ja/Nej

5) Om JA på fråga 4, Har du minskat bilanvändandet?

Om NEJ på fråga 4, Gå vidare till fråga 7

Ja/ Nej

6) Om Ja på fråga 5, Beror minskningen på (välj ett eller flera av nedanstående alternativ):

Om NEJ på fråga 5, gå vidare till fråga 7.

Information/ krav från din arbetsgivare

Information ute i samhället

Eget val

Andra skäl (uppge skäl).....

7) Har du ändrat dina resvanor privat sedan du började arbeta på Malmö stad?

Ja/ Nej

8) Om JA på fråga 7, har du minskat bilanvändandet?

Om NEJ på fråga 7, gå vidare till fråga 10

Ja/ Nej

9) Om Ja på fråga 8, Beror minskningen på (välj ett eller flera av nedanstående alternativ):

Om NEJ på fråga 8, gå vidare till fråga 10.

Information/ krav från din arbetsgivare

Information ute i samhället

Eget val

Andra skäl (uppge skäl).....

10) Har du, oberoende påverkan, delgivits information om miljövänligare resealternativ under din anställning på Malmö stad?

Ja/ Nej

Bilaga 3, enkät: Resval, Livsmedelsavdelningen.

Enkätnamn: Resvanor, Antal frågor: 10 Respondentgrupp: Livsmedelsavdelningen, Miljöförvaltningen Malmö Stad (MS) Antal utskick: 18 Antal respondenter: 7 (38 % av urvalsgruppen)				
Hur länge har du arbetat på MS*?	Alla svar: 7,6,5,3,2,1 och 0.5: Genomsnitt: 3,5 år.			
Hur tar du dig tilljobbet?	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång
	0 %	42,9 %	57,1 %	0 %
Mest använda transportmedlet privat?	14,3 %	14,3 %	57,1 %	14,3 %
Ändrade resvanor i tjänsten?	Ja		Nej	
	14,3 %		85,7 %	
Om JA, har bilanvändandet sjunkit! (1 respondent)	100 %			
Anledning till varför bilanvändandet sjunkit (Antal, flervalsmöjlighet)	Info.krav från arb.givare	Info. ute i samhället	Eget val	Andra skäl
			1st	
Förändrade resvanor privat sedan anställning vid MS	Ja		Nej	
	14,3 %		85,7 %	
Om JA, har bilanvändandet sjunkit? (1 respondent)	100 %			
Anledning till varför bilanvändandet sjunkit	Info.krav från arb.givare	Info. ute i samhället	Eget val	Andra skäl
			100 %	
Oberoendepåverkan. Har respondentera delgivits info. om miljövänligare resealternativ sedan påbörjad anställning vid MS?	Ja		Nej	
	71,4 %		28,6 %	

Bilaga 4, enkät: Hur reser jag? SDF-Centrum

Enkätnamn: Hur reser jag? Antal frågor: 10 Respondentgrupp: HR-avd., Ekonomiavd., administrativa avd. SDF-Centrum, Malmö stad. Antal utskick: 38 Antal respondenter: 20 (53 % av urvalsgruppen)				
Hur länge har du arbetat på MS*?	Alla svar: 0,5, 0,5, 0,7, 0,8, 1,5, 1, 2, 2, 2, 2, 2, 2, 3, 3, 3, 5, 10, 13, 14, 23, 24, 34, Genomsnitt: 7,2 år, median: 2år			
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång
Hur tar du dig till jobbet?	10 %	40 %	40 %	10 %
Mest använda transportmedlet privat?	40 %	5 %	45 %	10 %
Ändrade resvanor i tjänsten?	Ja		Nej	
	45 %		55 %	
Om JA, har bilanvändandet sjunkit! (9 respondenter)	65 %		35 %	
	Info.krav från arb.givare	Info. ute i samhället	Eget val	Andra skäl
Anledning till varför bilanvändandet sjunkit (Antal, flervalsmöjlighet)	1st	2st	4st	1st
	Ja		Nej	
Förändrade resvanor privat sedan anställning vid MS	35 %		65 %	
Om JA, har bilanvändandet sjunkit? (7 respondenter)	72 %		28 %	
	Info.krav från arb.givare	Info. ute i samhället	Eget val	Andra skäl
Anledning till varför bilanvändandet sjunkit (Antal, flervalsmöjlighet)			3	2
	Ja		Nej	
Oberoendepåverkan. Har respondenterna delgivits info. om miljövänligare resealternativ sedan påbörjad anställning vid MS?	60 %		40 %	