

Rapport 7213, 2011

Trafik och väg

Institutionen för Teknik och samhälle

LTH, Lunds Universitet

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Attitydstudie av hälsotrampar- och testresenärsdeltagare

Lena Winslott Hiselius

Lena Winslott Hiselius

Attitydstudie av hälsotrampar- och testresenärsdeltagare

Keywords:

Mobility Management, resvanor, miljömedvetenhet

Abstract:

Mobility management åtgärder riktar sig mot personresor med det uttalade syftet att minska bilberoendet, och utvärderas bara för transportområdet. Risken är då att man bortser ifrån effekter som händer utanför primär området genom en generell ökad miljömedvetenhet inom t.ex. inom konsumtionen och som skulle ytterligare motivera denna typ av åtgärd kostnadseffektivitetsmässigt och ge argument för en uppskalning. Det finns alltså ett intresse att studera hur det generella miljöengagemanget ser ut bland personer som deltar i denna typ av projekt men även hur det eventuellt förändras. Huvudsyftet med studien att studera om och hur en individs ambitioner och drivkrafter såväl inom transport- som miljöområdet, förändras genom ett deltagande i ett mobilitetsprojekt. Syftet är även att hitta/pröva effektivitetsstödjande åtgärder, som effektiviserar befintligt och planerat utbud av kollektivtrafik och gång/cykel.

Citering:

Winslott Hiselius, L (2011) Attitydstudie av hälsotrampar- och testresenärsdeltagare. Rapport 7213. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Universitet, Lund.

Med stöd ifrån:

LETS 2050 finansierat av Trafikverket, Energimyndigheten, VINNOVA och Naturvårdsverket samt TILLHÅLL 2 delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden.



En investering för framtiden



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik&väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund University
Traffic & Roads
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Arbetet har utförts inom projekten LETS 2050 samt Tillhåll 2. LETS finansieras av Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och VINNOVA. Forskningsprogrammets huvudsyfte är att bidra med underlag för dessa och andra myndigheters arbete med strategier, åtgärder och styrmedel som ska bidra till långsiktigt hållbara energi-och transportsystem.

Tillhåll 2, delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden och utgör en fortsättning på Tillhåll 1. Namnet står för Tillgänglighet för ett livskraftigt och långsiktigt hållbart Skåne-Blekinge steg 2 och projektet innehåller flera delprojekt. Tillhåll 2 syftar till att utveckla ett hållbart persontransportsystem och robust tillgänglighet i Skåne genom samverkan och nya effektiva lösningar.

Studien har bedrivits av Lunds Tekniska Högskola (LTH). Ett stort tack riktas till Anders Söderberg och Ylva Åqvist på Lunds kommun samt Mattias Alfredsson och Katarina Nilsen på Helsingborgs stad för hjälp med enkätutskick och kontakter med deltagare.

Lund, 2011-06-11

Lena Winslott Hiselius
Lunds Tekniska Högskola

Innehåll

Förord	iv
1. Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte	2
2. Metod	3
2.1 Studerade individer.....	3
2.1 Frågeformulär	4
2.1.1 Trafikåtgärder.....	4
2.1.2 Miljöåtgärder.....	6
2.1.3 Återkoppling	6
3. Data	7
4. Resultat.....	9
4.1 Ambitioner att minska dagligt bilresande.....	9
4.2 Syn på sig själv.....	12
4.3 Pendling i framtiden	13
4.4 Inställning till åtgärder för minskad vägtrafik.....	15
4.5 Ambitioner att minska miljöbelastning generellt.....	19
4.6 Inställning till miljöåtgärder	21
4.7 Motiv och drivkraft	23
4.8 Återkoppling till sig själv/Kommun/Skånetrafiken.....	25
5. Diskussion	26
Referenser.....	31

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Föreliggande rapporter behandlar *personlig reseplanering* (se Gärling & Fuji, 2009; Jones & Sloman, 2006, för en mer ingående beskrivning och analys av denna metod). Personlig reseplanering kan och har implementerats på flera olika sätt, ofta angivna under olika namn och bestående av olika kombinationer av åtgärder. Genomförandet av dessa går till så att ett erbjudande ges till ibland en speciell målgrupp att delta och förändra sitt resande, varefter de som accepterar erhåller olika former av individuellt anpassad information, eventuellt i kombination med motivationshöjande åtgärder så som utrustning eller fri biljett till kollektivtrafiken.

Ett förändrat resbeteende är en del av ett mer hållbart beteende. Många projekt och åtgärder görs för att vi ska minska vår koldioxidbelastning. Ofta görs åtgärder inom ETT område, t.ex. för personresor med det uttalade syftet att minska bilberoendet, och utvärderas bara för transportområdet. Risken är då att man bortser ifrån effekter som händer utanför primär området genom en generell ökad miljömedvetenhet inom t.ex. inom konsumtionen och som skulle ytterligare motivera denna typ av åtgärd kostnadseffektivitetsmässigt och ge argument för en uppskalning.

Ansvar för denna typ av åtgärd ligger oftast på Mobilitetskontor, gatukontor, etc. på kommunal nivå och på Trafikverket på statlig nivå. Denna typ av åtgärd handläggs alltså av personer som jobbar med transporter och där det finns ett mindre intresse för att studera och utvärdera påverkan inom andra områden utöver sitt eget ansvarsområde. Detta kan även ses i hur denna typ av projekt beskrivs och vad som förs fram som dess syfte. Många studier fokuserar på åtgärdestyper, effekter, hur implementera, hur attityder och preferenser ändras, etc.

Huvudsyftet för personliga resplaner och för att få bästa kostnadseffektivitet totalt sett borde således vara att få ett så stort utfall som möjligt av miljöeffekterna och då speciellt de koldioxid reducerande effekterna. Utgångspunkten för denna artikel är att denna helhetssyn och ett helhetsansvar eftersträvas för att minska koldioxidutsläppen.

Det finns alltså ett intresse att studera hur det generella miljöengagemanget ser ut bland personer som deltar i denna typ av projekt men även hur det eventuellt förändras. Personer som deltar i denna typ av åtgärd har ju per definition ett mål att förändra sitt resbeteende. Men är det så att en person som deltar i denna typ av åtgärd även har som mål att ändra sitt miljöbeteende generellt? Medför ett förändrat resbeteende att det blir en så kallad spillover effekt så man börjar bete sig miljövänligt generellt?

Olika färdatts marknadsandelar beror på en kombination av transportstandard/utbud, pris, regelverk, kunskap och attityder som påverkar hur individer väljer. Olika aktörer i regionen arbetar på olika sätt med att förbättra förutsättningarna för hållbara transporter, genom Skånetrafiken lägger t ex regionen stora resurser på att tillhandahålla ett kollektivtrafikutbud med hög kvalitet. Genom olika kommuner och HMSkåne arbetar man även med kunskapshöjande och beteendepåverkande åtgärder som t ex Mobility Management. Mobility Management åtgärder kostar generellt sett mindre per inbesparat CO₂-utsläpp än hårda investeringsåtgärder (SIKA Rapport 2008:10). Genom att systematiskt och strategiskt kombinera befintligt kollektivtrafikutbud (med relativt höga kostnader) med attityder och kunskapshöjande åtgärder typ Mobility Management kan utnyttjande av satsade resurser göras ännu bättre/effektivare.

Regionen, liksom övriga Europa, står inför stora satsningar på ökad användning av hållbara transportlösningar. Hittills har transportsystemet utan strategisk beaktande av mobilitetens negativa sidoeffekter av en ständigt eftersträvd och ökande mobilitet. När vi nu står inför ett paradigmskifte där tillgänglighet och hållbarhet står i fokus krävs en annan eftertanke för optimal användning av resurser. Det finns annars en risk att stora resurser satsas utan att man egentligen grundat med en analys av kostnadseffektivitet. Forskning och praktik har under en tid agerat parallellt i

dessa frågor. För att kunna hitta effektivitetshöjande kombinationer av attityder och utbud/standard för hållbarare transportsätt behöver dels samspelet mellan attityder och utbud/standard studeras vidare och dels praktikens nu mångåriga erfarenheter av praktiskt användande komma forskningen till del.

1.2 Syfte

Huvudsyftet med studien att studera om och hur en individs ambitioner och drivkrafter såväl inom transport-som miljöområdet, förändras genom ett deltagande i ett mobilitetsprojekt.

Syftet är även att hitta/pröva effektivitetsstödjande åtgärder, som effektiviserar befintligt och planerat utbud av kollektivtrafik och gång/cykel. Här studeras om mobility management åtgärder kan användas för att stärka och återkoppla information både mellan utnyttjare av transportsystemet och kommun/Skånetrafiken men även återkoppling till den egna individen med avseende på effekter som uppstår till följd av ett nytt resbeteende.

2. Metod

2.1 Studerade individer

Huvudsyftet med studien är som nämntes tidigare att studera om och hur en individs motiv och drivkrafter att genomföra beteendeförändringar såväl inom transportområdet men även miljöåtgärder generellt, förändras genom ett deltagande i ett mobilitetsprojekt. För att studera dessa förändringar har enkäter delats ut samt telefonintervjuer gjorts före/under ett deltagande samt ett år efter deltagande i ett mobilitetsprojekt. På så sätt har individernas svar kunnat jämföras. Som kontrollgrupp har under samma tidpunkter en grupp med individer som redan har ett bra resbeteende följts. Även dessa personer har fått svara på 2 enkäter samt deltagit i telefonintervjuer.

Vi har initialt följt 60 deltagare i Hälsotrampar- samt Testresenärsprojekt i Lund och Helsingborg från hösten 2009. Enkäter och telefonintervjuer har gjorts med personer i följande 5 grupper:

Testresenärsprojekt för anställda inom Helsingborgs stad. Finansierat av Helsingborgs stad. Kontrakt, ersättning i form 1 gratis månadskort på kollektivtrafiken Åtagande: åka kollektivt minst 4 av 5 dagar under 1 månad. Uppföljning i början, slutet, 1 år och 2 år. Intresseanmälan och därefter görs en selektering baserat på nuvarande resbeteende och kvalitet på alternativa transportsätt. Antal deltagare: 41

Hälsotramparprojekt för anställda inom Helsingborgs stad. Finansierat av Helsingborgs stad. Kontrakt, ersättning i form av utrustning, avtal om att ta del i uppföljning Åtagande: cykla minst 4 av 5 dagar under 2 månader. Uppföljning i början, slutet, 1 år och 2 år. Intresseanmälan och därefter görs en selektering baserat på nuvarande resbeteende och kvalitet på alternativa transportsätt. Antal deltagare: 15

Hälsotramparprojekt riktat mot anställda på Ideon området. Finansierat av Lunds kommun. Information utskickad till anställda på Ideon området. Kontrakt, ersättning i form av utrustning, avtal om att ta del i uppföljning Åtagande: cykla minst 4 av 5 dagar under 1 år. Uppföljning i början, slutet, 1 år och 2 år. Intresseanmälan och därefter görs en selektering baserat på nuvarande resbeteende och kvalitet på alternativa transportsätt. Antal deltagare: 10

Hälsotramparprojekt riktat mot invånare i Lunds kommun. Finansierat av Lunds kommun. Information allmänt till invånare i Lund kommun. Intresseanmälan på Lund kommuns webbsida och därefter görs en selektering baserat på nuvarande resbeteende och kvalitet på alternativa transportsätt. Åtagande: cykla minst 4 av 5 dagar under 1 år. Kontrakt, ersättning i form av utrustning, avtal om att ta del i uppföljning. Uppföljning i början, slutet, 1 år och 2 år. Antal deltagare: 9

Ej utvald hälsotrampare –Kontrollgrupp Personer som anmält intresse för att delta i hälsotramparprojekt i Lunds kommun men som blivit bortvalda genom att de redan hade ett bra resbeteende dvs, cyklar redan till jobbet de flesta dagarna. Antal ej utvalda: 52

I föreliggande rapport eftersträvas att få så många individer som möjligt som svarar på enkäten och deltar i telefonintervju både före/under och efter projektet. Vissa individer har dock enbart svarat på före/under enkäten och denna information används för att öka förståelsen för de individer som deltar och hur de uppfattar denna typ av projekt samt det färdmedel som de provar på inom ramarna för mobilitetsprojektet. I resterande del av rapporten kommer vi att använda begreppet före-enkäten även om enkäten för vissa personer besvarats innan eller under projektets genomförande.

2.1 Frågeformulär

Frågeformulär för enkätstudierna samt telefonintervjuerna utformas för att fånga förändring i ambition och inställning inom två huvudområden 1) resbeteende/trafikåtgärder samt 2) miljöåtgärder generellt. Ett tredje område där frågor ställs är kring återkoppling av information till sig själv men även till kommunen eller Skånetrafiken

2.1.1 Trafikåtgärder

Ambitioner att minska dagligt bilresande

Ett stort EU-projekt, MAX-projektet, genomfördes från 2006 till 2009 där syftet var att ta fram ett antal verktyg för planering, genomförande och utvärdering av Mobility Management åtgärder. Inom MAX-projektet utvecklades en ny psykologisk modell: "MaxSem" (Max Self Regulation Model). Den visar hur en beteendeförändring sker i stadier. MaxSem ställer diagnostiska frågor som identifierar i vilket stadium målgruppen just nu befinner sig, och hur pass redo den är att förändra sitt beteende. Syftet med Mobility Management är att "flytta" människor till nästa, "högre" stadium samt förhindra att de återgår till ett "lägre" stadium.

Steg 1: Förkontemplativt stadium Människor i detta stadium brukar köra bil och planerar inte att skära ner på sin aktuella bilanvändning.

Steg 2: Kontemplativt stadium Människor som befinner sig i denna etapp funderar på att skära ner på sin aktuella bilanvändning; de har bestämt ett personligt mål för minskad bilanvändning.

Steg 3: Förberedelse/agerande Människor i denna etapp har valt en konkret beteendestrategi för att nå sitt mål med minskad bilanvändning (t.ex. att cykla till jobbet istället för att köra bil) eller också har de redan provat ett nytt beteende.

Steg 4: Skötsel av etablerat beteendemönster Människor som befinner sig i denna etapp betar sig på ett nytt sätt och har det som en ny vana.

I denna studie används samma typ av MaxSem frågor som användes i en resvaneundersökning som Malmö stad gjorde hösten 2008 bland 13.000 Malmöbor. Genom att använda samma typ av frågor görs jämförelser med resultatet från Malmö studien.¹ I studien har individerna fått ta ställning till påståenden presenterade i tabell 1. Frågan ställs i enkätstudien.

Tabell 1. Påstående angående ambition att ändra dagligt bilresande.

Påstående: Vad har du för mål för ditt bilåkande för dagliga resor du kommer att göra under kommande månader?	Klassning
Jag tänker åka bil lika mycket som idag eftersom jag behöver det	Förkontemplativt
Jag funderar på om jag ska minska mitt vardagliga bilåkande	Kontemplativt stadium
Jag har som mål att minska mitt vardagliga bilåkande	Förberedelse
Jag ska minska mitt vardagliga bilåkande och vet redan hur	Agerande
Jag tänker inte ändra mitt vardagliga bilåkande eftersom jag sällan använder bilen	Skötsel

Det förändrade beteendet/ambitionen studeras även genom att jämföra individernas svar för färdmedelsvalet under den senaste månaden före och efter ett deltagande. Vi kan också jämföra svaren om hur man tror att man kommer att färdas framgent.

¹ I slutversionen av MaxSEm verktyget är formuleringarna något annorlunda. I slutversionen är t.ex. antalet steg som individerna klassas i 4 till antalet.

De resor som påverkas genom ett deltagande i ett mobilitetsprojekt rör pendlingen till arbetet. Det är även intressant att studera om resorna i tjänsten på något sätt påverkas. I enkätstudien ställs därför frågor om man följer företagets resepolicy.

Syn på sig själv

I telefonintervjun ställs frågan hur man skulle vilja kategorisera sig själv. Är man den typiska bilisten, cyklisten eller blandning av något. Här kan vi studera om individens syn på sig själv förändras.

Pendling i framtiden

I telefonintervjuerna ställs frågan hur man tror att man kommer att pendla till arbete i framtiden. Här kan vi studera om individens framtida ambitioner ändras.

Inställning till åtgärder för minskad vägtrafik

I enkätstudien tar individerna ställning till påståenden om olika åtgärder för att minska vägtrafiken. Genom dessa frågor kan vi studera om inställningen till olika typer av åtgärder förändras. Frågorna om inställningen till olika typer av åtgärder kompletteras med en fråga i telefonintervjun om hur man ställer sig till mjuka eller mer tvingande åtgärder för att minska vägtrafiken. På samma sätt som för miljöåtgärderna får individerna indikera tidigare gjorda åtgärder för att minska den egna miljöbelastningen från transporter.

2.1.2 Miljöåtgärder

Ambitioner att minska miljöbelastning generellt

För att studera om ambitionen att påverka den egna miljöbelastningen påverkas av att delta i ett mobilitetsprojekt används samma struktur på frågan som användes för att studera förändringar i ambitionen att minska det dagliga bilåkandet. De använda påståendena presenteras i tabell 2. Frågan ställs i enkätstudien.

Tabell 2. Påstående angående ambition att ändra miljöbelastning generellt.

Påstående: För det närmaste året, vad har du för mål för ditt miljöbeteende generellt, dvs. utöver dina vardagliga resor?	Klassning
Jag tänker inte ändra mitt beteende	Förkontemplativt
Jag funderar på hur jag ska minska min miljöbelastning	Kontemplativt stadium
Jag har som mål att minska min miljöbelastning	Förberedelse
Jag ska minska min miljöbelastning och vet redan hur	Agerande
Jag tänker inte ändra min miljöbelastning eftersom jag har så lite inverkan	Skötsel

Inställning till miljöåtgärder

I enkätstudien ställdes värderingsfrågor kopplade till miljöåtgärder. Genom dessa frågor kan vi studera om individernas värdegrund och inställning till miljöåtgärder generellt ändrats något efter projektets genomförande. Individerna ombads även indikera vilka åtgärder man gjort under det senaste året som minskat miljöbelastningen privat. Genom att jämföra de genomförda åtgärderna före och efter ett deltagande i mobilitetsprojekt kan vi studera om individerna blivit mer aktiva. Här ställs också frågan om ”vem som använder ledig bil” för att studera om man ser till den egna effekten på miljön eller hela familjens.

Motiv och drivkraft

Förändrade motiv och drivkrafter för ett ändrat beteende studeras genom frågor ställda vid telefonintervjun samt i enkätstudien. De deltagande individerna ombeds ange om man ändrat motiv för ett ändrat resbeteende efter deltagande men också vad behövs för att testa nytt och byta färdmedel?

2.1.3 Återkoppling

Ett syfte med studien är även att studera hur denna typ av mobilitetsåtgärder kan stärka återkopplingen och därmed kvalitén på kollektivtrafiken samt cykelinfrastrukturen. Frågor ställs därför om man varit i kontakt med kommunen eller Skånetrafiken och om kvalitén på det testade färdmedlet motsvarade förväntningarna. I enkätstudien ombeds individerna att ange vilka effekter ett nytt resbeteende gett dem. De får även ange om de försökt att räkna på eller uppskatta de effekter som de nya resvanorna givit. För hälsotramparna i Lund ställs speciellt frågan om man använt reseplaneraren på nätet.

3. Data

I detta kapitel sammanfattas resultaten från enkätstudier och telefonintervjuer med deltagare i hälsotrampar- och testresenärsprojekt som startade under hösten 2009 i Lund och Helsingborg samt med kontrollgruppen - individer som inte valdes ut för deltagande som hälsotrampare.

Tabell 3a: Summerad information om intervjupersonerna, deltagare uppdelat

	Hälsotrampare					Testresenär				
	Delta-gare	Enkät 1	Tel 1	Enkät 2	Tel 2	Delta-gare	Enkät 1	Tel 1	Enkät 2	Tel 2
Antal	34	25 (73%)	11 (32%)	15 (44%)	9 (26%)	41	35 (85%)	14 (34%)	14 (34%)	11 (27%)
Kön:										
Man	29%	24%	36%	33%	44%	17%	13%	14%	14%	9%
Kvinna	71%	76%	64%	67%	55%	83%	88%	86%	86%	91%
Ålder	39	41				47	49			
Reslängd	8 km	7,8 km				na	na			

Tabell 3b: Summerad information om intervjupersonerna, ej utvald hälsotrampare

	Ej utvald hälsotrampare				
	Ej vald	Enkät 1	Tel 1	Enkät 2	Tel 2
Antal	45	32 (71%)	8 (18%)	38 (84%)	8 (18%)
Kön:					
Man	33%	33%	37%	26%	37%
Kvinna	67%	67%	62%	74%	62%
Ålder	na	31			
Reslängd	9 km	9,2 km			

Utav de som svarat på enkät 1 och 2 är det 27 deltagare (13 Hälsotrampare och 14 Testresenärer) som svarat på enkät före och efter deltagande och där jämförelser alltså kan göras. Utav de ej utvalda hälsotramparna är det 30 personer som svarat på båda enkätutskicken.

Utöver enkätstudie har även telefonintervjuer gjorts med totalt 20 deltagare (9 Hälsotrampare och 11 Testresenärer) före och efter projektet samt 8 st ej utvalda hälsotrampare som svarat på båda enkätutskicken.

Bakgrundsinformationen för deltagarna i denna studie kan samtidigt jämföras med informationen om cykel- och bilpendlare i resvaneundersökningen i Malmö 2008.

Tabell 4: Summerad information om cykel- och bilpendlare i resvaneundersökningen i Malmö 2008.

	Cykel- pendlare	Bil- pendlare
Antal	251	328
Kön:		
Man	49%	61%
Kvinna	51%	39%
Ålder	39	40
Reslängd	4 km	6,9 km

4. Resultat

4.1 Ambitioner att minska dagligt bilresande

I tabell 5 redovisas hur individerna uppger att deras färdmedelsval varit den senaste månaden för/under och efter deltagande i projekt. Vissa svarade på enkäten innan projektet startade (vid första uppstartsmötet) eller strax efter att projektet satts igång. Om ett deltagande har effekt på färdmedelvalet kan man förvänta sig att andelen bilåkande minskar eller är konstant och att andelen cykel, gång och kollektivtrafik ökar eller är konstant. Resultatet antyder att bilanvändningen har minskat eller är oförändrad medan användningen av övriga färdmedel varierat. Till största delen har man dock ökat användningen av cykel, gång och kollektivtrafik. Om vi tittar på de ej utvalda hälsotramparna har majoriteten ett oförändrat resbeteende men det finns tendens till ett ökat bilresande och ett minskat användande av cykel. Gång och kollektivtrafik.

Tabell 5a. Uppgifven förändring i resbeteende, deltagare och ej utvalda hälsotrampare

	Deltagare			Ej utvald hälsotrampare		
	Minskat användande	Oförändrat användande	Ökat användande	Minskat användande	Oförändrat användande	Ökat användande
Bil	54%	42%	4%	15%	56%	30%
Cykel	9%	36%	55%	27%	63%	10%
Gång	25%	20%	55%	25%	57%	18%
Kollektivtrafik	5%	59%	36%	22%	56%	22%

Tabell 5b. Uppgifven förändring i resbeteende, deltagare uppdelat

	Hälsotrampare			Testresenär		
	Minskat användande	Oförändrat användande	Ökat användande	Minskat användande	Oförändrat användande	Ökat användande
Bil	62%	31%	8%	46%	54%	0%
Cykel	8%	23%	69%	11%	56%	33%
Gång	27%	18%	55%	22%	22%	56%
Kollektivtrafik	8%	54%	38%	0%	67%	33%

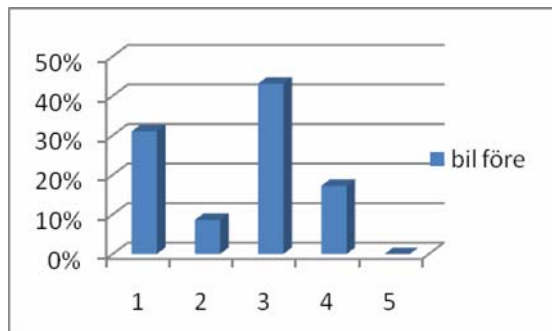
Svar på frågan: Vad har du för mål för ditt bilåkande för dagliga resor du kommer att göra under kommande månader?

Resultaten på MaxSem-frågan presenteras i diagrammen nedan. Utifrån hur individerna har svarat på en fråga om mål för det dagliga bilanvändandet har de klassificerats i olika förändringsstadier. 1 = Förkontemplativt, 2 = Kontemplativt stadium, 3 = Förberedelse, 4 = Agerande, 5 = Skötsel.

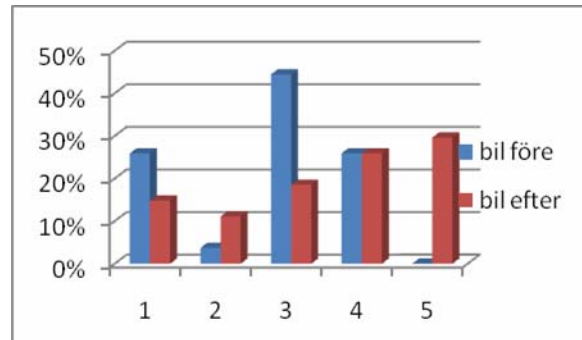
Först kan vi jämföra fördelningen över förändringsstadierna mellan samtliga deltagare som enbart svarat på före-enkäten och de deltagare som svarat på både före- och efter-enkäten. Vi kan här se att fördelningen i förändringsprocessen stämmer väl överens. Om vi sedan jämför svaren från deltagarna som svarat på båda enkäterna i figur 2 kan vi studera hur ambitionen förändrats sedan deltagande i mobilitetsprojektet. Resultatet indikerar att många har fått en högre ambition. Detta kan också ses i tabell 6 som visar resultatet på individnivå. Resultatet visar att en majoritet fått högre ambitioner vad gäller att minska sitt dagliga bilresande. Ett parat t-test visar på en signifi-

kant skillnad i målsättning för bilanvändningen på 5% nivån. Samtidigt har nästan 19% fått lägre ambitioner.

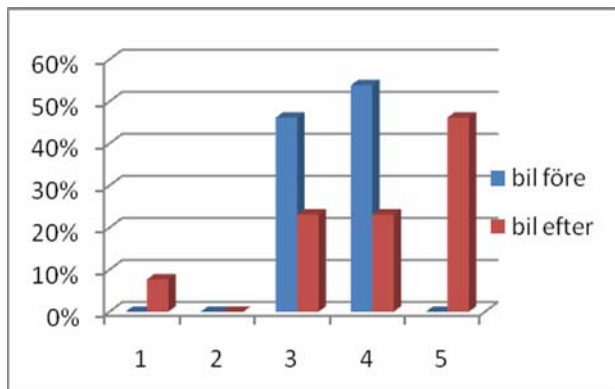
Figur 1. Bilmål, deltagare enkät 1.



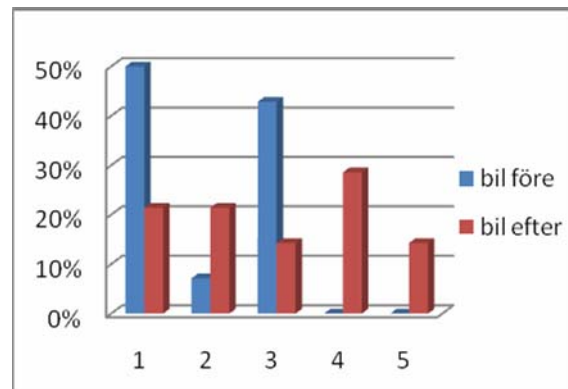
Figur 2. Förändring i bilmål, deltagare enkät 1 o 2



Figur 3. Förändring i bilmål, hälsotrampare

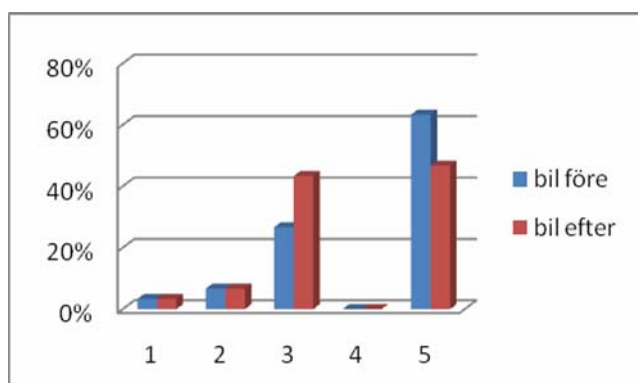


Figur 4. Förändring i bilmål, testresenär



För att jämföra deltagarnas förändringar kan vi även titta på svaren från de ej utvalda hälsotramparna. Även deras svar har förändrats något mellan enkätsvaren. Det är dock endast ett fåtal som fått högre ambitioner. Majoriteten har lägre eller oförändrade ambitioner. Här finns det alltså en skillnad mellan deltagarna och de ej utvalda hälsotramparna vilket även ses i tabell 6. Skillnaden mellan deltagare och ej utvalda hälsotrampare testas med ett t-test och testet påvisar en signifikant skillnad på 5% nivån. Samtidigt påvisas ingen signifikant skillnad för ej utvalda hälsotrampare vad gäller målsättning för bilanvändandet i de två enkäterna.

Figur 5. Förändring i bilmål, ej utvalda hälsotrampare

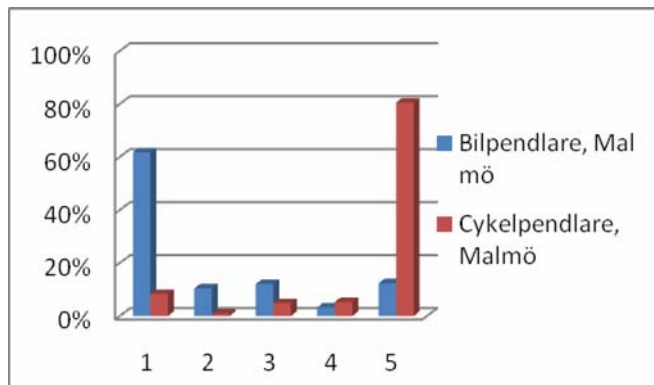


Tabell 6 Förändring i bilmål på individnivå.

	Högre ambitioner	Oförändrat	Lägre ambitioner
Deltagare	63%	19%	19%
- Hälsotrampare	62%	15%	23%
-Testresenär	64%	21%	14%
Ej utvald hälsotrampare	10%	60%	30%

Som en sista jämförelse kan individerna som ingått i denna studie jämföras med de som svarade på MaxSem frågan i resvaneundersökningen i Malmö 2008. Som kan ses i figur 6 är det stor skillnad i ambition att minska det dagliga bilresandet mellan de som pendlar med bil och de som pendlar med cykel. Av de som studeras i denna studie finns störst överensstämmelse av fördelningen mellan förändringsstadier emellan de ej utvalda hälsotramparna i Lund och cykelpendlarna i Malmö.

Figur 6. Bilmål Malmö RVU



4.2 Syn på sig själv

Svar på frågan: Hur karakterisera sig själv?

Hälsotrampare Lund

De flesta karakteriserade sig som bilister innan projektets början. Efter projektet är det dock lite större variation, strax över 40% ser sig nu som typiska cyklister då de börjat cykla till arbetsplatsen. En tillfrågad har till och med investerat i racercykel och påpekar nu hur han ser alla bilister som "idioter". Majoriteten säger sig ha ändrat synsätt, börjat tänka resonera lite mer kring transportval och i en del fall i mer cykelliknande termer. Vad som är intressant är att i denna grupp återfinns både de som fortsatt cykla efter projektets slut och de som till stor del återgått till att köra bil.

Hälsotrampare Helsingborg

Innan projektet karakteriserade 75 % sig som bilister medan övriga såg sig som cyklister. Under testperioden ser sig i princip alla som cyklister och efter avslutat försök karakteriserar sig samtliga som cyklister i någon utsträckning.

Hälsotrampare totalt

- 78 % har ändrat syn på sig själv, de flesta från bilist till cyklist. Övriga vet ej eller har inte ändrat sig.

Testresenär Helsingborg

Innan försöket karakteriserar över 90 % sig som bilister i någon utsträckning. En del nämner att de tidigare har eller har velat åka kollektivt. Cirka 30 % har efter avslutat projekt bytt kollektivtrafiken mot cykel och karakteriserar sig därför mer som cyklister. Bland annat med motivationen att man måste passa tider med kollektivtrafiken och att bussen varit smutsig. Ett fåtal, klart under 15 %, karakteriserar sig själv som bussåkare, men oftast i kombination med något annat färdmedel, exempelvis cykel.

Ej utvald hälsotrampare

Då de flesta använder cykeln till arbetsplatsen karakteriserar de sig som cyklister. Ett par stycken har dessutom bara delvis tillgång till bil. I sammanhanget kan det vara intressant att veta att flertalet uppger sträckor på under 10 km till arbetsplatsen.

4.3 Pendling i framtiden

Hälsotrampare Lund

I den här gruppen har samtliga bilpendlat till arbetet innan de gick med i försöket. Cirka hälften av de medverkande bor inte i Lund och har därmed lite längre sträcka till arbetsplatsen. Under försöksperioden har de cyklat till största delen. Dock nämner ett par stycken hur de bytt färdmedel under vintermånaderna och/eller de dagar då vädret satt upp hinder i form av vind eller blåst.

Ett år efter avslutat försök har strax över hälften (57%) hållit kvar vid cykeln som huvudsakligt transportmedel. Detta gäller framförallt de som är bosatta i Lund. Den andra hälften har antingen gått tillbaka till tidigare färdmedel (vanligtvis bil) medan ett par stycken försöker varva cykel och buss/bil beroende på årstid eller andra yttre faktorer.

Då tillfrågade under testperioden svarar strax över 80% att de tror att de kommer att fortsätta pendla så som de gjort under projektet (oftast med cykel) även i framtiden. Ett år efter avslutat projekt har denna bild förändrats något, framförallt avseende de cirka 57% som återgått till att köra bil eller åka kollektivt. Intressant är att i denna grupp tror man kanske kommer att cykla relativt mycket i framtiden, kanske ett par dagar i veckan. Men en del lägger in brasklappar som att de kan behöva bilen i arbetet eller hur årstiden kan komma att få avgöra.

Hälsotrampare Helsingborg

Samtliga pendlade med bil till arbetet innan påbörjat projekt. Under testperioden cyklade man i hög utsträckning med undantag för de dagar då vädret och årstiden satte stopp. Efter avslutat projekt cyklar samtliga, dock i något mindre omfattning.

Alla tror att man i någon form kommer att cykla i framtiden. Efter avslutat säger en hur denne kommer att fortsätta cykla medan den andra istället formulerar sig som att transportvalet kommer att ske så miljömedvetet som möjligt.

Hälsotrampare totalt

- 78 % tror att de kommer att cykla i framtiden, såväl under som efter försöket
- 11 % tror att de oftast kommer att använda bilen, såväl under som efter försöket
- 11 % trodde innan projektet att de skulle cykla i framtiden medan de efter avslutat försök tror att de kommer att mestadels använda bil eller kollektivt i framtiden.

Testresenär Helsingborg

Innan försöket körde i princip samtliga bil till arbetet alla dagar i veckan. Under testperioden åkte alla kollektivt med undantag för några som ett fåtal dagar använde blandade färdmedel. Drygt 60 % av testresenärerna har emellertid återgått till att köra bil efter avslutat projekt. Av de resterande 40 % har tre fjärdedelar börjat cykla till arbetet medan endast 10 % fortsatt åka kollektivt efter avslutad testperiod.

Under testperioden är det flertalet som tror att de kommer att fortsätta åka kollektivt i den mån det är möjligt. Ett år efter avslutat projekt är den gruppen något mindre. Framförallt de som återgått till att köra bil säger att de nog kommer att fortsätta köra bil men ibland buss/tåg.

Under testperioden tror 64 % att de kommer att fortsätta åka kollektivt i framtiden, övriga säger att de förmodligen kommer att köra bil i någon omfattning

Efter avslutat projekt säger 36 % att de tror att de kommer att åka kollektivt i framtiden, medan 46 % kommer att köra bil och 18 % cykla.

Ej utvald hälsotrampare

När det gäller deras syn på framtida transportval är de ej utvalda hälsotramparna förhållandevis samstämmig. Man kommer i stor utsträckning att fortsätta cykla. Ingen av de tillfrågade tror att de kommer att byta färdmedel i någon större utsträckning i framtiden, men någon nämner tåget som en bra möjlighet vid längre resor. Gruppens enda bilist tror att han kommer fortsätta köra bil och motiverar detta med att han är nybliven förälder.

4.4 Inställning till åtgärder för minskad vägtrafik

Frågor har också ställts om vilka åtgärder individerna gjort det senaste året för att minska sin miljöbelastning genom förändrat res sätt. Här finns en större överensstämmelse att individerna anger fler aktiviteter som reducerar sina vägtransporter efter ett deltagande. Resultatet skiljer sig till stor del från resultatet för de ej utvalda hälsotramparna där flertalet endast anger vissa aktiviteter i första enkäten.

Tabell 8a. Förändring i egna gjorda trafikåtgärder, deltagare och ej utvalda hälsotrampare. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Deltagare				Ej utvald hälsotrampare			
	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter
Jag kör mindre med bil	20	40%	10%	50%	20	25%	55%	20%
Jag kör miljöbil	7	14%	57%	29%	7	71%	29%	0%
Jag avstår från att flyga när jag kan	7	14%	43%	43%	10	30%	50%	20%
Jag har bytt korta bilresor mot buss	4	50%	0%	50%	3	67%	33%	0%
Jag har bytt korta bilresor mot cykel/gång	21	24%	38%	38%	21	19%	38%	43%

Tabell 8b. Förändring i egna gjorda trafikåtgärder, deltagare uppdelat. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Hälsotrampare				Testresenär			
	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter
Jag kör mindre med bil	11	9%	18%	73%	9	78%	0%	22%
Jag kör miljöbil	1	0%	100%	0%	6	17%	50%	33%
Jag avstår från att flyga när jag kan	5	0%	60%	40%	2	50%	0%	50%
Jag har bytt korta bilresor mot buss	2	0%	0%	100%	2	100%	0%	0%
Jag har bytt korta bilresor mot cykel/gång	13	8%	38%	54%	8	50%	38%	13%

Ett sätt att studera hur individerna ser på miljöåtgärder är att studera hur den bil som blir ledig vid ett nytt resbeteende utnyttjades om det blir en total miljövinst eller inte till följd av nya resvanor. Av de 28 personer som svarat på frågan anger 5 (18%) att någon annan använder bilen. 7 personer uppger att 1 person i hushållet har körkort. Räknar vi bort dessa är det 24% som anger att någon annan använder bilen.

I tabell 9 redovisas svaren på frågan hur man ställer sig till olika typer av trafikreducerande åtgärder. Enligt tabellen är det svårt att urskilja några tendenser. Det verkar dock inte som man blir mer positiva till trafikreducerande åtgärder efter deltagandet i mobilitetsprojektet. Spridningen är dock relativt stor även hos de ej utvalda hälsotramparna. Ingen signifikant skillnad i inställning till åtgärder kan påvisas mellan deltagare och ej utvalda hälsotrampare.

Tabell 9a. Förändring i inställning till trafikåtgärder, deltagare och ej utvalda hälsotrampare. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Deltagare			Ej utvald hälsotrampare		
	Negativ trend på inställning	Oförändrat	Positiv trend på inställning	Negativ trend på inställning	Oförändrat	Positiv trend på inställning
Krav på samordning av varutransporter till affärer	28%	44%	28%	32%	39%	29%
Aktiviteter för att få fler att åka kollektivt	20%	72%	8%	18%	57%	25%
Aktiviter för att få fler att cykla	8%	92%	0%	18%	71%	11%
Kampanjer för att få färre föräldrar att skjutsa barn i bil till skolan	36%	52%	12%	21%	64%	14%
Kampanjer för att förändra invånarnas attityder	21%	67%	13%	17%	62%	21%
Bildande av fler bilpooler	29%	42%	29%	27%	47%	27%

Tabell 9b. Förändring i inställning till trafikåtgärder, deltagare uppdelat. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Hälsotrampare			Testresenär		
	Negativ trend på inställning	Oförändrat	Positiv trend på inställning	Negativ trend på inställning	Oförändrat	Positiv trend på inställning
Krav på samordning av varutransporter till affärer	42%	33%	25%	15%	54%	31%
Aktiviteter för att få fler att åka kollektivt	17%	67%	17%	23%	77%	0%
Aktiviter för att få fler att cykla	0%	100%	0%	15%	85%	0%
Kampanjer för att få färre föräldrar att skjutsa barn i bil till skolan	18%	73%	9%	50%	36%	14%
Kampanjer för att förändra invånarnas attityder	9%	73%	18%	31%	62%	8%
Bildande av fler bilpooler	18%	27%	55%	38%	54%	8%

Testresenärerna är generellt mer negativa till olika trafikåtgärder efter deltagandet.

För att studera om resorna i tjänsten förändrats ställs följande påstående: Jag följer mitt företags resepolicy om miljövänliga resor. Resultatet presenteras i tabell 7. Resultatet tyder på att deltagare som instämmer såväl mer som mindre. En minoritet har en oförändrad inställning vilket skiljer sig ifrån de ej utvalda hälsotramparna.

Tabell 7. Förändring i följande av resepolicy.

	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt
Deltagare	38%	21%	42%
- Hälsotrampare	42%	17%	42%
-Testresenär	50%	36%	14%
Ej utvald hälsotrampare	22%	65%	13%

67% av deltagarna anger att de känner till företagets resepolicy helt eller delvis. Av de ej utvalda hälsotramparna är det 50% som anger att de följer företagets resepolicy.

Vi har även ställt frågan hur individerna ser på tvingande åtgärder. I tabell 10 redovisas svaren på frågan hur man ställer sig till: Jag tycker det är ok om min arbetsgivare inför en mer tvingande resepolicy om miljövänliga resor i arbetet och resor till/från arbetet. Resultatet tyder på att man blivit mindre positiv till tvingande åtgärder efter ett deltagande. För testresenärerna är denna förändring statistiskt signifikant på 5% nivån på individnivån. De ej utvalda hälsotramparna anger dock i andra enkäten att de är mer positiva. Skillnaden är signifikant på 5% nivån mellan deltagare och ej utvalda hälsotrampare. De ej utvalda hälsotramparen är signifikant mindre negativa till tvingande åtgärder än de som deltagit i projekten.

Tabell 10. Förändring i inställning till tvingande resepolicy.

	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt
Deltagare	46%	38%	15%
-Hälsotrampare	50%	25%	25%
-Testresenär	43%	50%	7%
Ej utvald hälsotrampare	24%	21%	55%

Frågan om mer tvingande åtgärder har även ställts vid telefonintervjun. Svaren sammanfattas på följande sätt:

Hälsotrampare Lund

Ingen av de tillfrågade är odelat positiv till tvingande åtgärder, men en tillfrågad har ändrat åsikt och menar efter avslutat testperiod att det kanske tyvärr är enda vägen att gå. Strax under 90 % är emellertid negativt inställda till tvingande åtgärder, en åsikt som förblir oförändrad för samtliga även efter avslutat projekt. De flesta menar istället att uppmuntran och premierande insatser hade varit mer genomförbart och bättre.

Hälsotrampare Helsingborg

Tre fjärdedelar är emot tvingande åtgärder helt. Återstående är inte helt emot tvingande åtgärder i ändamålet men preciserar sig dessvärre inte mer än så. Ingen av de tillfrågade har ändrat åsikt efter avslutat projekt. Dock påtalar en hur dennes åsikt om hur påtvingande åtgärder är fel har stärkts under testperioden.

Hälsotrampare totalt

- 89 % tror inte på tvingande åtgärder, så väl under som efter försöket
- 11 % hade negativ inställning till tvingande åtgärder innan/under försöket men har efter försöket ändrat syn till mer positiv.

Testresenär Helsingborg

Alla utom en tillfrågad tror inte på tvingande åtgärder. Ofta påtalas hur de hellre ser uppmuntran eller premier för de som väljer att byta färdmedel. Den person som inte är emot tvingande åtgärder syftar framförallt på de som bor nära arbetet och ändå kör bil. Ett par stycken anser att arbetsgivaren inte ska lägga sig i den anställdes resvanor. Ingen av de tillfrågade har ändrat åsikt i denna fråga.

Så väl under som efter testperioden har över 90 % en negativ syn på påtvingande åtgärder. Övriga har en tveksamt positiv syn på sådana insatser. Ingen av de tillfrågade har alltså ändrat sikt i samband med försöket.

Ej utvald hälsotrampare

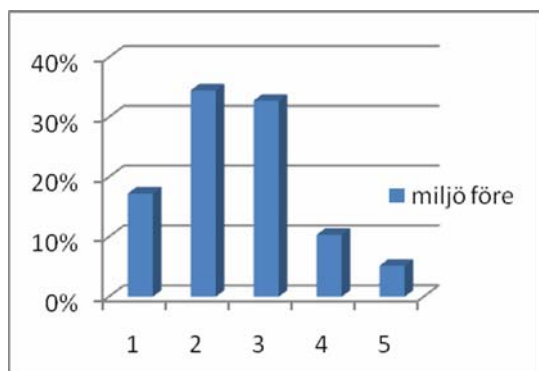
Flertalet tycker att tvingande åtgärder kan vara okej eller till och med den bästa metoden. Ett par stycken säger dock nej till tvingande åtgärder och några menar att folks situation måste få styra.

4.5 Ambitioner att minska miljöbelastning generellt

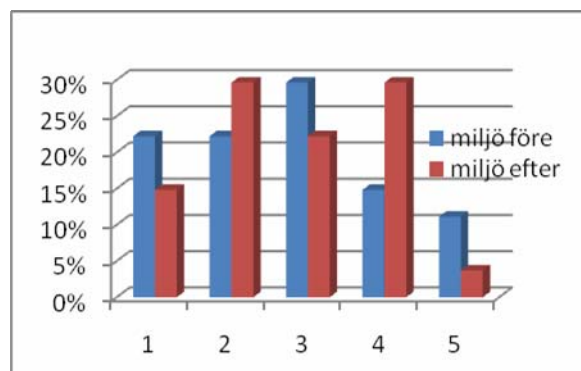
Svar på frågan: För det närmaste året, vad har du för mål för ditt miljöbeteende generellt, dvs. utöver dina vardagliga resor?

Om vi först jämför svaren ifrån de deltagare som svarat på första enkäten och de som svarat på både första och andra enkäten ser vi en ganska god överensstämmelse med en något större spridning mellan förändringsstadierna för de som svarat på båda enkäterna. Vid jämförelse mellan hur deltagarna har svarat före respektive efter ett deltagande angående ambitionen att minska miljöbelastningen generellt ses att det finns både individer som fått lägre men även de som fått högre ambitioner. Förändringarna är dock ganska små. Enligt tabell 11 som presenterar resultatet på individnivå har den största andelen fått högre ambitioner men det finns också en relativt stor andel som fått lägre ambitioner att minska sin miljöbelastning generellt. Ett parat t-test visar inte på en signifikant skillnad i målsättning före och efter ett deltagande. Om vi tittar på resultatet för de ej utvalda hälsotramparna i figur 11 finns en större överensstämmelse mellan svaren före och efter deltagande. Ingen signifikant skillnad kan påvisas för icke-deltagarna vad gäller målsättning i de två enkäterna. Om vi tittar på resultaten på individnivå tabell 8 ser vi dock att det är en ganska stor spridning även här vad gäller förändring åt båda hållen.

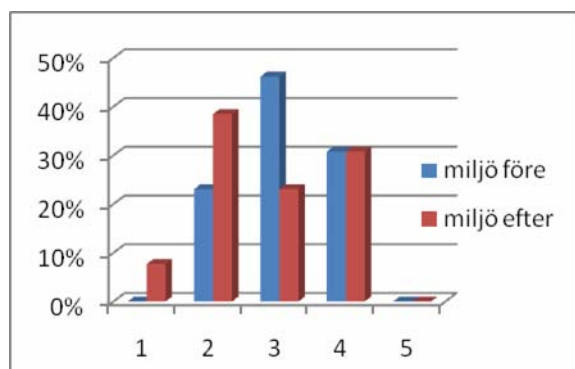
Figur 7. Miljömål, deltagare enkät 1.



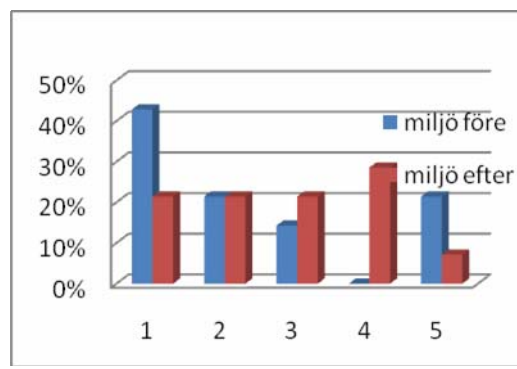
Figur 8. Förändring i miljömål, deltagare enkät 1 o 2



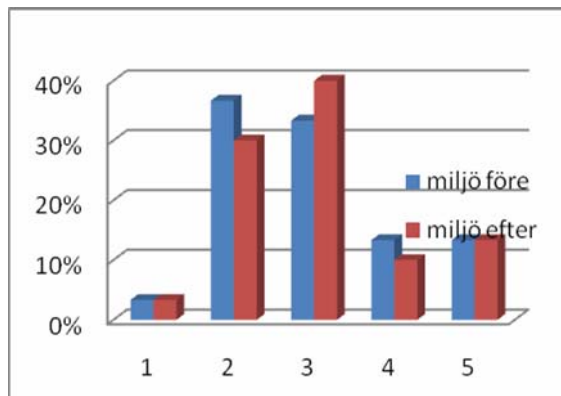
Figur 9. Förändring i miljömål, hälsotrampare



Figur 10. Förändring i miljömål, testresenär



Figur 11. Förändring i miljömål, ej utvald hälsotrampare



Tabell 11 Förändring i miljömål på individnivå.

	Högre ambitioner	Oförändrat	Lägre ambitioner
Deltagare	33%	33%	33%
-Hälsotrampare	23%	38%	38%
-Testresenär	43%	29%	29%
Ej utvald hälsotrampare	34%	45%	21%

Materialet påvisar ingen korrelation mellan förändringen i målsättning för det dagliga bilanvändandet och miljömål generellt.

4.6 Inställning till miljöåtgärder

Enligt tabell 12 är miljövärderingarna hos majoriteten av både deltagarna och de ej utvalda hälsotramparna oförändrad när jämförelser görs före och efter deltagande. För båda grupperna finns det individer som ändrat inställning och instämmer mer eller mindre i påståendet.

Tabell 12a. Förändring i inställning till miljöåtgärder, deltagare och ej utvalda hälsotrampare. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Deltagare			Ej utvald hälsotrampare		
	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt
Jag gör miljömedvetna val i min vardag	28%	48%	24%	20%	70%	10%
Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort	17%	67%	17%	7%	67%	27%
För privatresor är restiden avgörande för mitt val av färdmedel	27%	42%	31%	24%	45%	31%

Tabell 12b. Förändring i inställning till miljöåtgärder, deltagare uppdelat. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Hälsotrampare			Testresenär		
	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt	Instämmer mindre efteråt	Oförändrat	Instämmer mer efteråt
Jag gör miljömedvetna val i min vardag	9%	45%	45%	43%	50%	7%
Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort	9%	73%	18%	23%	62%	15%
För privatresor är restiden avgörande för mitt val av färdmedel	25%	42%	33%	29%	43%	29%

Svaren på frågan om vilka åtgärder individerna gjort det senaste året för att minska sin miljöbelastning privat är svårtydda. Det finns dock inga tendenser som visar på att individerna har blivit mer aktiva. Undantaget här är byte av uppvärmningssystem. Resultatet med avseende på de ej utvalda hälsotramparna visar på samma sätt inga klarar tendenser. Det finns dock en signifikant skillnad mellan hälsotramparna och testresenärerna i förändring till påståendet om att man gör miljövänliga val i sin vardag. Hälsotramparna instämmer till högre grad (dock inte signifikant) efter deltagandet medan testresenärerna instämmer i till signifikant lägre grad efter deltagandet.

Tabell 13a. Förändring i egna gjorda miljöåtgärder, deltagare och ej utvalda hälsotrampare. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Deltagare				Ej utvald hälsotrampare			
	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter
Jag har hemkörning av matvaror	0	0%	0%	0%	4	50%	25%	25%
Jag har minskat innetemperaturen	12	50%	0%	50%	17	24%	41%	35%
Jag har köpt lågenergi-vitvaror	12	50%	8%	42%	16	19%	63%	19%
Jag har bytt till ej olje.- eller elbaserad uppvärmning	3	0%	67%	33%	8	13%	13%	75%
Jag har bytt/håller på att byta ut mina glödlampor	21	24%	67%	10%	24	17%	67%	17%
Jag köper ekologiska/kravmärkta varor	15	40%	60%	0%	17	35%	53%	12%
Jag köper närproducerade varor	17	24%	53%	24%	19	37%	47%	16%
Jag använder mindre varmt vatten	9	33%	33%	33%	8	38%	25%	38%

Tabell 13b. Förändring i egna gjorda miljöåtgärder, deltagare uppdelat. Gulmarkering visar på störst förändring.

	Hälsotrampare				Testresenär			
	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter	Antal	Anges bara före	Anges före och efter	Anges bara efter
Jag har hemkörning av matvaror	0	0%	0%	0%	0	0%	0%	0%
Jag har minskat innetemperaturen	6	67%	0%	33%	6	33%	0%	67%
Jag har köpt lågenergi-vitvaror	5	60%	20%	20%	7	43%	0%	57%
Jag har bytt till ej olje.- eller elbaserad uppvärmning	0	0%	0%	0%	3	0%	67%	33%
Jag har bytt/håller på att byta ut mina glödlampor	9	11%	67%	22%	12	33%	67%	0%
Jag köper ekologiska/kravmärkta varor	8	13%	88%	0%	7	71%	29%	0%
Jag köper närproducerade varor	8	13%	75%	13%	9	33%	33%	33%
Jag använder mindre varmt vatten	3	33%	67%	0%	6	33%	17%	50%

4.7 Motiv och drivkraft

Frågan om motiv för ett ändrat resbeteende ställdes vid telefonintervjuerna före och efter ett deltagande:

Hälsotrampare Lund

Deltagarnas motiv för att delta varierar i viss mån. Ett återkommande argument är dock hälsa och motion som 85% nämner vid något tillfälle. Ekonomiska aspekter som att spara pengar på körning och parkering anser drygt 40% vara ett viktigt skäl till att cykla. Strax under hälften tycker också att miljön är en viktig faktor, något som oftare nämns ett år efter avslutat projekt än innan/under. I övrigt är argumenten i stort oförändrade efter jämfört med under testperioden. Cirka 30% av deltagarna har haft ändrade livssituationer så som flytt eller byte av arbetsplats, som antingen gjort att de har lättare att cykla, eller känner så känner de sig mer tvungna att ta bilen.

Många ville ta vara på chansen som hälsotrampar-projektet innebar och menar att det utgjorde en sporre för att våga prova. Att byte av transportmedel premieras från arbetsgivarens sida är en annan metod som ett par stycken tror skulle kunna funka. Bättre cykelvägar och större möjligheter att kunna kombinera cykel och kollektivtrafik rent tidsmässigt efterfrågas från en del. Hälsa och ekonomi-aspekterna är inte oväsentliga då flertalet nämner dessa som deras huvudsakliga skäl till bytet. Antalet som nämner miljön som argument är dock färre.

Hälsotrampare Helsingborg

Samtliga motiverade med miljö innan försöket inleddes. Hälsa-argumentet nämns av hälften medan ekonomi endast är viktigt för strax under hälften. Efteråt nämns enbart miljö och hälsa som viktiga skäl att byta färdmedel.

En av de tillfrågade säger att det var hälsotrampar-projektet som gjorde att hon provade byta färdmedel. Bekvämlighet och tidsvinst är viktigt för några av de tillfrågade, möjligheten att duscha och byta om smidigt nämns.

Totalt hälsotramparna

- 67 % har *inte* ändrat argument för att byta färdmedel under testperioden
- De vanligaste argumenten är miljö, hälsa och ekonomi. Hälsa var ett argument som oftare nämndes efter projektets slut än innan.

Testresenärer Helsingborg

Argumenten för att delta i projektet varierar. Återkommande för så många som en tredjedel är hur man velat "prova på om det funkar" och tagit möjligheten när den gavs. 36 % nämnde ekonomi och/eller miljön som argument för att byta färdmedel *innan/under* försöket. 36 % nämnde ekonomi och/eller miljön som argument för att byta färdmedel *efter* försöket. 54 % nämnde andra skäl (än ekonomi och miljö) innan/under försökets början. Dessa skäl bestod främst av den möjligheten som projektet innebar. Efter avslutat projekt var samma siffra 36 %.

Ekonomiska subventioner nämns på en del ställen. En resenär valde att ställa upp i projektet till stor del för att busskortet betalades. Några uttrycker också hur det är för dyrt att kollektivt. Speciellt när de arbetar deltid och behöver bilen i arbetet vissa dagar så ifrågasätts lönsamheten i att köpa busskort. En tillfrågad säger att hon eventuellt ska börja åka tåg igen när nya tågagnarna sätts i bruk.

Ej utvald hälsotrampare

Bland de ej utvalda hälsotramparna cyklar nästan alla i dagsläget till sin arbetsplats. I denna grupp är det bara en person som kör bil till arbetet, vilket motiveras med förhållandevis stora tidsvinster. Bland de som cyklar förklarar de flesta sitt val av transportmedel med ekonomi och hälsa. Men argument som att det är det smidigaste sättet att ta sig fram i Lund förekommer också.

Även i efter-enkäten ställdes frågan om motivet till ett ändrat resbeteende ändrats efter deltagande. 9 av 17 angav att man fått andra motiv, 8 har inte ändrat motiv eller har inte ändrat resbeteende. De ändrade motiv som anges är mer miljömedvetenhet, självklarhet/vana, men det finns även de som hittar mer negativa motiv så som att kollektivtrafiken inte fungerat eller att det varit jobbigt att cykla på vintern då barnen inte vill cykla.

4.8 Återkoppling till sig själv/Kommun/Skånetrafiken

I projektet är vi även intresserade av återföringen av kunskap och synpunkter som användarna har. I den sista enkäten ställdes därför frågan om man någon gång varit i kontakt med Skånetrafiken eller kommunen för att ge synpunkter. 46% av deltagarna svarade att de gjort denna typ av återkoppling.

En annan typ av återkoppling är den egna återkopplingen av vilka effekter ett nytt resbeteende ger. I enkäten till hälsotramparna i Lund ställdes frågan om de någon gång använt resejämföraren (ett webbverktyg som lanserades i indelningen av projektet). Av de tillfrågade var det 22% (2 av 9) som använt detta verktyg. Av de ej utvalda hälsotramparna var det 16% (5 av 31) som använt resejämföraren

En allmän fråga ställdes även till samtliga deltagare om de någon gång försökt att räkna på eller uppskatta de effekter som dina ändrade resvanor gett? Här angav 27% (4 av 15) att de någon gång försökt uppskatta effekten. Den effekt som flest räknat på var ekonomi men även miljöeffekten.

Vid telefonintervjun ställdes även frågan om man ansåg att kvalitén på det provade transportsystemet var ok.

Hälsotrampare Lund

Ett par stycken nämner hur cykelvägarna inte är tillräckliga utanför tätort samt hur relationen bilister och cyklister inte alltid fungerar optimalt. En del tycker dock att det är smidigare och snabbare att cykla, en åsikt som framförallt uttrycks av dem som bor i Lund. Utan att frågan ställts påtalar strax under en tredjedel av hälsotramparna hur de tycker att det är ett bra projekt.

Hälsotrampare Helsingborg

En av de tillfrågade påtalar hur denne tycker om upplägget med hälsotramparna; kontraktsskrivning och så vidare. Ingen av de tillfrågade har i övrigt uttalat sig om kvalitén på projektet, cykelvägarna eller andra relevanta faktorer.

Testresenär, Helsingborg

Flertalet upplever turtäthet och linjesträckning som undermålig. Några nämner även hur bussen är smutsig eller hur busschauffören varit otrevlig, en åsikt som de uttrycker först efter avslutat projekt. Endast ett fåtal av de intervjuade tycker att kollektivtrafiken är trivsamt och verkar fungera bra.

Ej utvald hälsotrampare

Några nämner att det är smidigast att ta sig fram med cykel i Lund.

5. Diskussion

Det finns indikationer på förändringar där man har ett eget agerande. Vi började med att konstatera att resbeteendet ändras så att man kör mindre bil och åker mer cykel och kollektivtrafik. Vad gäller ambition och inställning har även det ändrats från före deltagande och efter.

- Ett flertal individer har fått en högre ambition att minska det dagliga bilresandet.
- De flesta byter syn på sig själv vilket också är korrelerat med annat resbeteende. Hälsotramparna verkar till större del byta syn på syn själv. Här är det fler som karakteriserar sig som cyklist efteråt. Kollektivtrafikresenärerna är generellt missnöjda med kollektivtrafiken och det är fler som i stället börjar cykla och ser sig själv som cyklist.
- Det finns en liten förändring i hur man tror att man kommer att färdas i framtiden. Man har en större tilltro till att man kommer att cykla och åka kollektivt i början. Efteråt har man en mer nyanserad bild där man svarar att man kommer att cykla eller åka kollektivt i det mån det är möjligt. Fler testresenärer än hälsotrampare säger att de kommer att fortsätta att köra bil.
- Det finns en förändring i antal av dem själva gjorda åtgärder för att minska bilresorna. Resultatet skiljer sig generellt ifrån de ej utvalda hälsotramparna. Hälsotramparna anger i högre utsträckning än testresenärerna att de kör mindre bil och byter korta bilresor mot cykel/gång under det gångna året för att minska miljöbelastningen.

Tittar vi sedan på aktiviteter som inte direkt är förknippade med den insats de gjort genom deltagande i projektet ser vi inte samma förändring.

- Inställningen allmänt till åtgärder för att minska biltrafiken är i stort sett oförändrad och lika med de ej utvalda hälsotramparna. Även efterföljandet av resepolicy verkar vara opåverkat. Möjligtvis att testresenärerna är mer negativa än hälsotramparna.
- Synen på tvingande resepolicy är negativ och opåverkad i hög grad. Testresenärer instämmer i mindre grad än hälsotramparna att tvingande resepolicy bör införas. De ej utvalda hälsotramparna instämmer i högre grad att tvingande resepolicy bör införas.

Jämfört med de trafikrelaterade förändringarna finns det inte någon större indikation på att inställningen till miljöåtgärder och miljövärderingarna förändras.

- Vissa får högre ambitioner och vissa lägre vad gäller ambitionen att minska sin miljöbelastning i framtiden men det finns inget tydligt mönster i förändringen.
- Vi ser ingen större förändring i miljövärderingarna. Hälsotrampare är mer benägna att instämma mer i olika miljövärderingspåståenden efteråt än testresenärerna. Majoriteten är oförändrad dock.
- Majoriteten har inte bytt argument för att byta färdmedel. Hälsa var ett argument som nämndes oftare efter projektet bland hälsotramparna. Ingen förändring för testresenärerna. Från enkäter uppger dock ca 50% att de fått andra motiv för ett ändrat resbeteende. De motiv som nämns är miljöeffekter, självklarhet/vana, irritation över att det inte fungerar att åka kollektivt.
- Resultatet tyder inte på att man gjort fler miljöåtgärder efteråt – snarare tvärt om. Tendens till att testresenärer mer aktiva.

Sammanfattningsvis:

- 1) En förändring av resbeteende sker som även påverkar hur man ser på den egna individen. I viss mån påverkas även individernas motiv till att resa på annat sätt.
- 2) Förändringar sker där den egna personen är inblandad dvs den egna resan. Tittar vi på aktiviteter som inte direkt är förknippade med den insats de gjort genom deltagande i projektet ser vi inte samma förändring.
- 3) Ingen/lite förändring sker som tyder på spillover till ett mer allmänt miljövänligt beteende. Inte heller någon förändring i inställning till andra trafikrelaterade åtgärder. Man ändrar inte inställning till mer tvingande åtgärder.

Med avseende på återkoppling görs inga jämförelser av svar från före och efter ett deltagande. Här tittar vi enbart på beteendet efter ett deltagande.

- 46% har gjort en återkoppling till kommunen eller Skånetrafiken angående synpunkter på trafikering, sandning, information etc..
- Generellt är hälsotramparna nöjda med kvalitén på cykelvägnätet men kollektivtrafikresenärerna som många hade motivet att ”se om det går” blev besvikna.
- 27% av de som besvarat enkät 2 anger att de räknat på effekterna av ett ändrat resbeteende. Antalet hälsotrampare i Lund som använt kommunens reseplanerare är av samma storleksordning (22%) vilket är ungefär det samma som för de ej utvalda hälsotramparna.

6. Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder

Vad kan vi lära oss av dessa delstudier med avseende på MM-åtgärder som effektiviserar befintligt och planerat utbud av kollektivtrafik och gång/cykel?

- Man bör sätta in attitydpåverkande åtgärder i områden där det finns bra förutsättningar för alternativa färdmedel. Vi föreslår samtidigt att man satsar på att ge områden en mer stadsliknande karaktär och göra områdena mindre bilberoende i samband med att man genomför MM-åtgärder. Det är först när bra alternativ till bilen finns som det lönar sig med MM-åtgärder.
- Det finns potential att öka antal personer som gör en egen återkoppling om det nya resbeteende. Få använder t.ex. reseplaneraren. Öka marknadsföringen av reseplaneraren och var tydligare vid MM projektet att detta verktyg finns. Här finns också chansen att öka den allmänna miljömedvetenheten genom återkoppling med avseende på miljöeffekter.
- Ett flertal av de som deltagit uppger att de varit i kontakt med kommunen och Skånetrafiken. Tyder på engagerade personer som kanske kan vara till större nytta som informationsbärare tillbaka till kommun/Skånetrafik. Uppmuntra mer inom MM-projektet till att ta chansen att påverka och fortsatt att ha kontakten med dessa personer.
- Vill man ta ett helhetsgrepp för att totalt sett reducera mängden bilresor måste hela hushållets resvanor bearbetas. Studien visar på att 24% anger att någon annan använder bilen vilket tyder på att man inte bara kan rikta in sig på de personliga resvanorna utan hushållets resvanor.
- Deltagande i MM-projekt visar ingen påverkan på efterföljande av resepolicy – speciella insatser krävs där. MM-åtgärder påverkar bara det beteende som det är inriktat på. Man bör jobba mer med olika kombinationer av informationsinsatser och beteendeförändringar.
- Satsa främst på hälsotramparprojekt. Hälsotramparna verkar vara dem som gör störst förändring av resbeteende.
- Se till att ha god kvalitet på transportsystemet när personer provar på. Inga bra marknadsförare annars. En selektion görs idag för att personer med god tillgängligheten till kollektivtrafiken ska delta. Men även om tillgängligheten är god, dvs. avståndet, är man missnöjd med förarna, tidshållningen, städningen etc.
- Se till att det finns möjligheter att låna annat fordon i tjänsten som komplement.

Referenser

Gärling, T., & Fujii, S. (2009). Travel behavior modification: Theories, methods, and programs. In R. Kitamura, T. Yoshii & T. Yamamoto (Eds.), *The expanding sphere of travel behaviour research* (pp. 97-128). UK: Emerald.

Jones, P., & Sloman, L. 2006. Encouraging behavioral change through marketing and management: What can be achieved? In K. W. Axhausen (Ed.), *Moving through nets: The physical and social dimensions of travel*. Oxford: Elsevier.

SIKA (2008) Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag SIKA Rapport 2008:10