

Rapport 7214, 2011

Trafik och väg

Institutionen för Teknik och samhälle

LTH, Lunds Universitet

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder med fokus på Mobility Management åtgärder

Lena Winslott Hiselius

Lena Winslott Hiselius

Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder med fokus på Mobility Management åtgärder

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. 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.

Citering:

Winslott Hiselius, L (2011)Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder med fokus på Mobility Management åtgärder. Rapport 7214. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Universitet, Lund.

*Med stöd från:*Europeiska regionala utvecklingsfonden

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

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

Innehåll

1. Inledning.....	6
2. Genomfört arbete	8
2.1 Delstudie 1	9
2.2 Delstudie 2	9
3. Resultat.....	11
3.1 Resultat från delstudie 1	11
3.2 Resultat från delstudie 2	12
4. Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder	15

1. Inledning

Olika färdsets 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 (MM). MM-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 (MM) kan utnyttjande av satsade resurser göras ännu bättre/effektiva.

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.

Inom Delprojekt 14, Tillhåll 2, prövas och analyseras effektivitetshöjande åtgärder (i detta fall en kombination av MM- åtgärder och utbud/standard för kollektivtrafik och gång/cykel) som effektiviserar befintligt och planerat utbud av kollektivtrafik och gång och cykel och som samtidigt maximerar nyttan av de kostnader man redan har för detta. Projektet har genomförts i samarbete med Region Skåne, Skånetrafiken och samt Lunds och Helsingborgs kommun.

I denna slutrapport presenteras konkreta förslag på effektivitetsstödande åtgärder. Förslagen baseras på resultat från två genomförda delstudier.

2. Genomfört arbete

Arbetet inom DP14 har följt den angivna projektplanen. Arbetet inleddes med delstudie 1 som genomfördes under första halvåret av projektet. Under 2010 och första halvåret av 2011 genomfördes delstudie 2 där slutrapporten av Delstudie2 färdigställdes innan sommaren 2011. Under början av hösten 2011 har denna slutrapport färdigställts med konkreta förslag.

Tabell 1. Genomförda aktiviteter samt producerade rapporter under DP14.

Studie	Aktivitet enligt projektplan	Material	Rapporttitel
Delstudie 1	Sammanställning av befintligt material och kunskap om åtgärder och möjliga kombinationer	Resvanor Syd 2007 Sammanställning MM-åtgärder i Lund och Helsingborg Sammanställning åtgärder för kollektivtrafik samt cykelåtgärder i Lund samt Helsingborg	Mobility Management åtgärder -Nulägesanalys av Lund och Helsingborg
Delstudie 2	Kompletterande insamling för resrelationer med olika utbud/standard Analys av attitydundersökningar med återkoppling till utbudsförändringar för samspelet mellan utbud/standard och attityder	Enkätstudie till deltagare i MM-projekt i Lund samt Helsingborg samt kontrollgrupp i Lund	Attitydstudie av hälsotrampar- och testresenärsdeltagare
	Sammanfattning av resultaten och rekommendationer för effektiva kombinationer		Förslag på effektivitetsstödjande åtgärder med fokus på Mobility Management åtgärder

2.1 Delstudie 1

I delstudie 1 undersöks hur Lund och Helsingborg jobbar med MM- åtgärder. I studien tas även ett underlag fram för framtida satsningar inom området. I detta beskrivs nuläget genom att dels se på hur man har arbetat med MM-åtgärder och dels kartlägga resvanor samt beskriva stadsdelarna (utifrån ett resandeperspektiv) och dess invånare. Dessutom studeras eventuella samband mellan resvanor och utförda MM-åtgärder. Målsättningen är att få en samlad bild av hur det har arbetats med MM-åtgärder i Lund och Helsingborg samt belysa i vilka stadsdelar det kan vara lämpligt att jobba vidare med beteendepåverkande åtgärder.

2.2 Delstudie 2

Huvudsyftet med delstudie 2 är 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. Här studeras även om MM- 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. 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 Testresenärprojekt i Lund och Helsingborg från hösten 2009. Enkäter och telefonintervjuer har gjorts med personer i följande 5 grupper:

Testresenärprojekt 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. 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. 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. 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. 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

3. Resultat

3.1 Resultat från delstudie 1

Resultatet från delstudie 1 visar på att man bör sätta in attitydpåverkande åtgärder i områden där det finns bra förutsättningar för alternativa färdmedel annars ger åtgärderna ingen eller mindre verkan. Det är först när bra alternativ till bilen finns som det lönar sig med MM-åtgärder. Trots att andra färdmedel är konkurrenskraftiga krävs det ibland att de boende i ett specifikt område inte känner sig bilberoende. Är det långt till många målpunkter, saknas det service, finns det gott om utrymme för parkering är det enklare och bekvämare att använda bilen.

Rekommendationer för Lund

De flesta av de områden med en hög andel bilresor ligger perifert och har lite sub-urban karaktär. Detta betyder att de har dålig/medelbra serviceutbud och/eller funktionsblandning. Samt är de glesa eller medeltäta och är inte bland dem med bra kollektivtrafikutbud. Det tycks alltså finnas en förklaring till varför bilinnehavet i dessa områden är medel eller högt. De MM-åtgärder som har gjorts har alla gjorts i något av dessa områden. Rätt område har alltså bearbetats men frågan är om det är på rätt sätt? Kanske behövs ett arbete med att minska bilberoendet, därmed bilinnehavet, parallellt med MM-åtgärder. Detta skulle kunna ske genom att göra området mer urbant i form av utbud av service och förtätning samt att förbättra kollektivtrafiken. Om möjligheten finns att leva utan bil kan kanske effekten av MM-åtgärder bli större.

Rekommendationer Helsingborg

Detsamma gäller för Helsingborg som i Lund. De områdena med högst andel bilresor är de icke-urbana områdena. I dessa områden kan det nog vara svårt att uppnå någon förändring med bara MM-åtgärder. Det finns även områden som har hög andel bilresor med låg andel bilinnehav. Hade man i dessa områden satt in MM-åtgärder och parallellt förbättrat utbudet av kollektivtrafik finns det en möjlighet att man snabbt hade uppnått en förändring. Av de mer urbana områdena finns det också många med en relativt hög andel bilresor. Här hade förmodligen endast MM-åtgärder gett effekt då man inte är lika bilberoende. De centrala delarna är tätbebyggda med bra service och en acceptabel restidskvot. Här är det mycket möjligt att det bara är attityden till resandet som behöver ändra.

3.2 Resultat från delstudie 2

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 karaktäriserar 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.
- 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.

Tittar vi sedan på trafikreducerandeaktiviteter 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.

Följande resultat fås med avseende på standard och kvalité på cykel- och kollektivtrafiksystemet:

- På frågan om man är nöjd med kvalitén på cykelvägnätet svarar flertalet av hälsotramparna både i Lund och Helsingborg att de tycker att cykelvägarna är ok eller är inte missnöjda. Det är snarare vädret och vinterväglaget som man inte är nöjd med. 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.
- Flertalet av testresenärerna upplever turtäthet och linjesträckning som undermålig. Några nämner även hur bussen är smutsig eller hur busschauffören varit orevlig, en åsikt som de uttrycker först efter avslutat projekt. Ett fåtal tycker att kollektivtrafiken är trivsamt och verkar fungera bra. 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.

Följande resultat fås med avseende på återkoppling/utvärdering till sig själv/kommunen/Skånetrafiken:

- 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.

4. Förslag på effektivitetsstödande 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 projekten 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 fortsätt 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.