



**LUNDS**  
UNIVERSITET

Beteendepåverkande åtgärder i planering  
för ökat kollektivt resande  
En studie om Enköpingsprojektet

SGEL36

Samhällsgeografi: Examensarbete inom kandidatprogrammet för samhällsplanering

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Vårterminen 2019

Författare: Albin Bellander

Handledare: Ann-Katrin Bäcklund

## Abstract

This paper examines how planning can increase the ridership on public transit by using measures that influence behaviour. This is done by examining the planning process of the new bus network that is to be implemented in the city of Enköping which aims to increase the ridership on city buses. Mobility management is a tool in planning which entails the use of measures to influence peoples' behaviour and to support sustainable transportation. The paper examines if and how mobility management can be implemented in the planning process of the new bus network. This is done by interviewing actors from Enköping municipality and Region Uppsala that are involved in the planning process and analyzing municipal transport documents.

The paper shows that the actors see great value in measures that influence behaviour. However, the two organizations lack methods in working with mobility management. Mobility management has not yet been implemented in the project and is likely to be used as a marketing tool to encourage ridership rather than an integrated part in the planning process. This may not be effective in increasing the ridership since investment in public transit and mobility management must be complemented by actions that makes car-use less attractive.

Keywords: sustainable transport planning, mobility management, public transport, car use, travel demand management

Nyckelord: hållbar transportplanering, mobility management, kollektivtrafik, bilism, beteendepåverkan

## Förord

Jag vill rikta ett stort tack till aktörerna från Enköpings kommun, Region Uppsala och Trivector för deltagandet i denna uppsats. Utan tillgången till er hade denna uppsats inte varit möjlig.

Jag vill även tacka min handledare vars råd och anvisningar har hjälpt uppsatsens utveckling.

Till sist vill jag ge ett stort tack till mina kollegor i programmet som byggt den säkra grund varpå jag kunde utforma denna uppsats.

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	1
2. Syfte .....	3
2.1 Frågeställning .....	3
3. Teoretiskt ramverk .....	4
4. Avgränsningar .....	12
5. Enköpingsprojektet .....	13
6. Metod .....	17
7. Resultat från det empiriska materialet.....	22
7.1 Mobility managements roll i planeringen .....	22
7.2 Ansvarsfördelning mellan kommun och region.....	28
7.3 Hinder och möjligheter för implementering av mobility management..	31
7.4 Planeringen för ett ökat kollektivt resande.....	34
7.5 Planeringsdokument: Trafikstrategi & Parkeringspolicy.....	36
8. Analys: Enköpingsprojektet och hållbar transportplanering.....	38
9. Diskussion och slutsats .....	44
10. Referenslista.....	48
11. Bilagor.....	51

*Denna sida har med avsikt lämnats tom*

## 1. Inledning

Bilen har under de senaste 50 åren ökat människans geografiska räckvidd. Privatbilens utveckling har möjliggjort en infrastruktur som i sin tur har satt sin prägel på våra städer, hur vi rör oss och var vi lokaliserar olika verksamheter (Hydén, 2008). Biltrafiken har dramatiskt utvecklat mänskliga flöden i tid och rum och har även gett upphov till en rad konsekvenser som vi nu måste hantera. Biltrafiken orsakar trängsel i våra städer där luftföroreningar och buller sätter prägel på den urbana och mänskliga miljön. Den ger upphov till trafikolyckor och försämrade flöden i staden samt tar en stor mängd mark i anspråk som skapar barriärer i landskapet och fragmenterade byggda miljöer (Hydén, 2008). Dessa är endast ett antal övergripande konsekvenser som bilismen orsakar, men listan kan göras lång.

I dag präglar biltrafikens effekter planeringen i stor utsträckning. Planerare har under de senaste åren kommit att bli allt mer inriktade på att bemöta och behandla de effekter som transporter har orsakat. Under de senaste decennierna har bilens konsekvenser blivit allt mer uppenbara vilket har gett upphov till ambitionen att skapa hållbara lösningar för att reducera bilens påverkan i samhället (Greene & Wegener, 1997). För cirka 30 år sedan fick hållbarhetsbegreppet en tydligare plats i samhällsdiskursen. Det var en viktig punkt i planeringens historia då ambitionen inom planeringen samt andra samhällsområden förankrades till att styra utveckling mot mer hållbara former (Brundtland, 1987). I och med Brundtlandrapporten förankrades ett tydligare mål om den framtida samhällsutvecklingen (Brundtland, 1987). Hållbarhetsbegreppet har sedan dess utvecklats och applicerats inom diverse samhällsområden där transportsektorn är ett betydande område för att uppnå en hållbar framtid.

Att förankra och integrera hållbarhetsarbetet inom transportsektorn är inte en enkel uppgift. Bilen är en viktig förutsättning för individers rörlighet då det rör sig om människans ökade förmåga att förflytta sig samt den samhällsekonomiska utvecklingen (Hydén, 2008, s. 21). Detta trots att bilen ger upphov till en rad problem. Med ambitionen att reducera bilismen uppstår motsättningar och konflikter. Hydén beskriver detta som; ”*I grunden handlar det om en avvägning mellan kraven på individens frihet, ekonomisk utveckling och kvalitén på människans miljö. Exakt vilken avvägning som krävs för att åstadkomma en hållbar utveckling, är det ingen som kan säga med bestämdhet.*” (Hydén, 2008, s. 40). Det finns olika intressen, mål och konsekvenser som tillsammans skapar ett komplext problem i hur vi kan planera och styra en hållbar utveckling.

Planeringen strävar idag mot att lösa och motverka de konsekvenser som transporter skapar i våra städer. Den hållbara transportplaneringen innebär att planeringen måste påverka människors efterfrågan på transporter, inte planera för ett utökat utbud av transporter (Schiller et al, 2010, 2). Ett centralt koncept i den hållbara transportplaneringen för att påverka efterfrågan på transporter kallas *travel demand management* (TDM). TDM är ett koncept som innefattar olika åtgärder som planeringen bör nyttja för att kunna påverka efterfrågan på transportanvändningen och i synnerhet bilanvändningen (Gärling & Schuitema, 2007). I den konkreta planeringen för att påverka människors beteenden och transportanvändning är arbetssättet *mobility management* en central idé i Sverige för hur planeringen kan använda beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbara transporter (Trafikverket, 2011). Mobility management är därmed ett arbetssätt som härstammar från koncepten om hållbar transportplanering och TDM som kan användas i planeringen för att påverka beteenden inom bilanvändning.

## 2. Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka möjligheter som finns för att implementera beteendepåverkande åtgärder med hjälp av mobility management i planeringsprocessen. Detta görs genom att studera det planerade busslinjenätet i Enköping stad. Syftet är också att undersöka om och hur mobility management kan spela en roll i planeringsprocessen för ett ökat kollektivt resande.

### 2.1 Frågeställning

Hur kan planeringen med hjälp av beteendeförändrande åtgärder skapa ett ökat kollektivt resande?

Vidare undersöks de specifika frågeställningarna;

- Hur resonerar aktörerna inom projektet om beteendeförändring och mobility management samt dess roll i projektet?
- Vilka hinder och möjligheter finns för mobility management i projektet?
- Vilket ansvar bör en region och kommun ha för implementeringen av mobility management?
- Vad anser aktörerna vara viktigast för att få ett ökat kollektivt resande?

För att besvara dessa frågeställningar kommer Enköpingsprojektet samt Enköpings kommun att användas som studieobjekt.



### 3. Teoretiskt ramverk

Den teoretiska utgångspunkten som ligger till grund för uppsatsen är hållbarhetsarbetets funktion inom transportsystem, trafikplanering samt beteendeförändring och beteendepåverkan i form av mobility management.

#### 3.1 Hållbar transportplanering

Hållbar transportplaneringen är en utveckling av den traditionella transportplaneringen. Det finns därför två förhållningssätt där den traditionella transportplaneringen är baserad i att utveckla utbudet av transportinfrastruktur medan den hållbara planeringen hanterar efterfrågan på transporter och en mer hållbar användning av transportsystem (Schiller et al, 2010, s. 3). Detta innebär att hållbara transportsystem istället syftar till att påverka resandet i sig, distanser som folk reser, benägenheten att resa samt antalet resor (Schiller et al, 2010, s. 2).

I boken ”*Sustainable Transportation*” beskriver författarna processen av att integrera den hållbara planeringen inom transportsektorn (Gudmundsson et al, 2016). Här framgår att det, under senaste decennierna, har funnits ambitioner att utveckla hållbara transportsystem. Dock saknas fortfarande konkreta utvecklingar av hållbara lösningar (Gudmundsson et al, 2016, s. 1) Istället beskriver författarna en framtidsutveckling där konsekvenserna av transportsektorn förmodligen kommer bli allt mer utbredd på grund av den ökade efterfrågan på mobilitet och infrastruktur (Gudmundsson et al, 2016, s. 1). Författarna i boken ”*Transitions towards Sustainable Mobility*” argumenterar istället att för att nå hållbara transportsystem kan inte planering enbart grundas på teknologiska innovationer. Det måste också ske större övergångar inom de ekonomiska, kulturella och beteendeförankrade delarna av samhället för att uppnå ett hållbart transportsystem (Van Nunen et al, 2011, s. 5).

I den svenska kontexten beskriver Christer Hydén att ambitionen inom planeringen sedan 90-talet har varit att skapa ett mer holistiskt trafiksystem med fokus på trygghet, säkerhet och miljöaspekter där utveckling av trafikinfrastruktur ska vara transporteffektiv, tillgänglig och attraktiv (Hydén, 2008, s. 40). Ambitionen för dessa mål har varit att kombinera information och fysiska åtgärder i planeringen där trafiken och människan ska anpassas

till varandra där människan genom information och beteendepåverkan ska kunna välja hållbara transportmedel och förankra ett hållbart trafikantbeteende (Hydén, 2008, s. 41).

Kunskapen om att kombinera fysiska åtgärder i infrastrukturen med information för att bättre främja en hållbar användning av trafiksystemet återfinns även i annan forskning inom ämnet. I en artikel i *Transport Research Record* beskriver författarna vikten av att kombinera olika åtgärder för att kunna främja hållbara transportsystem (Black & Schreffler, 2010). Här argumenterar författarna att arbetet för att bemöta efterfrågan på mobilitet och tillgänglighet inte längre kan förlita sig på åtgärder och utvecklingar av transportinfrastruktur som till exempel vägar, spår eller klimatbilar (Black & Schreffler, 2010, s. 81). Författarna betonar istället vikten av att framtidens strategier måste fokusera på information och beteendepåverkan inom redan existerande transportinfrastruktur och fokusera mindre på att implementera stora och kostsamma infrastrukturprojekt för att hantera ökningen av trafikflöden (Black & Schreffler, 2010, s. 82).

Samma tes återfinns även i boken *"Mobilities: new perspectives on transport and society"* där författaren Glenn Lyons urskiljer två förhållningssätt i utveckling av transportsystem; "technology fix" och "behaviour change" (Lyons, 2016, s. 159). Här argumenterar Lyons att technology fix är ett förhållningssätt eller åtgärdsval inom transportplaneringen där åtgärder följer en "business as usual"-process där förhållningssättet innebär fortsatta investeringar och utvecklingar av kapaciteten i infrastrukturens system (Lyons, 2016, s. 162). Detta förhållningssätt syftar till att öka mängden och effektiviteten av flöden i ett transportsystem, snarare än att hantera den totala mängden flöden. Detta faller in i de sorters fysiska åtgärder som har beskrivits tidigare där dessa sorters åtgärder, argumenterar Lyons, hanterar symptomen av transportsystem men inte den underliggande problematiken av ökad trafikmängd (Lyons, 2016, s. 166). Lyons menar istället att dessa "technology fix" måste kombineras med "behaviour change", som istället syftar till att influera människors beteenden, attityder och val när det kommer till hur människor använder trafiksystem. Här syftar "behaviour change" till att nå det underliggande problemet av en ökad användning av motoriserade

transporter genom att skapa en hållbar användning av transportsystem. Här spelar även information och vanebeteenden en stor roll (Lyons, 2016, s. 167).

Att kombinera fysiska åtgärder i infrastrukturen av transportsystem med sociala och beteendeförankrade åtgärder har betydelse för hållbarhetsbegreppet för transportsystemens utveckling. Detta betonas av David Banister som menar att det hållbara transportsystemet måste beakta de två olika förhållningssätten inom transportplanering för att uppnå en hållbar trafikutveckling (Banister, 2008). Banister menar, som de tidigare författarna, att trafikplanering måste kombinera åtgärder i den fysiska miljön som vägar och trafik (den traditionella planeringen) med den sociala miljön som människor och tillgänglighet (den hållbara planeringen) (Banister, 2008, s. 75). Banister menar att för att uppnå hållbara trafiksystem måste trafikplanering syfta till att reducera behovet av motoriserade resor, att informera och uppmana till olika sorters trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samt förankra en beteendeförändring i hur människor använder transportsystem (Banister, 2008, s. 75).

Slutligen noterar Lyons att det behöver skapas förutsättningar för att beteendeförändring skall kunna integreras i den traditionella trafikplaneringen (Lyons, 2016, s. 173). Lyons menar att investeringar som till exempel utveckling eller förbättring av kollektivtrafik kan vara åtgärder som är uppskattade av invånare och anspråkslöst för politiska aktörer att lägga fram skäl för. Dock kräver sådana investeringar även andra åtgärder som påverkar människors beteenden, attityder och användning av transportsystem genom till exempel parkeringsregleringar eller vägavgifter (Lyons, 2016, s. 173). Lyons menar att trafikanter och politiska aktörer uppskattar investeringar och effektivisering av transportsystem mer än åtgärder som syftar till attityd- och beteendeförändring där resultaten eller nyttan inte är lika tydlig (Lyons, 2016, s. 173). Detta spelar också in i den politiska arenan där fysiska åtgärder och investeringar i transportsystem kan vara betydligt enklare att driva än att driva frågan om beteendeförändring som ställer krav på människors sätt att förflytta sig och transportval (Lyons, 2016, s. 168).

### 3.2 Travel demand management

*Travel demand management* är ett koncept som syftar till att påverka den beteendepåverkande delen av transportplanering samt efterfrågan på transporter (Black & Schreffler, 2010). Den teoretiska ståndpunkten i konceptet innebär att policys i planeringen måste utveckla utbudet av hållbara transportalternativ, kontrollera efterfrågan på ohållbara transportmedel, belöna användandet av hållbara transportalternativ samt implementera ekonomiska åtgärder för att minska bilanvändandet (Black & Schreffler, 2010, s. 82).

Författarna Gärling och Schuitema avhandlar hur konceptet bör implementeras och användas för att lyckas reducera bilanvändning. Författarna presenterar även vilka faktorer som grundar effektiviteten av TDM-åtgärder (travel demand management) (Gärling & Schuitema, 2007). I artikeln gör författarna en indelning av olika fyra TDM åtgärder. Dessa åtgärder syftar till att påverka olika delar av efterfrågan på transporter därmed en reduktion av biltrafiken. Den första åtgärden är fysiska åtgärder som syftar till att öka attraktiviteten hos hållbara transportalternativ som till exempel kollektivtrafik, gång och cykel (Gärling & Schuitema, 2007, s. 141). Den andra innefattar legala åtgärder för att reducera bilanvändning som till exempel införandet av bilfria zoner i städer samt sträng parkeringsreglering (Gärling & Schuitema, 2007, s. 141). Den tredje åtgärden är ekonomiska åtgärder som syftar till att göra bilanvändning mer kostsamt där styrmedel som vägskatt, beskattning av bränsle och minskade kostnader för kollektivtrafik är ekonomiska åtgärder (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Den sista åtgärden innefattar information och utbildningsåtgärder som syftar till att ändra människors attityder och värderingar kopplat till bilanvändning. Här kan riktad marknadsföring av hållbara transporter och informationsspridning om de negativa effekterna av bilanvändningen ses som åtgärder (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142).

Författarna fastställer att det finns två viktiga distinktioner i hur planeringen kan använda dessa åtgärder. Dessa är tvingande och tvångsfria styrmedel. Tvingande styrmedel värderas i vilken utsträckning som åtgärder tvingar människor att minska deras bilanvändande (Gärling & Schuitema, 2007, s.

142). Dessa är oftast kopplade till legala policys eller ekonomiska åtgärder som bilfria zoner eller hög beskattning av biltrafik (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Tvångsfria styrmedel är insatser som inte innefattar restriktioner på bilanvändandet utan handlar istället om att erbjuda alternativa transportalternativ och förbättra alternativa transportmedel (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Författarna menar att enbart tvångsfria styrmedel som till exempel informationsspridning om biltrafikens negativa effekter eller förbättring av alternativa transportmedel möjligtvis inte är effektiva i att reducera biltrafiken (Gärling & Schuitema, 2007, s. 150). Detta beror på att åtgärder måste syfta till att göra bilresandet mindre attraktivt, vilket enbart tvångsfria styrmedel inte åstadkommer (Gärling & Schuitema, 2007, s. 143). Istället argumenterar författarna att tvingande samt tvångsfria styrmedel måste implementeras tillsammans för att reducera biltrafiken (Gärling & Schuitema, 2007, s. 150).

### 3.3 Mobility Management

Mobility management är ett relativt nytt arbetssätt som under senaste åren har fått ett starkare fäste i planeringen. Mobility management är en utveckling av konceptet travel demand management och syftar till att påverka transportbehov på en individskala, särskilt i mindre städer (Majumdar, Sen & Park, 2013, s. 264). Mobility management har etablerat sin position inom planeringen i europeiska länder, och inte minst i svensk planeringen (Majumdar, Sen & Park, 2013, s. 264) (Trafikverket, 2011, s. 4–5). En definition av begreppet har tagits fram av *European Platform on Mobility Management* och lyder:

*”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 (som t.ex. nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility management-åtgärder (jämfört med ”hårda” åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora*

*finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av ett bra kostnads/nyttokvot (BCR- Benefit Cost Ratio).”*

(European Platform on Mobility management (EPOMM), inget datum, s. 3)

EPOMM är ett nätverk av europeiska länder som är aktiva inom arbetet med mobility management (EPOMM, 2018). Dessa länder är representerade av ministrar som tillsammans utvecklar policys, arrangerar utbildningar och workshops och publicerar rapporter om mobility management-branschen och det senaste inom ämnet. EPOMM syftar även till att framställa anpassade policys och metoder för de olika medlemsländerna baserat på deras förutsättningar och kontext (EPOMM, 2018).

För att tydligare definiera begreppet mobility management har EPOMM, formulerat ett antal avgränsningar och principer för begreppet som jag har sammanställt i en tablå nedan. Dessa är exempel på vad som kan klassificeras som mobility management-åtgärder.

<b><i>Platsbaserade åtgärder</i></b>
MM-åtgärder kan vara platsbundna där MM-åtgärder är kopplade till en viss trafikgenererande verksamhet, som ett företag, sevärdhet, konsert eller sjukhus. På sådana ställen kan ett paket med MM-åtgärder innehålla vissa fysiska åtgärder som till exempel upprättandet av cykelparkeringar eller busshållplatser (fysiska åtgärder). Dessa kan agera som stödfunktioner för en större MM-kampanj, men anses inte vara MM-åtgärder.
<b><i>Informationsåtgärder</i></b>
Dessa åtgärder bygger på resenärens efterfrågan och syftar till att ge information och råd om resalternativ. Dessa kan till exempel vara upprättandet av mobilitetscentrum, reseinformation som sänds genom olika medier före och under resan eller marknadsföring av hållbara transportmedel till hushåll i ett område.
<b><i>Reklamåtgärder</i></b>
Dessa åtgärder syftar till att uppmuntra till frivilliga beteendeförändringar genom att öka medvetenheten och stödja alternativa transportmedel. Här kan reklam eller informationsspridning öka medvetenheten om mer hållbara transportmedel. Detta kan göras genom till exempel reklamkampanjer som syftar till att uppmuntra människor att prova på att cykla, gå eller använda sig av kollektivtrafik. Vidare kan även riktad information om hur man kan reducera antalet resor genom till exempel bearbetning av hushåll i ett område med erbjudande av ett urval tillgängliga resurser som lokala reseguider eller lokala shoppingguider som på så sätt kan få människor att upptäcka hur man kan förändra sitt resebeteende.
<b><i>Åtgärder inom organisation och koordinering</i></b>
Genom att erbjuda, organisera och koordinera olika typer av resetjänster i ett område kan alternativ skapas till personer som åker ensamma i bilar. Detta kan vara samåkning på lokal eller regional skala, bilpooler i ett område, informationspaket för nya invånare eller effektivisering av biljettsystem för kollektivtrafiken.
<b><i>Utbildningsinsatser</i></b>
Detta innebär utbildningar i strategiskt och hållbart resande och marknadsföring av hållbara transportmedel vara en del av MM. Detta kan vara riktat till exempel personal på hotell eller shoppingcentra eller på skolor för att utbilda i hur man kan reducera bilanvändning.
<b><i>Telekommunikation och flexibel tidsplanering</i></b>
Organisationer kan utföra åtgärder för att reducera behovet av att resa genom att ersätta resor med telekommunikation eller omorganisera arbetsrutiner. Detta kan innebära att ändra öppettider på vissa verksamheter för att minska påverkan under rusningstrafiken, införa flexitid på arbetet eller komprimera arbetsveckor.

Tablå 1. Ett urval av åtgärder som presenteras i ”*Mobility management, en definition. EPOMM*” (EPOMM, inget datum).

Sammanställningen ovan är ett urval av åtgärder som kan klassificeras som mobility management-åtgärder. Det finns en mängd andra sorters åtgärder som passar inom ramen för mobility management baserat på en plats specifika förutsättningar eller i ett lands nationella kontext (EPOMM, inget datum). Detta kan även anses vara en svaghet i konceptet där mobility management som koncept hela tiden kan utvecklas och anpassas. Detta kan innebära svårigheter för planerare att konkret veta hur mobility management kan implementeras i den egna organisationen till exempel. Definitionen som EPOMM har utgett är därför inte övergripande utan är öppen för ändringar, dock är definitionen som har avhandlats den definition som EPOMM rekommenderar att använda (EPOMM, inget datum, s. 4).

Samtliga åtgärder inom mobility management samt det teoretiska fundamentet i TDM syftar till att påverka efterfrågan på transporter, inte utbudet. Detta innebär att fysiska åtgärder som till exempel nya busslinjer, cykelbanor och vägar är typiska åtgärder som influerar utbudet av transporter. Detta medan mobility management syftar till att påverka användningen och efterfrågan på transporter (EPOMM, inget datum, s. 3). Trafikverket har skrivit en rapport om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen där rapporten förklarar vad mobility management är och ger råd på strategier hur kommuner kan nyttja konceptet (Trafikverket, 2011). Rapporten lyfter att ibland genomförs mobility management-insatser isolerade från andra övergripande åtgärder och har då begränsad effekt (Trafikverket, 2011, s. 3). Detta innebär att mobility management inte är ett universalmedel, utan kan vara ett effektivt verktyg för att höja effekten hos infrastrukturinvesteringar med hjälp av andra övergripande åtgärder på kommunal nivå (Trafikverket, 2011, s. 3).



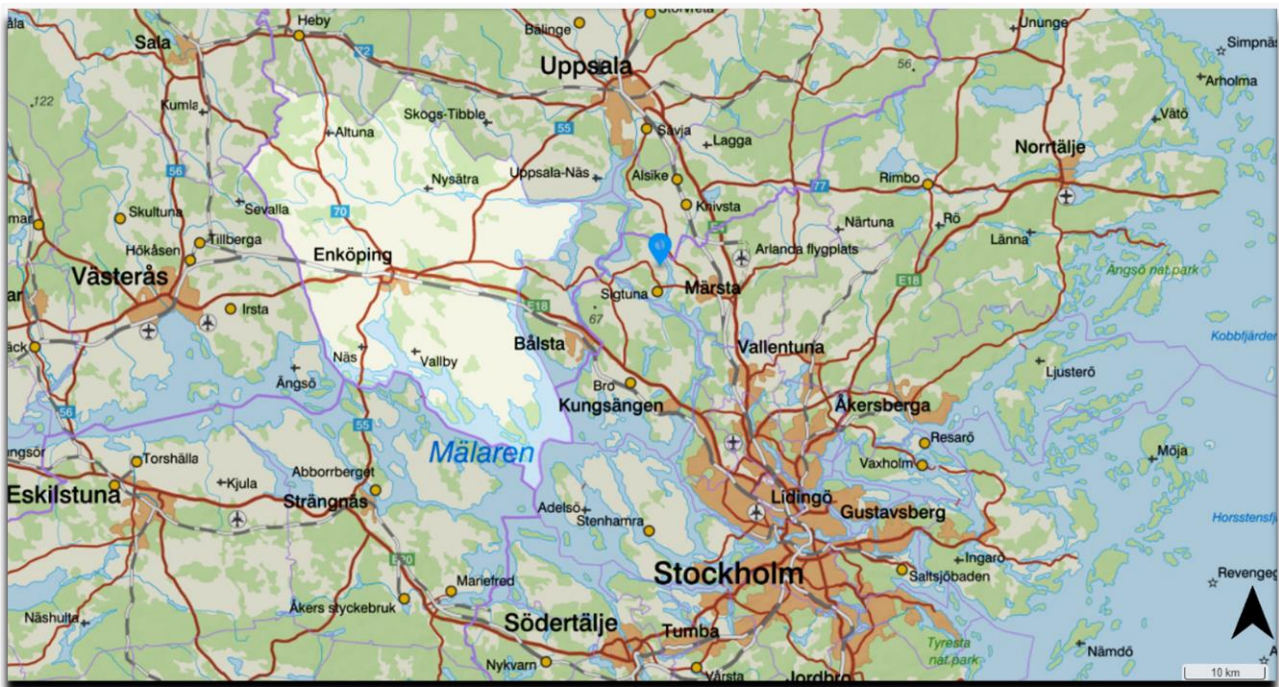
#### 4. Avgränsningar

Uppsatsen kommer att undersöka det projekt som just nu bedrivs i Enköping kommun, det så kallade Enköpingsprojektet. Här kommer två organisationer undersökas; Enköpings kommun och Region Uppsala. Centrala i dessa är tjänstepersonerna som arbetar i Enköpingsprojektet. Ansvariga för projektet är enheten Trafik och Samhälle på Region Uppsala. Region Uppsala samt tjänstepersoner från Enköpings kommun är aktörerna som uppsatsen pekar ut som mest relevanta då dessa bär det största ansvaret för den detaljerade planeringen av linjenätet samt dess önskade effekter. Vidare kommer planeringsdokument användas som underlag för att undersöka planeringsprocessen. Här kommer Enköpingsprojektet analyseras med avstamp i det teoretiska ramverket för mobility management och hållbar transportplanering.

Uppsatsen kommer enbart att fokusera på buss- och biltrafiken i Enköpings kommun och utlämnar därmed godstransporter och spårburen trafik. Uppsatsen kommer ta an en organisatorisk vinkel för att undersöka och analysera planeringsprocessen och aktörerna inom den samt ställa detta mot det teoretiska underlaget. Uppsatsen kommer därför fokusera på dokumentanalys samt intervju-undersökningar av tjänstepersoner hos de två utpekade organisationerna samt en intervju med en representant från Trivector Traffic som besitter god kunskap om mobility management i den svenska kontexten. Uppsatsen kommer behandla det geografiska området som tar form av Enköpings fördjupade översiktsplan över tätorten då detta geografiska område är Enköpingprojektets avgränsning. Uppsatsen kommer att ha en lokal (kommunal) och regional skala då de två aktörerna, Enköpings kommun och Region Uppsala innefattar två olika skalor. Uppsatsen hade kunnat undersöka byggherrar, privata aktörer, politiker samt invånare men på grund av uppsatsens omfattning kommer uppsatsen enbart fokusera på planeringsprocessen hos Region Uppsala och Enköpings kommun. Detta för att konkretisera och rama in planeringsprocessen på tjänstepersonsnivå.

## 5. Enköpingsprojektet

Bakgrunden till det case jag undersöker är det projekt som just nu bedrivs i Enköpings kommun. Projektet är ett samarbete mellan Region Uppsala och Enköpings kommun för att planera och lansera ett nytt busslinjenät i Enköpings tätort. Stadsbusstrafiken i Enköpings tätort är uppbyggt på ett äldre, ineffektivt linjenät där turtäthet och effektiviteten inte är tillräcklig för att möta den lokala befolkningens resbehov. Varje dag görs cirka 49 000 resor i Enköpings tätort och bil utgör majoriteten av dessa resor (Intermetra Business & Market Research Group AB, 2017, s. 6). Mer är två tredjedelar av alla resor görs med bil medan enbart 8 procent görs med kollektivtrafiken och 25 procent med cykel eller gång (Intermetra Business & Market Research Group AB, 2017, s. 6).



Bilaga 1. Karta över Enköping kommuns geografiska position i Mälardalsområdet. Källa: Enköpings kommun. <https://karta.enkoping.se/>.

Enköpings kommun är belägen mitt i Mälardalsområdet med närhet till städer som Stockholm, Uppsala och Västerås. Kommunens invånarantal är cirka 43 000 invånare och under de senaste åren upplevt en befolkningstillväxt på cirka 2.6 % år 2016 (Enköpings kommun (a), 2017, s. 8). Ungefär hälften av befolkningen är bosatta i centralorten och andra hälften i kransorter eller på landsbygden (Enköpings kommun (a), 2017, s. 8).

Enköpings kollektiva tätortstrafik består idag av totalt nio busslinjer som trafikerar i stora slingor i staden i form av ringlinjer som skapar ett otydligt linjenät. Linjenätets funktion är svårförståeligt då vissa linjer trafikerar endast under delar av dagen vilket skapar svårigheter för resenärer (Trivector, 2018, s. 13). Generellt har kollektivtrafiken svårt att konkurrera med biltrafiken i staden på grund av linjenätets ineffektivitet. Det är med grund i detta som Enköpingsprojektet syftar till att implementera ett nytt busslinjenät för att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka antalet resande med kollektivtrafik samt konkurrera med biltrafiken (Trivector, 2018, s. 9).

I samband med den nya kollektivtrafikslagstiftningen år 2012 överläts Region Uppsala planeringen och finansieringen av all kollektivtrafik i länet och däri det lokala busslinjenätet i Enköping stad (Trivector, 2018, s. 5). I Uppsala län arbetar enheten Trafik och samhälle på Region Uppsala som regional kollektivtrafikmyndighet där förvaltningsuppdraget innebär att inom länsgränsen och angränsande områden utveckla och bedriva hållbara transporter (Region Uppsala (a), 2019).

Projektet för att planera och implementera det nya busslinjenätet har grundats av planeringsprinciper som ska vara ett vägledande dokument för hur kollektivtrafikförvaltningen (Region Uppsala) och Enköpings kommun ska utveckla busslinjenätet och följa de mål som finns uppsatta i de regionala och kommunala planerna (Trivector, 2018, s. 5). Planeringsprinciperna fastställer vissa parametrar där det nya linjenätet ska innefatta färre och rakare körvägar, högre turtäthet i både hög- och lågtrafik, anpassade tidtabeller till en central knutpunkt och en tydlig profilerad busstrafik i staden (Trivector, 2018, s. 13). Planeringsprinciperna fastställdes under 2018 och tidsplanen för projektet har sedan innefattat genomförande av medborgardialoger samt arbete för att ta fram förslag till linjedragningar och infrastrukturinvesteringar som kommer behöva implementeras till den beslutsfattande processen på politisk nivå (Region Uppsala (b), 2019). Samråd gällande förslag på ett nytt stadsbusslinjenät i Enköpings stad infaller under våren 2019 (Region Uppsala (b), 2019).

Under 2017 och 2018 har Enköpings kommun tagit fram en trafikstrategi, parkeringspolicy samt en ny fördjupad översiktsplan över tätorten som alla fokuserar på hållbart resande samt förtätning (Trivector, 2018, s. 5). Enköpings kommun arbetar med målsättningen att styra utvecklingen mot mer hållbara transporter där gång, cykel och kollektivtrafik ska år 2040 utgöra två tredjedelar av transporterna i staden (Enköpings kommun (a), 2017, s.17). Dessa mål är sammanställda i en tablå nedan.

<p><b>Enköpings kommun (a). (2017). Trafikstrategi – för Enköping stad fram till 2040. s. 16</b></p>
<p><i>”Trafiksystemet ska utvecklas i hållbar riktning och bidra till att Enköping är en attraktiv stad i Mälardalen, både för dagens invånare och besökare men även för kommande generationer. Trafiksystemet i staden ska upplevas som tryggt, säkert och pålitligt samt leda till stärkt folkhälsa och ökad social sammanhållning. Staden är attraktiv för fotgängare och cyklister som ska vara de primära färdätten i centrala Enköping. Smarta mobilitetslösningar* och delningstjänster* ska finnas tillgängliga i staden.”</i></p>
<p><b>Enköpings kommun. (2018). Plan för Enköpings stad. s. 96</b></p>
<p><i>”För att nå en hållbar utveckling måste de fossildrivna transporterna minska och andelen resor med hållbara transportmedel öka. Det räcker dock inte att med att fordons bränsle blir fossilfria, även fordonen i sig skapar problem i tätbebyggda områden med försämrad luftkvalitet, partiklar, trängsel, buller och vibrationer. För att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande krävs både åtgärder i den fysiska miljön och förändringar i människors beteende och resmönster.”</i></p>
<p><b>Enköpings kommun (b). (2017). Parkeringspolicy – för Enköpings stad fram till 2040. s. 8</b></p>
<p><i>”Parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad.”</i></p>

Tablå 2. Sammanställning av Enköpings transportstrategiska mål

### 5.1 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en viktig del av hållbara transportsystem och spelar även en stor roll när det kommer till ökade hållbara resor (Schiller et al, 2010, s. 89). Detta är på grund av att kollektivtrafik har en rad fördelar jämfört med biltrafik. Kollektivtrafiken tar upp mindre yta eftersom mindre utrymme krävs i staden för transporttytor. Beroende på vilket drivmedel kollektivtrafiken använder kan kollektivtrafik som till exempel tätortsbussar ha en stor inverkan på minskade partikelutsläpp (Hydén, 2008). Vidare är kollektivtrafik ett viktigt transportmedel i samhället baserat på tillgänglighet för människor där kollektivtrafik möjliggör mobilitet för ett bredare antal människor. Kollektivtrafik är en viktig del för att skapa tillgänglighet till arbete, vård, handel, service, fritid och kultur (Hydén, 2008, s. 243).

En viktig koppling är den växelverkan mellan kollektivtrafik och mobility management där båda stödjer varandra. Det innebär att kollektivtrafik är ett medel som mobility management kan nyttja samt att mobility management stödjer användandet av kollektivtrafik (Schiller et al, 2010, s. 228). Det är kollektivtrafik samt dess koppling till mobility management som denna uppsats kommer att fokusera på när det kommer till hållbara transporter.

## 6. Metod

För att genomföra studien krävs god insikt i planeringsprocessen och uttalanden från de tjänstepersoner som är involverade i den. Därför användes semistrukturerade intervjuer för att på bästa sätt kunna få tankar och uttalanden från tjänstepersoner om uppsatsens fundament. Användandet av semistrukturerade intervjuer innebar att frågorna som ställdes var specificerade utifrån ämnet men gav dock intervjupersonen stor frihet till att gå utanför svaren för att ta in olika vinklar på ämnet (May, 2011). Intervjuerna följde därför ett frågeformulär som var anpassade till personens roll i projektet där det även fanns utrymme för intervjupersonen att resonera och diskutera (Justesen & Mik-Meyer, 2010). Eftersom uppsatsens ansats är explorativ och ute efter att finna kunskap och resonemang från intervjupersonerna var den semistrukturerade intervjun den bäst lämpade intervjumetoden för denna uppsats (Justesen & Mik-Meyer, 2010, s. 47). Frågeformuläret som användes i intervjuerna var anpassade till personen i fråga och hade en snarlik struktur och innehöll samma frågeställningar för att enklare kunna ställa svaren från tjänstepersonerna mot varandra.

Vidare spelades samtliga av intervjuerna in via ljudupptagning vilket möjliggjorde transkribering av materialet. Transkriberingen av materialet var en viktig metodik i uppsatsen då intervjumaterialet är direkt kopplat till frågeställningarna. Därför utfördes noga transkriberingar för att på bästa sätt få aktörernas resonemang och tankar i skriven form, vilket underlättade analysarbetet (Tjora, 2012, s. 111). Transkriberingarna kodades sedan baserat på uppsatsens frågeställningar. Materialet kunde därför delas in i olika kategorier vilket utgjorde resultatet från de olika frågeställningarna. Efter detta hade jag tydliga teman från uppsatsen frågeställningar som sedan kunde analyseras i relation till det teoretiska ramverket (Tjora, 2012, s. 147).

## 6.1 Intervjuprocessen

Inom ramen för uppsatsen genomfördes totalt fem intervjuer, varav två intervjuer skedde med två personer samtidigt. Anledningen till detta var att dessa personer, kollektivtrafikstrategen och projektledaren på Region Uppsala samt trafikplaneraren och den strategiska samhällsplaneraren från Enköpings kommun, jobbar nära inom processen. Därför kunde intervjuerna slås samman med två personer för att få med så många aktörer som möjligt inom ramen för datainsamlingsperioden. Samtliga av dessa intervjuer skedde på Region Uppsalas kontor i centrala Uppsala.

Enbart intervjun med Trivector skedde via Skype då fokusområdesansvarige från Trivector arbetar på annan ort. Detta var den enda intervjun som inte skedde på plats. Fördelen med att bedriva en intervju via Skype istället för via telefon är att vi båda kunde se varandra, läsa av kroppsspråk och skapa ett mer personligt möte. Skypemötet möjliggjorde att vi kunde se varandra vilket är ett bättre kommunikationsmedel än en vanlig telefonintervju (Tjora, 2012, s. 108). Det faktum att intervjun skedde via Skype kan jag inte finna påverkade kvalitén på intervjun eller datan från den.

Respondenterna fick sedan innan intervjufrågorna via mejl för att kunna förankra sig i vad uppsatsen är ute efter att undersöka samt för att på ett bättre sätt säkerställa att respondenten kan ge utförliga svar på frågorna. I mailutskicket fanns även information om vad mobility management är, däri den definition som uppsatsen har avhandlat tidigare. Detta gjordes då intervjuerna kräver en kunskap om mobility management och hur det kan ta form i planeringen. Därför motverkade detta att intervjuerna blev för ostrukturerade eller att intervjuerna gick utanför ämnet. Denna metod var uppskattad av respondenterna och gav upphov till goda intervjuer. Intervjupersonerna blev tillfrågade om inspelningen av intervjun för att möjliggöra analys av datan från intervjuerna. Samtliga av intervjupersonerna godkände detta. Respondenterna fick även information om intervjuernas tidslängd där cirka en timme avsattes för intervjuerna. Intervjuerna hade sedan ett intervall mellan 20 till 50 minuters omfång.



## 6.2 Urval

Uppsatsen strävade efter att få med viktiga delar av projektets aktörer, däri tjänstepersoner från Region Uppsala och Enköpings kommun. Jag genomförde min praktik på Region Uppsala våren 2019 och kunde där identifiera de drivande aktörerna inom projektet. Urvalet för denna studie baserades därför inte av slump, utan jag visste vilka aktörer som var engagerade i projektet och valde därför dessa. Denna typ av urval är vanligt när det kommer till studier som undersöker organisationer och projekt, vilket denna uppsats gör (Bryman, 2012, s. 202). Eftersom uppsatsen undersöker ett avgränsat case blev urvalet av intervjupersoner de personer som har en tydlig roll i Enköpingsprojektet (Tjora, 2012, s. 113). Region Uppsalas urval grundades först i att få tillgång till projektledningen för Enköpingsprojektet. Däri fanns en kollektivtrafikstrateg och en projektledare som huvudsakligen är ansvariga för projektets process och projektets presentation till det politiska beslutsfattandet. Dessa är därmed viktiga personer att tala med eftersom de är en viktig del i hur projektet utformas och utvecklas.

Vidare var en av projektets trafikplanerare på Region Uppsala viktig på grund av trafikplanerarens mer tekniska kunskap om trafikplanering samt dess roll i att utveckla linjenätsförslag till projektet. Det faller därmed en stor del ansvar på trafikplaneraren att utforma och strukturera linjenätet, även om alla andra aktörer i projektet är medverkande i utformningen av linjenätet. Här var trafikplanerarens tekniska kunskap viktig att behandla i uppsatsen. Detta eftersom det teoretiska ramverket om hållbara transportsystem diskuterar roller som trafikplanerare i förhållningssätt till mer beteendeförankrade åtgärder.

Jag intervjuade även en infrastruktursstrateg på Region Uppsala. Denne är en viktig person på grund av hennes etablerade kunskap inom planering och samhällsutveckling från olika sektorer där personen har erfarenhet från olika kommuner, privata aktörer och regioner. Infrastrukturstrategen är viktig för att få en bild av vad andra aktörer på Region Uppsala, som inte är delaktiga i projektet, anser om relationen mellan fysiska och beteendeförankrade åtgärder. Det kan finnas olika kunskapsnivåer, attityder och åsikter om



mobility managements roll i planeringen inom samma avdelning, vilket är viktigt att belysa.

Vidare krävde uppsatsen insikt från kommunen där projektet ska lanseras. Från Enköping kommun intervjuades två personer där båda är aktörer i projektet. Dessa var en trafikplanerare och en strategisk samhällsplanerare. Här får uppsatsen ett viktigt perspektiv från kommunens sida och hur tjänstepersonerna resonerar kring den egna kommunens förutsättningar.

Till slut intervjuades en fokusområdesansvarig från Trivector Traffic intervjuas. Denne arbetar med mobility management i Sverige och bedriver även utbildningar för svenska organisationer om hur mobility management kan implementeras. Denne blev ett viktigt inslag i uppsatsen där hennes resonemang och tankar om projektet och mobility management i den svenska kontexten tillförde en viktig nyans och komplement till de andra intervjuernas material. Det är nödvändigt att få in perspektiv från olika organisationer vilket är vanligt i explorativa studier och därför valdes fokusområdesansvarig på Trivector på grund av hennes etablerade kunskap om mobility management (Tjora, 2012, s. 115).

Kritik till datainsamlingen kan argumenteras ligga i att aktörerna i projektet kan ha en okritisk syn på projektets arbetssätt. En eventuell fara kan därför ligga i att uttalanden från aktörer i projektet blir likartade, eftersom aktörer arbetar tillsammans och mot samma mål. Dock argumenterar jag att resultatet tydligt visar på skilda åsikter och kritiskt förhållningssätt till projektet. Detta är även sant eftersom jag intervjuade infrastruktursstrategen som inte är kopplad till projektet men arbetar på samma enhet. Detta gav en viktig nyans i förhållande till projektets aktörer. Vidare kan min roll som tidigare praktikant på Region Uppsala påverkat intervjupersonernas förhållningssätt till mig eftersom jag under praktikperioden skapade en koppling till aktörerna i projektet. Dock eftersom uppsatsen inte är ute efter att uppdaga dolda ämnen eller uttalanden anser jag inte att min tidigare praktikantroll skulle negativt påverka den insamlade datan. Istället kan det ha haft en positiv inverkan på materialet då intervjupersonerna från Enköpings kommun och Region Uppsala kände sig mer bekväma i intervjun.

Vidare kan det finnas en delvis vinklad position från intervjun med fokusområdesansvarig på Trivector eftersom denna arbetar med mobility management. Här menar jag att det bör ligga i dennes intresse att mobility management implementeras och nyttjas av projekt. Eftersom studiens ambition är att undersöka om och hur mobility management kan spela en roll i projektet, kan dennes uttalanden vara baserat i en partiskhet till detta. Dock menar jag att detta inte påverkade datan negativt utan intervjun med fokusområdesansvarig var för att få in ett perspektiv från en kunnig inom ämnet som har god kunskap och erfarenhet om mobility managements roll i svensk planering.

### 6.3 Dokumentanalys

Utöver intervjuer analyserades även transportstrategiska dokument hos Enköpings kommun. Dokumentstudier i denna uppsats fokuserade på att undersöka kommunens trafikstrategi samt parkeringspolicy. (Enköpings kommun (a & b), 2017) Detta gjordes för att kunna förankra kommunens planer i uppsatsen där dessa skapar en bild över vilka strategier och mål som finns samt hur de står i relation till det teoretiska ramverket. Dessa två planeringsdokument är de som jag ser som mest relevanta i och med temat kring hållbara transporter och trafikfrågor. Dokumentstudierna i denna uppsats fungerar som bakgrundsdata där de kommunala planerna är tillägg i förhållande till intervjumaterialet (Tjora, 2012, s. 127). Anledningen till att enbart dokument från Enköpings kommun har analyserat baseras i att dessa är mer lokala och specifika till studiens undersökningsort än vad Region Uppsalas mer övergripande plandokument är.

Kommunala planeringsdokument är möjligtvis inte den enda optimala undersökningsmetoden för att undersöka kommunens förhållningssätt till det teoretiska ramverket som denna studie använder. Detta eftersom analys av kommunala dokument inte är lika nyanserade som intervjuer med kommunala politiker skulle kunna vara. Dock ligger det utanför uppsatsens omfång att intervjua politiker och andra kommunala aktörer. Därmed anser jag att de transportpolitiska dokumenten som avhandlas är tillräckliga för att med god grund analysera kommunens transportstrategier och mål.

## 7. Resultat från det empiriska materialet

I detta avsnitt kommer uppsatsens resultat att presenteras. Materialet har delats in i teman som baseras på uppsatsens frågeställningar. Dessa teman har därför baserats på uttalandena från intervjuerna. Resultaten från intervjuerna kommer att följa en ordning där resultaten presenteras först från Region Uppsala, Enköpings kommun och till sist Trivector Traffic. Detta för att skapa en strukturerad presentation av resultatet.

Till sist kommer resultatet från planeringsdokumenten att presenteras. Resultatet baseras på det teoretiska ramverket om TDM för att undersöka hur kommunens trafikstrategi samt parkeringspolicy förhåller sig till konceptet. Här syftar undersökningen till att se i vilken grad planeringsdokumenten innehåller tvingande legala eller ekonomiska styrmedel för att minska biltrafiken.

### 7.1 Mobility managements roll i planeringen

Frågeställningen var hur aktörerna inom projektet resonerar om mobility management samt dess roll i projektet. I citaten återkommer ordet ”mm” vilket står för mobility management. Tecknet [...] innebär att det har skett ett urval av meningar i personens resonemang för att tydliggöra resultatet.

#### 7.1.1 Region Uppsala

Det framkom tydligt att det inte bedrivs ett strukturerat eller koordinerat arbete med mobility management på regionen. *”Vi gör ju mm inom olika projekt. Det händer saker lite här och där”* (Kollektivtrafikstrategen, Region Uppsala). Det som tas upp som exempel på åtgärder är olika testresenärskampanjer där människor kan prova på kollektivtrafiken en månad, kampanjer där kunder kan köpa rabatterade månadskort för kollektivtrafik och vissa attraktivitetshöjande åtgärder på fordonen som till exempel möjligheten till Wi-Fi och USB-laddning. *”Vi jobbar inte med mobility management här. [...] Ja vi har försäljning, testresenär, det är väl det närmaste vi kommer.”* (Infrastruktursstrategen, Region Uppsala). Dessa åtgärder är dock inte samordnade eller tillräckligt etablerade internt på förvaltningen för att påstå att det bedrivs ett koordinerat arbete med mobility management. *”Det är bara inte samordnat eller koordinerat”* (Projektledaren, Region Uppsala).

Det visade sig även att många av dessa beteendeförändrande åtgärder hamnar på kommunikation och försäljningsenheten på förvaltningen.

*” [...] en personlig upplevelse av förvaltningen är att MM-frågorna har, och ansvaret för de har blivit ganska förskjutna till marknad och försäljning och min generella upplevelse är att det är svårare att driva saker ut, det räcker om organisationen från marknad och försäljning än att göra det från till exempel Samhälle och trafik-hållet. Så vi kanske skulle vara så att samhälle och trafik skulle behöva ta tillbaka en del av det här ansvar om de här frågorna. För att sitta på ett strategiskt tänk där verkställandet sen ligger på marknad och försäljning för att hålla ihop det bättre.”* (Projektledaren, Region Uppsala).

Detta innebär att strategisk planering och implementering av beteendepåverkande åtgärder och mobility management inte är tillräckligt integrerat på enheten för trafik och samhällsplanering, där dessa intervjupersoner arbetar. Det finns därför inget tydligt ansvar hos trafik- och samhällsplaneringsenheten på regionen för att arbeta med dessa åtgärder. *”Nej, det finns inget övergripande mm-ansvar, eller att någon har det på sitt bord här.”* (Projektledaren, Region Uppsala). Dock fanns det en gemensam syn mellan aktörerna på Region Uppsala att beteendeförankrade åtgärder och mobility management-arbete bör struktureras och koordineras bättre på den strategiska delen av förvaltningen.

Utifrån erfarenheterna från Enköpingsprojektet fanns det delande meningar om hur mobility managements roll borde se ut. Ett tema bland vissa av aktörerna var att mobility management och beteendeförändring är något som bör implementeras i samband med lansering av det nya busslinjenätet. *”I samband med lansering. [...] det kommer först bli tydligt när vi rullar ut det här.”* (Kollektivtrafikstrategen, Region Uppsala).

Med detta menas att mobility management-åtgärder är något som anses ge bäst effekt genom att nyttja det som ett marknadsföringsverktyg. Resonemanget är att mobility management inte kan implementeras innan de hårda investeringarna och den slutgiltiga produkten är på plats. *”Ja man kan*

*inte köra mm när det inte finns någonting heller, utan det måste vara nära anslutning till när det händer något. Inte att man uppmärksammar något som inte har förändrats och ändå vill ha mer folk att åka.”* (Trafikplaneraren, Region Uppsala).

Det fanns dock delade meningar om när mobility management-åtgärder bör komma in i planeringsprocessen för Enköpingsprojektet. Exemplet är från infrastruktursstrategen, som inte är involverad i projektet men arbetar på samma avdelning. Hon ser istället möjligheter till att implementera mobility management tidigt i processen. Hon menar att projektet kan i tidig fas kartlägga områden där mobility management-åtgärder kan implementeras som komplement till planeringen av linjedragningar.

*”Framförallt redan i planeringsskede att man funderar på, de som bor här borta, ska vi köra in en loop här eller ska vi se till så att de kan ta sig på ett bra sätt till en hållplats med en hög turtäthet, till exempel. Det kan vara allt ifrån att man kör kampanjer med vandrande skolbussar. [...] Man skulle kunna ha kampanjer med cykelkampanjer att man provar på att cykla, låna en elcykel och testa.”* (Infrastruktursstrategen, Region Uppsala).

Samtliga aktörerna på Region Uppsala såg stor nytta i arbetssättet mobility management och arbetet med beteendeförändrande åtgärder i planeringen. *”Absolut. Det tycker jag. Man måste kommunicera detta och hjälpa folk att byta beteende annars gör de inte det. [...] Det måste till mm.”* (Trafikplaneraren, Region Uppsala). Trots att enheten Trafik och Samhälle på regionen inte uttalat har ett ansvar för att arbeta med beteendeförändring eller att det inte finns ett strukturerat arbete med dessa åtgärder finns en stark tro i att mobility management är viktigt för planeringen. *”MM kommer helt avgöra om projektet kommer att lyckas. Vi kommer inte att nästan någon skillnad i resande med att bara sätta in det nya linjenätet.”* (Projektledaren, Region Uppsala).

### 7.1.2 Enköpings kommun

Enköpings kommun har startat olika processer av mobility management-arbete. I intervjun framgick det att kommunen har i målsättning att ta fram en mobility management-plan, som dock är i tidigt skede. Inom kommunen har det även anställts en ny resurs som enbart ska hantera med beteendepåverkan och kampanjfrågor. *”Vi ska ta fram en mm-plan, men det ligger i framtiden. Men det finns ändå den viljan inom kommunen.”* (Strategisk samhällsplanerare, Enköpings kommun).

Detta innebär att kommunen har en vilja till att bedriva arbete inom beteendeförändring, dock enligt aktörerna har detta inte än kommit att beröra trafikfrågorna. I detta skede har kommunen mest fokuserat på olika informationsinsatser i och med anläggandet av nya gång- och cykelvägar eller cykelparkeringar. Detta för att skapa en positiv bild av kommunens arbete med hållbart resande. I likhet med Region Uppsala har arbetet med beteendeförändring inte varit styrt av ett övergripande ansvar eller koordination.

*”Det är väl inget aktivt arbete [...] Sen försöker vi få in perspektivet i informationsinsatser vi gör och vi går ut och informerar som hej nu har vi byggt en cykelväg eller nu har vi byggt en cykelparkering och det gör vi för att det är bra att cykla, för att ja, det vi ska göra, främja folkhälsa, miljö och sådana saker. Att skapa någon sorts positiv bild av vårt arbete med hållbart resande. Ingen riktad process där, vi har ingen tydlig mobility managementplan där det klart och tydligt framgår som säger att Enköpings kommun ska jobba med MM och hållbart resande på ett specifikt sätt.”* (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).

På frågan om när i planeringsprocessen beteendeförändrande åtgärder bör implementeras återges samma resonemang som från projektledningen på Region Uppsala. Resonemanget innebär att mobility management-åtgärder bör genomsyra projekt från start, men att i Enköpingsprojektet är det mest lämpat att implementera beteendeförändringsåtgärder i och med lansering av slutprodukten, busslinjenätet.

*”MM ska väl på något vis genomsyra projektet från projektstart egentligen. Än en gång tror jag mycket på om man tar till exempel det här projektet med linjenätet, där är det kanske svårt egentligen att än en gång som vi var inne på lite tidigare ändå att, förutsättningarna måste finnas på plats innan man kan aktivt påverka för just det linjenätet. Jag vet inte vad vi ska påverka, vi kan inte påvisa några förbättringar för det är fortfarande det samma. Det som har varit innan och det kanske inte är det som, liksom, vi får, eller kan sälja in. Att få folk att se att det goda resultatet som kanske ett kommande linjenät kan påvisa.”* (Strategisk samhällsplanerare, Enköpings kommun).

*”Jag delar den uppfattningen, vi har ingen klar vision vi har ingen färdig produkt att sälja in att det här ska vi göra därför att och du borde haka på och köpa in dig själv på något sätt. Så, det är just lokalt i det här projektet där håller jag med om att det är svårt att ha med det perspektivet innan de tunga politiska infrastrukturfrågorna och avklara de. Sen om man går in rent generellt tror jag att det måste finnas med ändå ganska tidigt i det att vi har en kommunikationsplan exempelvis. Som om man tar ett exempel, man bygger en ny gång och cykelväg så måste man ganska tidigt, hej allihopa, nu bygger vi den här gång och cykelvägen därför att och det kommer leda till de här konsekvenserna och det kommer leda till den här positiva effekten men det handlar om en möjlighet att informera, vad man pysslar med, varför man gör det och försöka någon sorts förändring.”* (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).

Till sist fick intervjupersonerna reflektera över begreppet mobility management och dess relevans som arbetssätt. Det framgick att aktörerna på Enköpings kommun inte såg ett stort värde av att nyttja självaste begreppet mobility management, även om de ser stor nytta i att arbeta med beteendepåverkan.

*”Det är intressant, jag har tänkt ganska mycket på självaste begreppet liksom. Någonstans när man jobbar med trafik och sådana frågor, det jag tycker, man ska inte vara för pretentiös och slänga sig med termer som man kanske inte riktigt känner till, MM, jag skulle påstå, det är liksom inte ett känt begrepp utanför trafikretsar, de som jobbar med trafik, infrastruktur och*

*samhällsplanering. [...] Jag tror att man skulle vinna mycket på att förklara innebörden lite tydligare, man slänger sig med, eller hur man säger att vi ska jobba beteendemässigt, kognitivt med mobility management, så kanske man ska utesluta mobility management, utan vi ska jobba med olika kampanjer, information och uppmuntra till beteendeförändring. För vi gör samma saker, men ja.” (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).*

*”Det kan, det, jag gillar din reflektion kring, ja men just att använda sig av begrepp som folk kanske inte liksom, vet exakt vad det är, vad det innebär så ska man komma och låta viktig, för det är lite det som man gör med sådana begrepp. [...] Om man tänker alltså det finns väl ändå andra aktörer som har arbetat med det mycket där man ändå ser att det har fått genomslag och tillsammans då med liksom infrasatsningar och så vidare, det är ju inget som, om man jämför, det är klart att det kostar en arbetsinsats, men det kostar ingenting jämfört med infrastrukturinsats. Det är ett litet, tacksamt verktyg också. Det är väl en beteendeförändring som är grunden som vi kommer behöva göra, och sättet är något som ..., ja. Sen om det ska heta mobility management.” (Strategisk samhällsplanerare, Enköpings kommun).*

### 7.1.3 Trivector

Intervjun med aktören från Trivector var till för att få ett perspektiv på uppsatsens ämne från en person som arbetar med mobility management-frågor. I denna intervju framgick det att olika former av mobility management-åtgärder bör vara integrerade i planeringsprocessen hela vägen. Här är resonemanget att under den interna planeringsprocessen bör aktörerna fokusera på samordning och förankring av mobility management-åtgärder, medan det senare kan handla om en mer utåtriktad mobility management-insats som kommunicerar mer mot medborgare. Vidare påpekas det även att mobility management inte enbart handlar om marknadsföring vid lansering av ett linjenät, utan det krävs ständig kommunikation och informationsspridning för att kunna uppnå någon sorts beteendeförändring.

*”Vad man får vara medveten om också är att MM är i mycket, när vi talar om kommunikation och kampanjer, då är det någonting som måste återupprepas. Det är som marknadsföring att det inte räcker att göra det en gång, utan det behöver hela tiden vara något återkommande varje år, man*



*behöver påminnas. [...] Det är inte bara att sjösätta ett nytt linjenät, informera om det, och sen är det klart. Utan det behöver hela tiden, ja men i lite olika former, behöver man göra någonting.”* (Fokusområdesansvarig, Trivector).

## 7.2 Ansvarsfördelning mellan kommun och region

Det andra temat syftar till att visa hur ansvarsfördelningen mellan kommunen och regionen bör se ut i och med en implementering av beteendeförändrande åtgärder och mobility management.

### 7.2.1 Region Uppsala

Aktörerna från regionen påvisade ett likartat resonemang sinsemellan när det gäller ansvarsfördelningen. Frågan lyckades inte få konkreta exempel på olika åtgärder som är kommunens ansvar respektive regionens när det kommer till mobility management-åtgärder. Utan svaren påvisade mer övergripande ansvarsområden. Här är det tydligt att regionens huvudsakliga ansvar i denna fråga är att upprätthålla och utveckla en god kollektivtrafik för länet. Detta innebär att bedriva en kollektivtrafik med god standard i länets kommuner.

Detta medan kommunen, menar aktörerna, har ett mer övergripande ansvar över de förutsättningar som finns för kollektivtrafikens utveckling. Här är resonemanget att kommunen har ansvaret för att styra infrastrukturutvecklingen, parkeringsmöjligheter och förutsättningarna för biltrafiken. *”Kommunen har ett mer övergripande ansvar.”* (Kollektivtrafikstrategen, Region Uppsala). Därmed menar aktörerna på att kommunen har ett ansvar att skapa förutsättningarna lokalt i den fysiska miljön och de styrmedel som kan påverka användandet av biltrafik, medan regionens ansvar är att bedriva en god kollektivtrafik. *” [...] vi rullar ut ett linjenät och det är de som kan skapa förutsättningarna för att till exempel biltrafiken och parkeringarna, det är deras ansvar.”* (Kollektivtrafikstrategen, Region Uppsala). Det finns därmed en växelverkan mellan ansvarsfördelningen mellan kommunen och regionen.

Dock menar aktörerna att i och med implementering av beteendeförändringsåtgärder i projektet har både kommunen och regionen ett gemensamt ansvar. ”Vi har ansvar bägge två. Men kommunen har ett ansvar att det finns strategier och möjligheter till att parkera inne i stan och kanske göra det enkelt på något sätt för det här, botten för infrastrukturen är kommunen ansvarig för.” (Trafikplaneraren, Region Uppsala). Det gemensamma ansvaret verkar då till större del ligga på att samordna och gemensamt koordinera åtgärder och upprätthålla en dialog för genomförande av beteendeförändrande åtgärder.

### 7.2.2 Enköpings kommun

Resonemanget som förekommer hos Region Uppsala återfinns även i uttalandena från Enköpings kommun. Det är tydligt att aktörerna har en gemensam uppfattning om det övergripande ansvaret hos kommunen och regionen. Här resonerar aktörerna från Enköpings kommun att utvecklingen av kollektivtrafiken och busslinjenätet är regionens ansvar. Aktörerna ser även att regionen sitter på en viss kompetens som är lämpad till marknadsföring och informationsspridning av kollektivtrafiken. ”[...] de har sätt för att marknadsföra kollektivtrafiken och de har testresenärsaktiviteter och kampanjer. Som kommun kanske inte har det.” (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).

Istället menar aktörerna från Enköpings kommun att deras ansvar mer ligger i det helhetstänk och övergripande ansvar som krävs vid implementering av beteendeförändringsåtgärder. ”[...] jag föreställer mig att vi har någon sorts helhets, regionen kanske mer har busslinjenätet, där har regionen en bredare syn i form av att man måste kunna ta sig till och från hållplatser på ett säkert sätt och där har vi verkligen en roll att spela också i liksom, att man klumpar ihop hela resande. Att vi kanske inte, linjenätet, utan, vi har helheten.” (Strategisk samhällsplanerare, Enköpings kommun).

### 7.2.3 Trivector

I intervjun med fokusområdesansvarig på Trivector var syftet att få svar på hur denne ser på ansvarsfördelningen mellan en kommun och region i och med mobility management-åtgärder. Fokusområdesansvarig menar att regioner har börjat arbeta mer med mobility management, men att ansvaret och arbetet ofta innefattar det ökade resandet i kollektivtrafiken och inte en strategisk planering av mobility management-åtgärder. ”*Det handlar inte riktigt om planeringen av systemet, kollektivtrafik, utan det är mer om att öka resandet för vissa segment. [...] Sen har regionerna börjat jobba mer med MM.*” (Fokusområdesansvarig, Trivector). Istället har det inneburit att regioner generellt har haft ett ansvar i att agera som samordnare för kommuner och andra aktörer i mobility management-arbeten. Detta eftersom kommuner inte själva äger kollektivtrafiken vilket har inneburit att regioner ofta agerar som samverkansaktörer i arbetet med mobility management. ”*Men då är det mer som om att de är någon slags möjliggörare, projektledare och att alla kommuner i regionen får haka på i olika typer av kampanjer.*” (Fokusområdesansvarig, Trivector).

Detta resonemang föll in på hur samordningsansvaret skulle se ut i Enköpingsprojektet.

”*[...] sen är frågan om det är myndigheten som ska vara samordnare eller om det ska ligga på kommunen. Det får man väl se från fall till fall och Uppsala är en stor kommun med ganska mycket muskler där kanske det är de som är samordnare och som bjuder in UL men Enköping är en mindre kommun och de kanske inte riktigt orkar driva en sådan process för de behöver UL istället som samordnare och tar ansvaret.*” (Fokusområdesansvarig, Trivector).

Fokusområdesansvarig menar på att det mer konkreta arbetet med mobility management ofta hamnar på kommunen medan regionala kollektivtrafikmyndigheter inte än bedriver handfast arbete med mobility management-åtgärder. ”*[...] det har varit så traditionellt och så börjar regionerna börjat, har steppat upp det litegrann men kollektivtrafikmyndigheterna har inte kommit med riktigt.*” (Fokusområdesansvarig, Trivector).

### 7.3 Hinder och möjligheter för implementering av mobility management

Detta tema syftar till att finna tydliga möjligheter och hinder som kan uppstå i och med implementering av mobility management-åtgärder i planeringsprocessen för Enköpingsprojektet. Temat är till för att kartlägga hur olika faktorer i regionen och kommunens förutsättningar kan påverka användandet av beteendeförändring i projektet.

#### 7.3.1 Region Uppsala

På regionen lyfts enbart ett tydligt hinder som kan uppstå i implementeringen av mobility management-åtgärder i planeringsprocessen. Denna är de personella resurser som krävs för att åstadkomma ett lyckat arbetssätt med beteendeförändring. Resonemanget är att eftersom regionen inte besitter ett uttalat ansvar för att arbeta med mobility management-frågor, kan resurser i form av tid och personligt driv vara faktorer som hämmar implementeringen av mobility management-åtgärder. ”*De egentliga barriärerna är personella resurser, att personer kan komma loss och vara kreativa och kan jobba med de här frågorna. Vi har inget uttalat ansvar idag. [...] De personella resurserna det är, egentligen kostar sådana här åtgärder inte så mycket, utan det är mer tid som behöver komma in.*” (Infrastruktursstrategen, Region Uppsala).

Istället ser aktörerna på regionen positivt på de möjligheter som finns för implementering av mobility management i planeringsprocessen. En stor möjlighet som identifieras är det faktum att bilresandet i Enköping idag är högt. Här resonerar aktörerna att det låga kollektiva resandet innebär att det finns en stor målgrupp att nyttja i beteendeförändringsåtgärder. Även det faktum att invånare idag är missnöjda med hur dagens busslinjenät är uppbyggt anser aktörerna kommer innebära att det nya busslinjenätet och den stora förändringen som det för med sig vara uppskattat av invånare.

”*Det finns en sådan stor potential och det finns mycket bilister att omvända. Eftersom bilåkandet så stort. [...] Sen tror jag givet hur dåligt deras linjenät är idag, hur missnöjda de är. Det finns stor möjlighet att de upplever detta som något bra, jag tror att om vi lyckas få till att det blir en stadstrafik som profileras som stadstrafik med gröna bussar så kommer det här jobbet som*

*vi gör nu att förbättra trafiken i staden, är man riktigt duktig så skulle man kunna sätta ett positivt spinn på det. Att det händer bra saker i Enköping. Att man stärker de genom att visa att nu gör vi om och vi gör bättre vi utvecklas och de, det känns som om att de är väldigt angelägna om att utvecklas som stad och de här är viktigt för dem.”* (Projektledaren, Region Uppsala)

### 7.3.2 Enköpings kommun

Aktörerna på Enköpings kommun identifierar istället den starka bilkulturen i kommunen som ett hinder i och med implementering av beteendeförändrande åtgärder. Resonemanget är att många resor idag görs med bil i kommunen, dels på grund av kommunens geografiska utformning, dels på grund av en etablerad kultur av bilåkande. ” [...] *man kan säga att det finns en stark bilkultur i Enköping som det ser ut i många andra medelstora svenska städer. Bilen är norm och det är så pass etablerat och liksom, genomtaget, man tar bilen om man ska någonstans, om du ska 500 meter iväg så tar du bilen, min personliga uppfattning är att det här är ganska etablerat.”* (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).

Det som lyfts som en möjlighet i kommunen för implementering och arbete med mobility management-åtgärder, är den politiska vilja som finns i kommunen. Här är resonemanget att de styrande dokumenten som parkeringspolicyn, den fördjupade översiktsplanen och trafikstrategin har tydliga mål och ambitioner om att utveckla hållbara transporter i kommunen. Detta anses därför vara en möjlighet där den politiska viljan finns förankrad. ”*Sen möjligheterna rent, så finns ju, det finns kultur, det finns ändå en, uppenbarligen, det har tagit liksom hållbart resande alltså strategiska dokument som visar en riktning mot det, och det är politiskt antaget, där får man nästan, de står ju också, de ska stå för det invånarna vill. Någonstans där. Det finns en politisk vilja.”* (Strategisk samhällsplanerare, Enköpings kommun).

### 7.3.3 Trivector

Under intervjun med fokusområdesansvarig på Trivector sökte intervjun efter uttalanden om vilka hinder som kan uppstå i arbetet med att implementera beteendeförändring och mobility management i planeringsprocessen. Det uppdagades att personella faktorer kan vara hinder eftersom det möjligtvis inte alltid finns en kompetens inom mobility management-frågor hos olika organisationer. Detta kan då leda till att dessa beteendeåtgärder upplevs som svårhanterliga i det att det inte finns tydliga ansvarstagare för dessa frågor.

Vidare finns hinder för implementering och arbete med mobility management i det att effekterna av mobility management-åtgärder ofta inte utvärderas tillräckligt. Detta innebär då att verktyget mobility management känns främmande eller riskfyllt att implementera i allt för hög grad i olika planeringsprocesser, vilket vidare hämmar mobility management potentiella roll i planeringen.

*”Medan MM länge har dragits med att det är ganska få utvärderade exempel och att det är spretar litegrann i vad effekterna har blivit för att förutsättningarna på olika ställen är så olika, det har gett olika resultat. Men det blir en liten ond cirkel, för då vågar inte kommuner och regioner satsa på det och då får vi inga exempel, och sen så lägger de inte pengar på att utvärdera och då får vi inte någon effektsamband.”* (Fokusområdesansvarig, Trivector).

Detta kopplas även till att storlek och resurskraft hos kommuner kan ha stor inverkan på de möjligheter som finns för arbetet med mobility management. Här menar fokusområdesansvarig att större städer oftast har mer resurser till att prova nya metoder och verktyg i planeringsprocesser. Detta medan mindre kommuner inte har samma möjlighet att till fullo arbeta med dessa arbetsmetoder. ”[...] större städer har oftast mer resurser så att de kan driva projektet på ett mer konsistent sätt medan mindre städer kanske blir översköjda av jobb, allt arbete som krävs för det och har inte riktigt de resurser som krävs. Så det är väl en risk att det blir för mycket och då behöver man släppa någonting och då är det ofta de här nya och kanske lite mjuka bitarna som man släpper” (Fokusområdesansvarig, Trivector).

Fokusområdesansvarig fick en beskrivning av vad Enköpingsprojektet syftar till samt dess organisation. Dock är inte fokusområdesansvarig delaktig i Enköpingsprojektet och har inte full kunskap om projektets alla delar. Detta innebär att fokusområdesansvarig inte fullt kan svara mer specifikt på de möjligheter och hinder som projektet har. Dock ser fokusområdesansvarig positivt på nyttjandet av mobility management-åtgärder i projektet. ” [...] *det skulle bara underlätta processen.*” (Fokusområdesansvarig, Trivector).

## 7.4 Planeringen för ett ökat kollektivt resande

Detta tema syftar till att visa hur aktörerna resonerar kring vad som krävs för att uppnå ett ökat kollektivt resande. Aktörerna fick besvara frågan om vad som är viktigast för att öka det kollektiva resandet. Frågan är ute efter att undersöka vad aktörerna anser vara viktigt för att lyckas uppnå ett högt kollektivt resande.

### 7.4.1 Region Uppsala

På region Uppsala besvaras frågan med grund i att kollektivtrafiken måste vara av en god standard. Här lägger aktörerna vikt vid att kollektivtrafiken måste ha en hög turtäthet, snabba rutter och avstånden till busshållplatser måste vara korta. ”*För att få ett resande måste turtätheten vara bra, det måste vara så enkla vägar som möjligt, restidskvoterna ska vara låga. Det är ju det allra viktigaste egentligen, enkla linjer och tät trafik. Snabba linjer.*” (Trafikplaneraren, Region Uppsala). Vidare menar projektledaren på region Uppsala att även om regionen kan producera effektiv och attraktiv kollektivtrafik, måste kommunen besvara dessa åtgärder på kommunal nivå som till exempel parkeringsreglering och åtgärder som försvårar för bilen.

” [...] *det vi gör är en del av hållbara resor för Enköping och sen behöver kommunen möta upp och ha en motsvarande plan. [...] En av de framgångsfaktorer som är identifierade är att försvåra eller göra det mindre lätt att parkera. Och i Enköping är det väldigt generösa parkeringsregler. Det är många platser centralt, det är gratis, ofta med p-snurror eller utan i några timmar.*” (Projektledaren, Region Uppsala).

#### 7.4.2 Enköpings kommun

Aktörerna på Enköpings kommun lyfter samma tes som återfinns på region Uppsala. De menar att för att uppnå ett ökat kollektivt resande måste kollektivtrafiken vara attraktiv. Aktörerna menar på att kollektivtrafiken måste vara attraktiv med hög turtäthet, bussar ska gå med goda tidsintervaller samt vara av god kvalitet. *”vilka faktorer är det egentligen som gör att folk väljer att resa med kollektivtrafik. [...] det är turtäthet, det måste gå bussar i någorlunda bra tidsintervall, busshållplatser nära, man ska på plats på bussen. Kollektivtrafiken ska ha så pass bra kvalitet och kapacitet.”* (Trafikplaneraren, Enköpings kommun). Vidare menar aktörerna också att planeringen måste på något sätt komma åt människors behov när det gäller transporter. Aktörerna menar att det är svårt för kollektivtrafik att nå alla målgrupper i samhället men att grunden för kollektivtrafiken ligger i att den är av god kvalitet. *”Hur kommer man åt människors livspussel och vardag med ett nytt busslinjenät. Det beror helt på vem det är som människa och var i livet man är. [...] Men mycket att det ska vara attraktivt busslinjenät som har en bra turtäthet.”* (Trafikplaneraren, Enköpings kommun).

#### 7.4.3 Trivector

Fokusområdesansvarig på Trivector delar den uppfattning som samtliga av aktörerna har att för att uppnå ett högt kollektivt resande måste kollektivtrafiken vara av god kvalitet, ha hög turtäthet samt vara attraktiv. Fokusområdesansvarig menar att det är grunden för att lyckas öka det kollektiva resandet, men att det ofta finns en bild av kollektivtrafik som oattraktiv. Detta menar fokusområdesansvarig måste kommuniceras för att ändra den bild av kollektivtrafiken som denne identifierar ofta förekommer. *”Vad många de glömmer är att det här måste kommuniceras utåt. Det finns en bild bland vissa att kollektivtrafiken inte är attraktiv, att den inte har hög turtäthet, att det går långsamt, att den är opålitlig. Men vilket kanske inte är sant. [...] vad jag tror att kollektivtrafikmyndigheten kan bli mycket bättre är att just förmedla den här bilden och att verkligen använda sina kommunikatörer till detta.”* (Fokusområdesansvarig, Trivector).



## 7.5 Planeringsdokument: Trafikstrategi & Parkeringspolicy

Resultatet från trafikstrategin och parkeringspolicyn har baserats på det teoretiska konceptet TDM och tesen om tvingande styrmedel för att påverka biltrafiken. Syftet är därför att undersöka om Enköpings kommun nyttjar styrmedel i dessa planer som kan klassificeras som tvingande åtgärder. Dessa dokument är viktiga planer eftersom de fokuserar på trafik och transportfrågor.

### 7.5.1 Trafikstrategi

Trafikstrategin beskriver hur Enköping ska arbeta med trafikfrågor i kommunen fram till 2040 (Enköpings kommun (a), 2017). Syftet är att slå fast vilka strategier och inriktningar som ska grunda den framtida planeringen av Enköpings trafik och transportsystem i relation till de kommunala målen och visionerna (Enköpings kommun (a), 2017). I trafikstrategin lyfts problematiken med att det i Enköping finns ett stort bilinnehav och att många resor görs med bil. Strategin lyfter även andra brister där bebyggelseutvecklingen har under senaste åren gått mot mer utglesning och därmed försvårar möjligheten till att använda hållbara transportmedel som gång och cykel (Enköpings kommun (a), 2017). Biltrafiken tar stor plats i de centrala delarna och gatornas fysiska karaktär ger upphov till höga hastigheter (Enköpings kommun (a), 2017). Vidare har den låga prissättningen på gatuparkering i staden lett till att boende nyttjar parkering som egentligen är till för besökande (Enköpings kommun (a), 2017). Dessa är några av de brister som trafikstrategin identifierar.

För att bemöta dessa brister har strategin vissa insatsområden. Dessa syftar till att göra en omprioritering bland trafikslagen där biltrafiken ska ha lägst prioritet (Enköpings kommun (a), 2017). Här finns ett insatsområde som syftar till att ändra beteendemönster i trafiken där strategin beskriver hur kommunen vill arbeta med mobility management för att öka antalet hållbara transporter. Dessa innefattar åtgärder som; satsningar på miljöanpassade fordon, bilpooler, framtagning av en mobility management-plan samt anställa personell resurs med kompetens inom mobility management (Enköpings kommun (a), 2017). Andra insatsområden innebär förtätning av befintliga områden, korta ned avstånden i staden, ge gång och cykel högre prioritet samt

sänka den generella hastigheten i staden (Enköpings kommun (a), 2017). Resultatet från trafikstrategin är att kommunen strävar att göra biltrafiken det lägst prioriterade trafikslaget i kommunen. Trafikstrategin innehåller vissa tvingande styrmedel som reducering av den generella hastighetsbegränsningen och omfördela prioriteten till hållbara transportslag. Baserat på konceptet travel demand management saknar trafikstrategin övriga tydliga tvingande legala och ekonomiska styrmedel.

### 7.5.2 Parkeringspolicy

Parkeringspolicyn är en fördjupad del av trafikstrategin och har därför samma målsättning som trafikstrategin. Syftet med parkeringspolicyn är att visa på de strategier och insatsområden som krävs för att arbetet med parkeringsfrågor i kommunen ska uppnå kommunens strategiska mål (Enköpings kommun (b), 2017). Målen i parkeringspolicyn syftar till att besökare enkelt ska kunna hitta bilparkering i Enköping där besöksparkering skall vara prioriterade över boendeparkering (Enköpings kommun (b), 2017, s. 8). Vidare skall det även finnas goda parkeringsmöjligheter i stadskärnans ytterkanter för att skapa en mer attraktiv centrummiljö för fotgängare samt cyklister (Enköpings kommun (b), 2017, s. 8). För att uppnå dessa mål visar parkeringspolicyn olika strategier som till exempel tids- och avgiftsreglering för parkering där de centrala delarna ska vara högst avgiftsbelagda medan övriga platser i staden ska vara av något lägre avgift (Enköpings kommun (b), 2017, s. 9). Resultatet från parkeringspolicyn följer samma resultat som trafikstrategin där parkeringsreglering och prissättning av parkering kan identifieras som legala och ekonomiska styrmedel. Baserat på konceptet travel demand management saknar parkeringspolicyn andra tvingande styrmedel som införandet av bilfria zoner eller beskattning av väg.

## 8. Analys: Enköpingsprojektet och hållbar transportplanering

I detta avsnitt kommer uppsatsens analys att avhandlas. Avsnittet kommer att analysera de teman som resultatet ovan har presenterat samt ställa detta i relation till det teoretiska ramverket.

### 8.1 Mobility management i Enköpingsprojektet

Trots att samtliga aktörer från Region Uppsala och Enköpings kommun ser nytta i att arbeta med beteendeförankrade åtgärder i planeringen framgick även delade uppfattningar om hur och när dessa åtgärder bör implementeras. I resultatet framgick en delad uppfattning om när mobility management-arbetet bör börja i projektet. Här menar projektledningen och trafikplaneraren på Region Uppsala att mobility management-insatser ska komma in i samband med lansering av det nya linjenätet. Detta resonemang förekom även hos aktörerna på Enköpings kommun. Detta medan infrastruktursstrategen på region Uppsala samt fokusområdesansvarig på Trivector menar på att mobility management är ett arbete som bör följa hela projektets process, från början och kontinuerligt efter lansering. Detta menar även författarna Black och Schreffler som argumenterar att det är viktigt att tidigt i processen förankra aktörer och kompetenser inom mobility management för att få ett lyckat resultat när det kommer till beteendeförändring (Black & Schreffler, 2010, s. 85). Det är även viktigt enligt Black och Schreffler att tydligt sätta ut tydliga strategier för hur beteendeförankrade åtgärder skall implementeras för att få effekt, vilket Enköpingsprojektet i dagsläget saknar (Black & Schreffler, 2010, s. 86).

Anledningen till att mobility management hittills inte har implementerats i projektet eller haft en genomgående roll kan bero på projektets karaktär där Enköpingsprojektet syfte är att utveckla utbudet i transportererna i Enköpings kommun. Projektets syfte är att skapa ett attraktivt linjenät med färre och snabbare linjer med hög turtäthet. Detta klassificeras inom TDM samt det teoretiska ramverket om hållbar transportplanering som fysiska åtgärder som syftar till att utveckla utbudet av transportsystem, inte efterfrågan (Gärling & Schuitema, 2007; Black & Schreffler, 2010; Lyons, 2016; Schiller et al, 2010; Banister, 2008). Med avstamp i det teoretiska ramverket är planeringen av Enköpingprojektets tydligt en process som planerar utifrån fysiska

infrastruktursatsningar och investeringar i kapaciteten av trafiksystem i form av busslinjenätet i Enköping. (Lyons, 2016, s. 166). Enligt Lyons resonemang kan uppsatsen slå fast att Enköpingsprojektet inte direkt hanterar den underliggande problematiken av ett högt bilanvändande i kommunen, utan behandlar mer symptomen av ett högt bilresande (Lyons, 2016, s.166). Enköpingsprojektet är ett exempel på ett tvångsfritt styrmedel där arbetet för att höja attraktiviteten och effektiviteten hos kollektivtrafiken inte är ett tvingande styrmedel för att reducera bilanvändandet (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Detta kan delvis förklara varför mobility management inte har implementerats i projektets process.

Andra faktorer kan vara den bristande struktur som både region Uppsala samt Enköpings kommun har för att bedriva arbete inom mobility management. Detta baseras på de uttalandena som presenterats i resultatet där det inte finns ett strukturerat arbetssätt eller uttalande personer som arbetar med dessa frågor på organisationerna. Anledningen till detta kan vara att organisationerna inte har gjort tillräckligt stora satsningar på arbetsprocessen inom beteendepåverkan. Detta kan bero på att organisationerna i ett övergripande perspektiv förhåller sig till den traditionella transportplaneringen och den "business as usual"- process som Lyons beskriver (Lyons, 2016, s. 166). Detta kan göra det svårt för arbetssätt som mobility management att spela en större roll i projekt som Enköpingsprojektet. Detta eftersom det finns begränsade resurser, tidigare erfarenheter och kompetenser inom planering med hjälp av beteendepåverkan och mobility management på organisationer än så länge. Det kan då leda till att mer traditionella arbetssätt tar över planeringsprocesser hos organisationerna (Lyons, 2016, s. 175).

Vidare kan jag dra slutsatsen baserat på resultatet att eventuella mobility management-åtgärder kommer i lanseringsfasen av projektet i form av marknadsföring och informationsspridning av det nya busslinjenätet. Region Uppsalas tidigare arbete med testresenärskampanjer kommer med stor sannolikhet vara det uttalade arbetet med mobility management i projektet. Inga andra åtgärder verkar i dagsläget vara aktuella eller planerade.

## 8.2 Ansvarsfördelning i mobility management mellan kommun och region

Det är tydligt att det krävs ett samarbete mellan kommun och region i och med implementeringen av mobility management. Dock har kommunen och regionen olika förutsättningar, uppdrag och medel för att arbeta med mobility management. Ett tydligt tema under intervjuerna var att kommunens övergripande ansvar spelar en stor roll i hur mobility management kan implementeras i planeringen. I Enköpingsprojekt spelar kommunen en viktig roll i att utveckla de förutsättningar som finns för hållbara transporter, dels i den fysiska miljön dels genom olika policys och styrande dokument. TDM visar att det utöver fysiska åtgärder (utvecklingen av ett nytt busslinjenät) kan krävas ekonomiska och legala åtgärder för att uppnå beteendeförändring. Detta innebär att Enköpings kommun har det främsta ansvaret för de fysiska, legala och ekonomiska åtgärder som TDM förespråkar (Gärling & Schuitema, 2007, s. 141). Detta innebär i sin tur att kommunen har det främsta ansvaret för att genomföra de tvingande eller hårda styrmedel som till exempel reglering av parkeringsregler, införandet av bilfria-zoner eller beskattning av vägar (Gärling & Schuitema, 2007, s. 150).

Regionen i sin tur har, baserat på resultatet, det främsta ansvaret att utveckla och upprätthålla en fungerande kollektivtrafik i regionen. Även som fokusområdesansvarig på Trivector resonerade innebär regionala kollektivtrafikmyndigheters roll oftast att öka resandet i kollektivtrafiken. Ansvaret för regionen i Enköpingsprojektet innebär därmed att utveckla och effektivisera busslinjenätet samt genom marknadsföring öka antalet resenärer i kollektivtrafiken, som till exempel testresenärskampanjer. Dessa ansvarsområden innebär tvångsfria styrmedel som syftar till att erbjuda samt uppmuntra till användning av kollektivtrafiken (Gärling & Schuitema, 2007, s. 150). Det som är en tydlig kontrast mellan kommunen och regionens ansvarsfördelning är därmed i vilken grad tvingande åtgärder kan implementeras. Slutsatsen är att kommunen har störst möjlighet att genom tvingande styrmedel påverka bilanvändningen medan regionen har större möjlighet till att erbjuda effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

Detta innebär därför att det krävs en koordinerad och väl fungerande samverkan mellan kommun och region i och med implementeringen av beteendeförändring och inte minst i Enköpingsprojektet. Detta beskrevs genomgående av fokusområdesansvarig på Trivector som menar att mobility management traditionellt har varit kommuners ansvar, men att regioner har goda möjligheter till att agera som samordnare i projekt som syftar till att öka det hållbara resandet. Detta eftersom regioner besitter ansvaret för driften av kollektivtrafiken.

### 8.3 Hinder och möjligheter för mobility management

Det främsta hindret för mobility management i Enköpingsprojektet är den bristande struktur och koordination som finns på Region Uppsala och Enköpings kommun. Baserat på resultatet kommer Enköpingsprojektet med stor sannolikhet främst nyttja mobility management-insatser i form av utåtriktade insatser som marknadsföring av busslinjenätet som till exempel testresenärskampanjer. Detta kan vara ett hinder om en sådan mobility management-insats sker i isolering från andra beteendeförändringsåtgärder som mobility management syftar till (Trafikverket, 2011, s. 3).

Om Enköpingsprojektet enbart innebär lansering av ett nytt busslinjenät med tillhörande marknadsföring, kan projektet missa önskad effekt på grund av dess tvångsfria styrmedel (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Detta innebär en fara att projektet inte kan omvända bilisten som nyttjar bil regelbundet eftersom det inte finns de tvingande styrmedel som krävs (Gärling & Schuitema, 2007, s. 142). Detta är särskilt intressant då möjligheterna som framgick av projektledningen på Region Uppsala innebar att invånare kommer att uppskatta den förändring som det nya linjenätet innebär. Detta är enligt Lyons ett exempel på en planering som utvecklar god transportinfrastruktur där människor inte behöver ändra beteenden, utan istället nyttjar åtgärder som är uppskattade politiskt och av invånare. (Lyons, 2016, s. 173). Denna tes är även viktig baserat på resultatet där det framgår från trafikplaneraren på Enköpings kommun att det finns en stark bilkultur i Enköping. Detta menar Gärling och Schuitema är en fara där stark bilanvändning kan innebära att biltrafikanter inte i lika hög grad

uppmärksammar marknadsföring av alternativa transportmedel (Gärling & Schuitema, 2007, s. 146).

För att redogöra för resonemanget tydligare argumenterar uppsatsen att Enköpingsprojektet i sig inte gör att biltrafiken blir mindre attraktiv och besitter därför inte den växelverkan mellan tvingande och tvångsfria styrmedel som TDM förespråkar (Gärling & Schuitema, 2007). Sammantaget innebär hinder i detta projekt den bristande koordinationen och förankringen av mobility management hos organisationerna samt projektets karaktär av tvångsfria styrmedel. Detta ämne kommer att diskuteras vidare i diskussionsdelen av uppsatsen.

Möjligheterna för mobility management i projektet framstår som goda. En viktig möjlighet ligger i att samtliga aktörer i projektet ser stor nytta i att jobba med beteendeförändring i planeringen. Detta kan visa sig vara extra viktigt då fokusområdesansvarig på Trivector beskriver att många lyckade mobility management-projekt i Sverige har grundats av personligt driv i dessa frågor. Detta även om aktörerna från Enköpings kommun lade mindre vikt vid begreppet mobility management. Det finns också en möjlighet i att Enköpings kommun har planer för att arbeta mer med mobility management samt att detta är förankrat i transportstrategiska dokument. Detta är särskilt viktigt med grund i Lyons resonemang där politiska aktörer ofta lägger mer stöd hos åtgärder som syftar till att utöka utbudet av transporter, inte beteendeförändring (Lyons, 2016, s. 168). En möjlighet är därför att Enköping har politiskt förankrat ambitionen om att planera mer utifrån beteendeförändring (Enköpings kommun, 2017, s. 22). Framtida forskning kan dock undersöka i vilken grad denna politiska vilja samt målen i de transportstrategiska dokumenten faktiskt kan ge underlag för beteendeförändring.

#### 8.4 Hur kan planeringen med hjälp av beteendeförändrande åtgärder skapa ett ökat kollektivt resande?

Jag kommer här att besvara uppsatsen övergripande frågeställning. Detta görs genom att analysera resonemangen om vad som är viktigast för att uppnå ett ökat kollektivt resande samt uppsatsen övriga resultat från aktörernas resonemang om beteendeförändring och mobility management.

Aktörernas resonemang om vikten av kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet som hög turtäthet och snabbhet faller väl in i det teoretiska ramverket om hållbara transportsystem. För att uppnå mer hållbara transporter måste utbudet av hållbara transportalternativ finnas tillgängliga (Black & Schreffler, 2010, s. 82). Detta återfinns även i litteratur som avhandlats tidigare i uppsatsen (Banister, 2008, s. 75; Lyons, 2016, s. 175). I detta fall framstår planeringen för ett ökat kollektivt resande relativt greppbart där ökad effektivitet och attraktivitet i kollektivtrafiken, ger upphov till ökat resande. Men som framhölls i det teoretiska ramverket, samt av projektledaren på Region Uppsala, krävs även andra sorters åtgärder för att människor ska aktivt välja att resa med hållbara transporter som kollektivtrafik. Här syftar hållbar transportplanering och TDM till att andra åtgärder bortom attraktivitets och effektivitetshöjande åtgärder i kollektivtrafiken också måste skapa incitament för att människor ska byta transportmedel (Gärling & Schuitema, 2007). Men som framhölls i det teoretiska ramverket måste planeringen nyttja en rad olika beteendepåverkande åtgärder för att uppnå ett ökat kollektivt resande. Detta måste då både erbjuda hållbara transportalternativ och samtidigt implementera åtgärder som i viss grad försvårar eller förhindrar ohållbara transporter (Lyons, 2016, s. 173).

När det gäller mobility managements roll i att uppnå ett ökat kollektivt resande kan författarna i boken *Sustainable Transportation* något negativa blick på framtiden förklara en del av problemet. Här menar författarna, som avhandlats tidigare i uppsatsen, att framtida transportplaneringen med stor sannolikhet kommer att fortsätta möta en ökad efterfrågan på transporter med ett utökad utbud av infrastruktur (Gudmundsson et al, 2016, s. 1). Detta trots att det finns ambitioner, strategier och mål inom planeringen för hållbara



lösningar (Gudmundsson et al, 2016, s. 1). Detta kan i sin tur förklaras med Van Nuns m.fl. resonemang där det måste ske större samhällsövergångar inom ekonomi, kultur och politik för att uppnå hållbara transportsystem (Van Nunen et al, 2011, s. 5). Enskilda projekt som Enköpingsprojektet kan ha svårt att skapa stora öknings av kollektivt resande samt konkurrera med biltrafiken med hjälp av enstaka mobility management-åtgärder. Det kan behövas mer övergripande politiska, kulturella och ekonomiska åtgärder för att beteendepåverkande åtgärder ska integreras bättre i transportplaneringen.

## 9. Diskussion och slutsats

Att planera för ett ökat kollektivt resande med hjälp av beteendeförändrande åtgärder är en svår utmaning för planerare att hantera. Det kan ligga i att transportplaneringen fortfarande i stor utsträckning är ett stelt verktyg när det kommer till att förändra de mer subjektiva värden i samhället. Med detta menar jag att relationen mellan transportplanering och beteendeförändring ännu inte är helt tydlig eller självklar. Planeringen kommer fortfarande att behöva rusta upp och investera i fysisk transportinfrastruktur för att möta framtidens utmaningar. Men hur planeringen lyckas influera människors hållbara användande av dessa verkar i dagsläget vara ett mål som ligger långt fram. Arbetsätt som mobility management är goda exempel på ambitioner för att arbeta med beteendepåverkan för att reducera bilanvändandet. Dock är mobility management ett arbetsätt som möjligtvis inte förankrats tillräckligt i planeringen. Detta stämmer i synnerhet när det gäller uppsatsens aktörer och deras arbete med mobility management som var mycket litet. Det kan bero på att varje kommun och region ser annorlunda ut, har olika utmaningar och förutsättningar.

Som påvisats i uppsatsen värderas inte begreppet mobility management lika högt bland aktörerna, men samtliga ser stor nytta i att arbeta beteendepåverkande. Det stärker tesen om att planeringens arbete med beteendepåverkan och exakt hur arbetet ska se ut inte ännu har blivit klar eller definitiv. En intressant iakttagelse är att samtliga intervjupersoner menade att för att bättre integrera arbetsätt med beteendepåverkan och mobility management, behövs anställda som arbetar med dessa frågor. Om vi ställer detta mot hållbar transportplanering, som menar att planeringen i grunden

måste arbeta med att påverka beteenden och användning av transportanvändning, kan det visa på att mobility management och beteendepåverkan är något som ligger utanför planeringen. Med detta menar jag att redan-etablerade roller som trafikplanerare, samhällsplanerare eller projektledare bör också arbeta beteendepåverkande i sina roller. Man kan därför fråga; måste mobility management och beteendepåverkan ta form i en särskilda anställd tjänsteperson, eller bör det vara ett integrerat arbetssätt?

Bilansvändning är ett beteende som är svårt att påverka då det har ett stort värde för människors möjlighet att förflytta sig och samhällets ekonomiska utveckling. Det är därför svårt att konkurrera med bilen genom hållbara medel som gång, cykel eller kollektivtrafik. I slutändan hamnar mycket av ansvaret för att nå hållbar transportanvändning på civilsamhället och vi människor som nyttjar transporter. Vidare menar jag att projekt som Enköpingsprojektet är betryggande steg framåt för att göra hållbara transportalternativ effektiva och tillgängliga för fler människor. Det tål att tänkas på att Enköpingsprojektet är en del av en större utveckling mot hållbara transporter och mobility management är ett verktyg som kan användas, inte ett botemedel mot bilansvändning. Arbetet för att påverka människors beteenden och attityder till transportanvändning måste utvecklas och stärkas i samtliga kommuner, regioner och även på nationell skala. Inte bara på tjänstepersonsnivå, men också i den politiska och civila arenan.

Slutligen, implementering av beteendepåverkande åtgärder i planeringsprocessen är en komplicerad uppgift. Mobility management är ett verktyg för att använda beteendepåverkan i planeringen, men det på grund av olika projekts förutsättningar, syften och planeringsprocesser kan det vara svårt att veta exakt vilken roll mobility management-åtgärder bör spela. I denna studie var det tydligt att aktörerna såg stor nytta i att arbeta med beteendepåverkan, även om arbetssättet mobility management inte var ett befintligt arbetssätt inom organisationerna. Mobility managements roll verkar i stor utsträckning hamna i marknadsföringsfasen av busslinjenätet. Detta beror på att arbetssättet med mobility management inte är uttalat inom organisationerna där effekter av beteendepåverkande åtgärder kan vara svåra att mäta och se nyttan i.

Hinder för användandet av mobility management i projektet är grundat i den höga bilanvändningen i Enköping. Här visar analysen att enbart tvångsfria styrmedel och åtgärder som marknadsföring av ett nytt busslinjenät möjligtvis inte kan påverka en etablerad bilkultur. Goda möjligheter finns i aktörernas positiva inställning till att arbeta med beteendepåverkan, men arbetssättet mobility management har inte spelat någon påtaglig roll på organisationerna. Därför kan resurser, kunskap och erfarenhet vara faktorer som hämmar implementering av mobility management.

Enköpingsprojektet är ett projekt som syftar till att effektivisera och erbjuda en kollektivtrafik av god kvalitet, men för att uppnå ett ökat kollektivt resande bör andra tvingande åtgärder implementeras på kommunal nivå. En region har främst ansvar att utveckla och erbjuda tvångsfria styrmedel i form av effektiv kollektivtrafik. Det krävs en effektiv samordning och samverkan mellan kommuner och regioner i detta fall där olika sorters åtgärder i samband med mobility management-åtgärder bör syfta till att tvinga eller göra bilresande mindre attraktivt. För att uppnå ett ökat kollektivt resande måste förutsättningarna finnas på plats i form av effektiva hållbara transportalternativ. Men för att påverka beteenden måste det även finnas incitament för bilister samt åtgärder som gör biltrafiken mindre attraktiv. Då bör mobility management och ett nytt busslinjenät samordnas med tvingade styrmedel för att få effekt.



## 10. Referenslista

### 10.1 Böcker och artiklar

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2): 73-80. DOI: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005.
- Black, C & Schreffler, E. (2010). Understanding Transport Demand Management and Its Role in Delivery of Sustainable Urban Transport. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2163 (1), 81-88. DOI: 10.3141/2163-09.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. 4 uppl. Oxford: Oxford University Press. (e-bok).
- Greene, D. & Wegener, M. (1997). Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*. 5(3). 177-190. DOI: 10.1016/S0966-6923(97)00013-6.
- Gudmundsson, H., Hall, R., Marsden, G. & Zietsman, J. (2016). *Sustainable Transportation*. Berlin: Springer. (e-bok).
- Gärling, T & Schuitema, G. (2007). Travel Demand Management Targeting Reduced Private Car Use: Effectiveness, Public Acceptability and Political Feasibility. *Journal of Social Issues*, 63 (1). 139-153. DOI: 10.1111/j.1540-4560.2007.00500.x.
- Hydén, C. (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. 1: a Uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Justesen, L. Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa metoder: från vetenskapsteori till praktik*. 1 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Lyons, G. (2016). Technology Fix Versus Behaviour Change. I Margaret Grieco & John Urry (red.). *Mobilities: new perspectives on transport and society*. London: Taylor and Francis. (e-bok).
- Majumdar, S. Sen, L. Park, S. (2013) The Feasibility of Mobility Management in the United States. *Public Works Management & Policy*. 18(3), 263-278. DOI: 10.1177/1087724X12469796.
- May, T. (2011) *Samhällsvetenskaplig forskning*. 2: a Uppl. Lund: Studentlitteratur. S.
- Schiller, P. Bruun, E & Kenworthy, J. (2010). *An Introduction to Sustainable Transportation – Policy, Planning and Implementation*. London: Earthscan. (e-bok).
- Tjora, A. (2012). *Från nyfikenhet till systematisk kunskap – Kvalitativ forskning i praktiken*. Uppl. 1:2. Lund: Studentlitteratur.
- Van Nunen, J. Huijbregts, P. Rietveld, P. (red). (2011). *Transitions Towards Sustainable Mobility – New Solutions and Approaches for Sustainable Transport Systems*. Berlin: Springer. (e-bok).

## 10.2 Dokument och e-källor

- Brundtland, G. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. [online]  
[https://sswm.info/sites/default/files/reference\\_attachments/UN%20WCED%201987%20Brundtland%20Report.pdf](https://sswm.info/sites/default/files/reference_attachments/UN%20WCED%201987%20Brundtland%20Report.pdf). (Hämtad 2019-04-01).
- Enköpings kommun (a). (2017). *Trafikstrategi – för Enköping stad fram till 2040*.  
<https://vaxer.enkoping.se/download/18.4d3c9e82160e4467e8912c72/1515759437637/Trafikstrategi%20f%C3%B6r%20Enk%C3%B6pings%20stad%20fram%20till%202040.pdf>.
- Enköpings kommun (b). (2017). *Parkeringspolicy – för Enköpings stad fram till 2040*.  
<https://vaxer.enkoping.se/download/18.4d3c9e82160e4467e8912c9a/1515759675191/Parkeringspolicy%20f%C3%B6r%20Enk%C3%B6pings%20stad%20fram%20till%202040.pdf>.
- Enköpings kommun. (2018). *Plan för Enköpings stad*.  
<https://vaxer.enkoping.se/download/18.2eb2a22d163ea5fcee94dd41/1528967236483/fop-2040.pdf>.
- European Platform on Mobility Management. (2018). *Mobility management Strategy Book – Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe*.  
[http://www.epomm.eu/docs/EPOMM\\_strategy\\_book.pdf](http://www.epomm.eu/docs/EPOMM_strategy_book.pdf). (Hämtad 2019-04-02).
- European Platform on Mobility Management. (inget datum). *Mobility Management, en definition – Definition av Mobility Management och kategorisering av Mobility Management-åtgärder, godkända av MAX-konsortiet och EPOMM*.  
[http://www.epomm.eu/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition\\_SE.pdf](http://www.epomm.eu/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_SE.pdf). (Hämtad 2019-04-02).
- Fält, S & Zerne, K., (Trivector). (2018). *Planeringsprinciper för busstrafiken i Enköpings stad*.  
<https://www.regionuppsala.se/sv/Kollektivtrafik1/Dokument-och-handlingar/Stadsbusstrafiken-i-Enkoping/>. (Hämtad 2019-04-02).
- Lagerqvist, M & Andersson, M. (Intermetra Business & Market Research Group AB) (2017). *Resvaneundersökning I Enköpings tätort*.  
Projektnummer: 1954–1602.  
[http://www.lul.se/Global/Landsting\\_politik/Politik/KTN/KTN%20180417/Handlingar%20KTN%202017%20april%202017.pdf](http://www.lul.se/Global/Landsting_politik/Politik/KTN/KTN%20180417/Handlingar%20KTN%202017%20april%202017.pdf).  
(Hämtad 2019-03-29).
- Region Uppsala (a). (2019). *Mål*.  
<https://www.regionuppsala.se/sv/Kollektivtrafik1/ULs-vision/>.  
(Hämtad 2019-04-02)

- Region Uppsala (b). (2019). *Stadsbusstrafik i Enköping*.  
<https://www.regionuppsala.se/sv/Kollektivtrafik1/Dokument-och-handlingar/Stadsbusstrafiken-i-Enkoping/>. (Hämtad 2019-04-02).
- Trafikverket. (2011). *MaxLupoSE – råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen*. Serie nr. 2011:25.  
<https://trafikverket.ineko.se/se/maxlupose-r%C3%A5d-om-hur-mobility-management-kan-anv%C3%A4ndas-i-den-kommunala-planeringen>. (Hämtad 2019-04-01).

## 11. Bilagor

### 11.1 Intervjuformulär för Region Uppsala

Beskriv din roll och dina arbetsuppgifter på Region Uppsala.

Beskriv gärna vad Enköpingprojektets är och var i processen projektet befinner sig i.

Vad anser du är de viktigaste att tänka på när man planerar för ett ökat kollektivt resande?

Vilka faktorer eller metoder tror du är viktiga att nyttja eller använda för att uppnå ökat kollektivt resande?

Hur ser du på relationen mellan fysiska åtgärder när det gäller infrastruktur och linjedragningar och åtgärder för att påverka beteende och attityder?

Vad känner du till om Mobility management?

Bedrivs det eller har det bedrivits arbete med mobility management inom regionen, varför/varför inte?

I vilket skeende av planeringsprocessen tror du att denna sortens av beteendepåverkande åtgärder bör komma?

Vilka aktörer tror du är viktiga att samverka med?

Vilka ansvar bör respektive aktör ha i och med implementering av mobility management?

Vilka åtgärder måste göras för att kunna implementera mobility management i Enköpingsprojektet?

Vilka hinder och möjligheter finns det med att integrera mobility management i planeringsprocessen?

Slutligen, ser du någon nytta i mobility management?



## 11.2 Intervjuformulär för Enköpings kommun

Beskriv gärna era roller och arbetsuppgifter på Enköpings kommun.

Beskriv gärna vad Enköpingprojektet är och var i processen projektet befinner sig i.

Vad anser ni är de viktigaste metoderna när man planerar för ett ökat kollektivt resande?

Vilka faktorer eller metoder tror ni är viktiga att nyttja eller använda för att uppnå ökat kollektivt resande?

Hur ser ni på relationen mellan fysiska åtgärder när det gäller infrastruktur och linjedragningar och åtgärder för att påverka beteende och attityder?

Vad känner ni till om mobility management sedan innan?

Bedrivs det eller har det bedrivits arbete med mobility management inom kommunen, varför/varför inte?

I vilket skede av planeringsprocessen tror ni att denna sortens av beteendepåverkande åtgärder bör komma?

Vilka aktörer tror ni är viktiga att samverka med?

Vilka ansvar bör respektive aktör ha i och med implementering av mobility management?

Vilka åtgärder måste göras för att kunna implementera mobility management i Enköpingsprojektet?

Vilka hinder och möjligheter finns det med att integrera mobility management i planeringsprocessen?

Slutligen, ser ni någon nytta i mobility management?

### 11.3 Intervjuformulär för Trivector

Beskriv gärna din roll och dina arbetsuppgifter på Trivector.

Beskriv gärna vad mobility management är och hur det kom sig att du började arbeta med det.

Vilka erfarenheter har du från andra kommuner/regioner generellt när det kommer till implementering av mobility management?

Finns det tydliga framgångsrika implementeringar och tydliga svårigheter?

Hur anser du att åtgärder riktade åt beteendeförändring och attityder används idag bland svenska kommuner och regioner?

Vad anser du är de viktigaste metoderna när man planerar för ett ökat kollektivt resande?

Hur ser du på relationen mellan fysiska åtgärder när det gäller infrastruktur och linjedragningar och åtgärder för att påverka beteende och attityder?

I vilket skeende av planeringsprocessen tror du att denna sortens av beteendeförändring/attitydpåverkan bör komma?

Hur ser du på samarbetet mellan kommun och region när det kommer till mobility management, vilka roller tror du de bör fylla?

Har ni eller har ni haft liknande projekt som Enköpingsprojektet som använder sig av mobility management?

Vilka hinder och möjligheter givet projektets förutsättningar finns det med att integrera mobility management i planeringsprocessen?

Vilken potential tror du det finns i att implementera mobility management i Enköpingsprojektet?