

# **Mobility Management**

**– vad är det?**

Erik Jondelius

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

SLU Alnarp

Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet

2008:24

# **Mobility Management**

**– vad är det?**

Erik Jondelius

Handledare: Anna Ranger

Examinator: Mattias Qviström

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

SLU Alnarp

Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet 15 hp

Huvudämne: Landskapsplanering

2008:24

## **Förord**

I och med att SLU från och med 2008 följer Bologna-systemet har landskapsarkitektutbildningens kursplan fått göras om för att passa det nya systemet. En kurs som bildats genom denna omdaning är kursen Skriva om landskap, som hållits för första gången under våren 2008 för studenterna i årskurs 3. Således är vi som läst kursen under våren de allra första som gjort detta.

Att kursen inte hade hållits tidigare innebar att man inte kunde fråga några studenter i de högre årskurserna om kursen. Man kunde med andra ord inte ges en aning om vad som komma skulle, och därmed kunde man inte heller förbereda sig mentalt. Som tur var fick man redan på kursens första dag klart för sig hur kursens övergripande mål löd. Det handlade om självständigt söka, sammanställa och skriva en uppsats. Ämnet kunde vara i princip vad som helst som kunde placeras inom begreppen landskapsarkitektur eller landskapsplanering.

När jag några dagar efter kursstart skulle ha mitt första handledningssamtal hade jag tänkt en del på ville skriva om. Jag visste att jag ville skriva om planering som kunde kopplas till klimatet och det hållbara samhället. Mina tankebanor hade kretsat kring cykel, gång och kollektivtrafik. Då jag trevande och ganska osäker berättade om mina tankar, som ännu var lösa och oklara, sa min handledare att ”vet du vad, det du pratar om låter som Mobility Management”, varpå jag genast frågade ”vad är det?”.

Med denna uppsats har jag givit mig själv svar på frågan.

Malmö, april 2008.

Erik Jondelius

## **Sammanfattning**

Mobility Management handlar om att påverka och ändra trafikens efterfrågan på rörlighet. Det handlar inte om den traditionella planeringen; det handlar om att på olika sätt försöka tillgodose efterfrågan. Det är vi människor som utgör trafiken och därmed dess efterfrågan. Det innebär att Mobility Management handlar om att påverka och ändra våra behov. Det handlar dels om att ändra våra behov att resa men framförallt, och kanske till att börja med, om vilka behov vi har i valet av transportsätt. Begreppet kommer ursprungligen från USA, där det uppstod under oljekrisen 1972, då arbetsgivarna var tvungna att anordna samåkningsprogram för att få sina anställda att kunna ta sig till arbetet. Arbetsgivarna ändrade således arbetstagarnas sätt att transportera sig.

Från USA spred sig begreppet till Holland och andra länder som Tyskland och Storbritannien innan det nådde Sverige under 1990-talets andra hälft. Detta innebär att Mobility Management är ett ungt begrepp, som ännu inte många, utöver folk i branschen, känner till. I Sverige var kommunerna Lund och Karlstad tidiga i arbetet med Mobility Management vilket gör att de kan ses som föregångare bland kommunerna. EU har stött flertalet projekt fokuserade på begreppet och sedan 1999 finns nätverket EPOMM, European Platform on Mobility Management, som är öppet för alla intresserade i ämnet.

Att ändra våra transportsätt, vilket främst betyder att vi byter bilen mot gång, cykel eller kollektivtrafik, för med sig en rad följd effekter. Exempelvis får människor bättre hälsa då de börjar cykla och gå mer, mindre pengar behöver spenderas på infrastruktur och miljön och klimatet mår bättre då fordonens utsläpp minskar. Det sistnämnda innebär också att Mobility Management kan vara ett av många sätt som gemensamt leder mot det hållbara samhället.

Uppsatsen har till syfte att få en större kunskap om Mobility Management; vad det är, var det kommer ifrån och hur det utvecklats, vad det betyder idag och vad det kan betyda imorgon.

Nyckelord: Mobility Management, mobilitetsarbete, beteendepåverkan, ekonomiska styrmedel, trafiksäkerhet, New Urbanism.

## **Abstract**

Mobility Management is about affecting and changing the demand of mobility. It's not about what traditional planning's been focused on; to supply for the demand. The demand of mobility is created by us humans since the traffic exists of us. That means that Mobility Management is about changing our needs. In one part it's about changing our needs to travel, but primarily about changing our demands when choosing the way of travel. The concept originally came from the US, where it emerged during the oil crisis in 1972. During the crisis the employers had to create car-pools to enable the employees to get to their work. In that way the employers changed the employee's way of travel.

The concept spread from the US to the Netherlands and countries like Germany and Great Britain before it reached Sweden during the 1990's last years. This means that Mobility Management is a young concept, which is not well known among the general public. Two towns in Sweden were early in adapting the concept, Lund and Karlstad, and they're now looked upon as forerunners. The EU has supported a number of projects focused on the concept and in 1999 a network called EPOMM, European Platform on Mobility Management, were created. The network gathers people interested in the subject and is accessible for everyone.

To change our ways of travel, which most of all purports that we trade the car trip for biking, walking and public transport, carry on a lot of effects. For example: people's health gets better when they start using the bike or when they begin to walk, less money need to be spent on infrastructure and the environment and climate gets better when the emissions from the cars declines. The environmental aspect also indicates that Mobility Management can be one of many ways that together brings us closer to the sustainable society.

The purpose with the thesis has been to get a greater knowledge about Mobility Management. What it is, where it comes from and how it has developed, what it stands for today and what it can purport tomorrow, are questions that's been asked.

# Innehållsförteckning

|   |        |
|---|--------|
| Förord  | I      |
| Sammanfattning  | II     |
| Abstract  | III    |
| 1. Inledning  | sid. 1 |
| 1.1 <i>Bakgrund</i>   | 1      |
| 1.2 <i>Mål och syfte</i>  | 2      |
| 1.3 <i>Metod</i>  | 2      |
| 1.4 <i>Avgränsningar</i>  | 3      |
| 1.5 <i>Källkritik</i>   | 4      |
| 2. Mobility Management  | 5      |
| 2.1 <i>Begreppet når Sverige och dess definition</i>                      | 5      |
| 2.2 <i>Mobility Managements historia och arbetssätt från olika länder</i> | 7      |
| Uppkomsten i USA  | 7      |
| Holland   | 9      |
| Tyskland  | 10     |
| Andra länder att uppmärksamma   | 11     |
| Mobility Management-åtgärderna under samma paraply                        | 12     |
| 2.3 <i>Mobility Management i Sverige</i>                                  | 13     |
| Begreppet slår rot och myndighetsansvar                                   | 13     |
| 2.4 <i>Mobility Management i kommunerna</i>                               | 16     |
| Lund  | 17     |
| Karlstad  | 18     |
| Gävle   | 18     |
| 3. Slutsats av kapitlen ovan  | 20     |
| 4. Analys – Mobility Managements betydelse                                | 22     |
| 4.1 <i>Mobility Managements följder och följd effekter</i>                | 22     |
| Trafiksäkerhet  | 22     |
| Frilagda ytor   | 22     |
| Hälsa   | 23     |
| Trafiksäkerhet  | 24     |
| New Urbanism  | 24     |
| Sociala aktiviteter   | 25     |
| Diskussion kring följd effekterna   | 25     |

|  |    |
|--|----|
| 4.2 <i>Mobility Management för klimatet och människans beteende och livsstil</i> | 27 |
| 5. Epilog  | 31 |
| 5.1 <i>Ett nytt synsätt och beteende?</i>  | 31 |
| 6. Källor och litteratur   | 32 |
| 6.1 <i>Käll- och litteraturförteckning</i>                                       | 32 |

## **Figurförteckning**

|  |    |
|--|----|
| 1. Faktorer som påverkat Mobility Managements uppkomst i Sverige     | 15 |
| 2. Exempel på åtgärder som faller inom Mobility Management-paraplyet | 21 |

# Inledning

## Bakgrund

I kursen Skriver om landskap har huvudmålet varit att självständigt söka, sammanställa och skriva en uppsats.

*”För att uppnå visionen om den hållbara staden krävs nya förhållningssätt och en annorlunda planering än tidigare”, skriver Boverket på sin hemsida<sup>1</sup>. Ordet ”staden” tycker jag är ett ord som kan bytas ut mot ordet ”samhället”. Visserligen är orden synonymer, men ”samhället” upplever jag inbegriper även mindre orter och byar, ja rent av all civilisation, vilket inte ”staden” gör.*

Hur ser då de nya förhållningssätten och den annorlunda planeringen ut? Vad är det man jämför med? Den kommunala samhällsplaneringen har under de senaste årtiondena ändrats från att mest förbereda för ny husbebyggelse till att även inkludera ett rumsligt och hållbart utvecklingsperspektiv<sup>2</sup>. Det rationella planeringssättet har således ändrats mot ett mer dynamiskt och mångsidigt planeringssätt. Det nya perspektivet innebär att den traditionella planeringen måste samordnas med ekologiska, ekonomiska och sociala värderingar vilket får till följd att arbetet blir bredare och innehåller fler aktörer<sup>3</sup>. I de ekologiska värderingarna ingår en stor faktor som uppmärksammas särskilt den senaste tiden, klimatförändringsfaktorn. Den är mycket viktig att röna ut för att kunna minska, och kanske stoppa, dess bakomliggande orsaker. För att nå visionen om ett hållbart samhälle finns ingen universalmetod, åtgärderna måste komma från alla håll, och som Boverket skriver, även från samhällsplaneringen.

Inom trafikplaneringen i 1970-talets USA föddes ett nytt förhållnings- och planeringssätt som möjliggjort och möjliggör en hållbarare utveckling. Den annorlunda planeringen innebär att man inte låter sig styras av att försöka tillgodose efterfrågan på rörlighet, utan istället påverka den<sup>4</sup>. Man ger bland annat bilar med samåkare fördelar i form av egna körfält på motorvägarna, man hjälper människor vid upprättandet av bilpooler och man bedriver kampanjer för att få människor att använda cykel<sup>5</sup>. Effekterna av dessa åtgärder blir att antalet bilar blir lägre mot vad det annars skulle ha varit. Och som följd effekter märks bland annat minskat buller från trafiken, bättre hälsa hos människor som börjar cykla eller gå och renare luft som i sin tur innebär minskad belastning på klimatet. Arbetssättet har spridit sig till Europa och här kallas det Mobility Management. Det är detta arbetssätt och begrepp denna uppsats handlar om.

Mobility Management är ett begrepp som inte är känt inom landskapsarkitektstudentvärlden. Att ha kunskap om det och dess möjligheter är viktigt för landskapsarkitekten vid praktiserandet av sin yrkesroll. Begreppet skulle i framtiden kunna ta nya uttryck när det används av landskapsarkitekten.

---

<sup>1</sup> <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=198&epslanguage=SV>, 2008-03-31.

<sup>2</sup> Nilsson, 2003, sid 15.

<sup>3</sup> Nilsson, 2003, sid 15.

<sup>4</sup> Ljungberg, 2000, sid 67f.

<sup>5</sup> Lundgren, 1999, s 46-48.



## **Mål och syfte**

Målet med uppsatsen är att undersöka och definiera begreppet Mobility Management och syftet ligger således i att få en större kunskap om det; var det kommer ifrån, hur det utvecklats, vad det betyder idag samt hur det kan se ut imorgon.

Frågor som ställdes i arbetsprogrammet löd: Vad är Mobility Management? När uppstod begreppet och varför uppstod det? Hur har det utvecklats? Vad kan det göra för samhället idag? Imorgon? Vilka exempel finns det på väl genomförda Mobility Management-projekt? Hur jobbar man med det? Hur förhåller sig begreppet till det hållbara samhället?

## **Metod**

Uppsatsen är uppdelad i två delar. Den första delen består av en litteraturstudie där syftet har varit att förklara begreppets uppkomst och utveckling samt var det befinner sig idag. Den andra delen, som anslår en mer analyserande och diskuterande ton, försöker redogöra för vilka direkta och indirekta effekter Mobility Management för med sig och hur dessa förhåller sig till det hållbara samhället. I analysens andra och sista kapitel har fokus främst lagts på hur man ska få människor att ändra sitt sätt att transportera sig. Även i analysen presenteras litteratur, men där har den mer till syfte att ge stöd för tankar och funderingar.

Om man söker på termen ”Mobility Management” på både SLU:s och Malmö Högskolas bibliotek får man inga träffar som rör Mobility Management i det syfte som eftersträvas i denna uppsats. (Man får träffar som rör något helt annat, nämligen ”Mobility Management in wireless networks”.) Och vid en sökning på Naturvårdsverkets bibliotek erhåller man endast en träff. Man undrar varför det är så, och hur förklaringen till att det är just så kan låta.

Mobility Management är för svensk del ganska nytt. Om man inte får träffar på de ovan namngivna biblioteken ger det desto bättre resultat på Vägverkets bibliotek. Enligt träfflistan är den äldsta texten inom ämnet författad 1996 och den är en analys av Mobility Management i USA, där det kallas Transportation Demand Management, TDM. Att Vägverkets bibliotek innehar många texter angående Mobility Management är inte särskilt konstigt, då Vägverket har haft en stor roll vid främjandet av Mobility Management i Sverige<sup>6</sup>.

Mobility Management ska ses som ett paraplybegrepp, och kanhända kan det vara därför man inte får några träffar på biblioteken; ämnet är för brett. Å andra sidan publicerades i fjol en avhandling, *Mobility Management and Climate Change Policies*, vilken inom kort bör finnas på biblioteken. Detta kan ytterligare ses som ett tecken på att ämnet är ungt, och antagligen kommer det snart att komma fler texter och avhandlingar med begreppet i fokus. En annan orsak kan vara att de som jobbar inom ämnet inte varit tillräckligt bra på att se till att publikationerna hamnat på biblioteken<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Atterbrand m fl, 2005, sid 11.

<sup>7</sup> Hyllenius, P., muntligen, 2008-02-21.

En stor del av litteraturen har således påträffats på Vägverkets bibliotek i form av olika publikationer. Men också andra bibliotek har kunnat utnyttjas, tack vare bland annat Internet och litteraturtips från lånade böckers källhänvisningar. Vid dessa, som har varit Malmö Högskolas, SLU Alnarps och Naturvårdsverkets bibliotek, har olika böcker och rapporter lånats. Min handledare har rekommenderat en del litteratur men det mesta har jag funnit på egen hand. Internet har även i sig fungerat som litteraturinsamlare, där har också e-mailkorrespondens bedrivits med anställd på Lund kommun. Tidsskrifts- och tidningsartiklar har lästs för att få insikt i debatterna kring främst det hållbara samhället samt klimatförändringarna.

Två intervjuer genomfördes också i början av kursen vilket resulterade i att startprocessen för arbetet påskyndades. Syfte med intervjuerna var inte att i främsta hand hänvisa till dem i uppsatsen, utan snarare att fort ge mig en bredare och djupare syn på begreppet. Ändå har ett fåtal referenser kommit att göras till intervjuerna, då jag ansett fakta och påståenden som förmedlats där relevant. Inte heller har det gått att finna dessa fakta och påståenden på annat sätt.

Mobility Management har i uppsatsen valts att kallas för ett begrepp, inte ett koncept. Visserligen har man i den senaste definitionen skrivit att Mobility Managements definition är av öppen karaktär med förklaringen att Mobility Management är ett koncept som är anpassningsbart och under ständig utveckling. Likväl har man ändå tagit fram en definition som man rekommenderar för användning. Och genom en definition har man fått en bestämd föreställning om något; ett begrepp. Därför benämns Mobility Management som ett begrepp i denna uppsats. Det ska också påpekas att definitionen är författad på engelska, där ordet "concept" används, vilket till svenska översätts "koncept" eller "begrepp". Och i valet mellan dessa två ord har argumentationen i meningarna ovan fått styra.

Begreppet Mobility Management har i uppsatsen valts att skrivas med versaler i början av respektive ord. De tänkbara alternativen hade annars varit att skriva de båda orden helt i gemena bokstäver eller i versaler eller förkorta begreppet. Då begreppet ses som ett egennamn är det viktigt att ge det versal i början av det första ordet, och då faller alternativen med de båda orden i antingen gemena bokstäver eller versaler bort. Sålunda återstår alternativet med en förkortning och i det valet är det jag som bestämt mig för att skriva ut orden då jag anser det bättre att man var gång läser in orden och inte bara förkortningen. På det sättet tänker jag mig att begreppet koms ihåg på ett bättre sätt. Att det sista ordets första bokstav också givits versal har även att göra med att blicken genom detta lättare fastnar vid de båda orden i en större text.

## **Avgränsningar**

Uppsatsen avgränsningar har gjorts med den bakomliggande orsaken att uppsatsen är tänkt att ha en bred syn. Hellre har fler vitt olika aspekter inom Mobility Management redovisats än att detaljerad fokus lagts på enstaka åtgärder och projekt. Å andra sidan har inte uppsatsen fått bli för svävande, utan begreppet har hela tiden försökt hållas i fokus. Emellertid har den senare delen av diskussionen tillåtits en mer långväga koppling till begreppet.

Klarläggande av begreppet har också skett med ett svenskt perspektiv. Det vill säga; begreppets historia har följts från USA, via framförallt Holland, till Sverige, där beskrivningar avseende hur det tittat sig här redovisas. Men ingen redovisning av hur man idag arbetar med Mobility Management i de länder som anammade begreppet innan Sverige presenteras, utan endast hur de arbetade med det då det var nytt i deras land. Denna avgränsning har främst skett av följande skäl; ju längre tid begreppet existerat i Sverige desto mer litteratur finns att få tag på angående de inhemska arbetssätten, vilket antagligen ligger till grund för att de litterära rapporteringarna från utlandet avtagit. Detta kan finnas troligt då en intressent på den svenska arenan hellre läser litteratur om svenska exempel än litteratur om utländska. Enda sättet att ta reda på hur föregångsländerna idag arbetar med Mobility Management hade varit att vända sig till deras myndigheter och verk, men då träder tiden in som en ny avgränsare.

### **Källkritik**

Kritik skulle kunna framföras i valet att intervjua anställd på Trivector Traffic AB då det är ett företag inom trafikområdet, och därmed Mobility Management. Trivector Traffic AB får följaktligen inkomster från arbete kring Mobility Management. Den intervjuade personens objektivitet skulle därmed kunna ifrågasättas.

Emellertid har inte syftet med intervjun varit att referera till den, utan istället se den som ett sätt att snabbare få en bredare och djupare syn på begreppet. Ändå har referenser gjorts till den vid fyra tillfällen, varav tre av dessa understödjer eller bygger vidare på annan litteratur eller egna tankegångar. Den fjärde referensen är en, från intervjupersonen, självkritisk sådan, då personen menar att en av orsakerna till att man inte får någon träff vid sökandet på begreppet på biblioteken skulle kunna bero på att de som jobbar inom ämnet inte varit tillräckligt bra på att se till att publikationerna hamnat där. Referenserna kommer således inte med några starka påståenden eller dylikt. Detta torde vara argument nog för att kunna bemöta en eventuell kritik angående intervjuval.

# Mobility Management

## ***Begreppet når Sverige och dess definition***

Exakt när Mobility Management som begrepp slog igenom i planerarsverige är svårt att säga. Troligtvis har det inte varit någon boomeffekt utan det har sakta men säkert etablerat sig bland människor i branschen, en del av dem är nog fortfarande inte klara med vad det står för, vilket i sin tur medför att allmänhetens kunskap i ämnet är ytterst bristfällig. Dessa antaganden kan styrkas då Hyllenius med flera skriver att *”de områden där kommunerna inte nått lika långt är i utbredningen av kunskapen inom organisationen om vad mobilitetsarbete är och vad man kan åstadkomma genom att arbeta med dessa frågor”*<sup>8</sup>.

1999 publicerade Vägverket publikation 1999:132. Författare till skriften var Karin Lundgren som bland annat har jobbat i USA som trafikkoordinatör för företag med minst 100 anställda<sup>9</sup>. Man kan därför finna det troligt att Lundgrens erfarenheter från USA låg till grund för att hon var den som av Vägverket fick uppdraget att skriva publikationen. Publikationen bar namnet Mobility Management.

Lundgren hade redan i en publikation från Vägverket daterad 1996 redogjort för många av sina erfarenheter från USA. Men i 1996 års publikation nämns inte Mobility Management som begrepp, man talar istället om Transportation Demand Management, TDM. Detta därför att Mobility Management kallas för Transportation Demand Management i USA. En annan Vägverketpublikation med utgivningsår 1998 och författad av Gunnar Eriksson redogör också för TDM i USA, men inte heller i den nämns Mobility Management. Samme Eriksson skrev redan 1992 en stencil med redogörelse och information om TDM.

Under 1990-talets andra hälft, då publikationerna från ovan publicerades, hade man på EU-nivå uppmärksammat Mobility Management. EU stödde 1996 startandet av forskningsprojekten MOMENTUM och MOSAIC, där man använde begreppet Mobility Management. Och 1997 hölls i Amsterdam, genom stöd från EU, den första konferensen om Mobility Management. Konferensen har därefter blivit en årligt återkommande händelse. Vid konferensen i Amsterdam beslöt man att inom EU inleda arbetet med att skapa nätverket EPOMM - European Platform on Mobility Management.<sup>10</sup> (Se rubrik ”Mobility Management-åtgärderna under samma paraply”.)

Man skulle därmed kunna dra slutsatsen att begreppet Mobility Management började göra sig känt inom planerarsverige i och med startandet av MOMENTUM och MOSAIC 1996. Konferenserna som hålls årligen från 1997 och EPOMM:s arbete tillsammans med Lundgrens publikation från 1999 har bidragit till att öka och sprida kunskapen om begreppet.

---

<sup>8</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 15.

<sup>9</sup> Lundgren, 1996, sid förord.

<sup>10</sup> [http://www.epomm.org/index.phtml?Main\\_ID=866#jump\\_4](http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=866#jump_4), 2008-03-14.

Begreppet är sålunda ganska ungt och det märks då man inte fastställt en definition. Under MOSAIC och MOMENTUM fastslog man dock följande definition för Mobility Management, (anm.; jag väljer att inte översätta definitionen då den skulle kunna ändras något): *"Mobility Management is primarily a demand oriented approach to passenger and freight transport that involves new partnership and set of tools to support and encourage change of attitude and behavior towards sustainable modes of transport. These tools are usually based on information, communication, organization and co-ordination and require promotion."* Detta betyder att man med Mobility Management kan:

- stimulera användandet av hållbara transportsätt.
- förbättra tillgängligheten för alla människor och företag.
- öka transporternas verkningsgrad och effektiviteten vid användandet av infrastruktur.
- reducerar trafikens tillväxt genom att begränsa antalet motoriserade fordonsresor och dess längd, samt behovet för dem.<sup>11</sup>

Men definitionen ovan har inte stått sig till idag. Definitionen ändras hela tiden och inom det senaste EU-projektet, förkortat MAX, har man valt att säga att definitionen är av öppen karaktär. Detta med förklaringen att Mobility Management är ett begrepp som är anpassningsbart och under ständig utveckling. Likväl har man i den senaste rapporten kommit med en definition som man rekommenderar för användning, (anm.; ej heller här översatt på grund av förklaring enligt ovan): *"Mobility Management (MM) is a concept to promote sustainable transport and manage the demand for car use by changing travellers' attitudes and behaviour. At the core of Mobility Management are "soft" measures like information and communication, organising services and coordinating activities of different partners. "Soft" measures most often enhance the effectiveness of "hard" measures within urban transport (e.g., new tram lines, new roads and new bike lanes). Mobility Management measures (in comparison to "hard" measures) do not necessarily require large financial investments and may have a high benefit-cost ratio."*

För att förtydliga och avgränsa ämnet har man beslutat om följande:

- Mobility Management är behovsorienterat – inte efterfrågororienterat.
- Infrastrukturåtgärder kan vara stödåtgärder för Mobility Management.
- Mobility Management behöver inte nödvändigtvis vara begränsat till en plats.
- Hållbara stadsplaner är inte Mobility Management, men de ska innehålla Mobility Management.
- Trafikplansledning, (Traffic System Management), anses inte vara Mobility Management.
- Medvetenhet om att resa, utbildning hur man förflyttar sig, marknadsföring av hållbara metoder, betraktas som Mobility Management.
- Mobility Management anses omfatta godstransporter.
- Olika sorters lagstiftning, prissättningsgynnande och –hämmande åtgärder är del av Mobility Management.<sup>12</sup>

För att ge en uppfattning om vad detta kan betyda i verkligheten och för att ytterligare förklara, kan man i en stad som tillämpar Mobility Management:

- se kampanjer och reklam för att gå, cykla och åka kollektivtrafik.

---

<sup>11</sup> Lundgren, 1999, sid 11.

<sup>12</sup> MAX Report 1.5, 2007, sid 9f.

- bli erbjuden personlig hjälp för att se var och hur man kan minska sitt bilanvändande.
- ha en bildelningspool i kvarteret där man bor.
- ha arbetsgivare som betalar sina anställdas kollektivtrafikkort för att uppmuntra dem att inte köra bil till jobbet.
- ha skolor där man organiserar trafiksäkra promenader så att barnen kan gå till och från skolan.
- ha en mobilitetscentral som ger information om hur man med kollektivtrafik kan genomföra sina fritidsresor.
- ha byggnadstillstånd som är kopplade till vissa krav för att minska effekten på rörelse som en kommande byggnad kan ha, exempelvis kan man upprätta en rörlighetsplan för anställda, besökare och varutransporter runt byggnaden eller begränsa antalet parkeringsplatser som erbjuds.<sup>13</sup>

Tillämpningarna enligt ovan ska sällan ses som separata. Vid exempelvis höjda parkeringsavgifter kan man sprida information och göra reklam för att cykla, samtidigt som man förbättrar cykelstråken.

Man kan konstatera att Mobility Management är ett dynamiskt begrepp som ständigt utvecklas. Detta beror troligtvis på, som tidigare nämnts, att begreppet är ungt. Men det krävs också att man ändrar definitionerna i takt med att man ändrar människors attityder och beteenden. Exempelvis kan en bilpool idag ses som ett krångligt alternativ men om tio år kan det vara en självklarhet för många, och då gäller det att dessa framtida bilpoolsanvändare får nya beteendeförändringar att öva på.

## ***Mobility Managements historia och arbetssätt från olika länder***

### **Uppkomsten i USA**

I följande kapitel, där det redovisas hur olika länder arbetat med Mobility Management, har huvudkällan inom källorna utgjorts av en del av Lundgrens text från 1999. Detta därför att det dels funnits lite källor som belyser denna del av ämnet men också därför att hennes text svarar på många av de frågor som försöker finna ett svar i denna uppsats. Däremot har inte dessa kapitel disposition givits samma karaktär som hennes texts, då det i dessa kapitel först och främst ansetts relevant att visa alla de olika arbetssätt från skilda länder som ryms under Mobility Management-paraplyet. Den del av Lundgrens text som här åsyftas verkar mer vara uppbyggd kring att först, och därefter i fallande ordning, redogöra för vilka länder som jobbat mest med Mobility Management.

Grunden till Mobility Management uppstod i USA under 1970-talet. Några av källorna pekar främst ut oljekrisen 1972 som den utlösande faktorn<sup>14</sup> medan en annan källa menar att trafikens trängselproblem var orsaken<sup>15</sup>. Om man ska tro den sistnämnda gick det inte längre att bygga bort problemen, marken blev allt värdefullare, samtidigt insåg företag och myndigheter att de köer som varu- och

<sup>13</sup> MAX Report 1.5, 2007, sid 9.

<sup>14</sup> Lundgren, 1999, sid 26 och Liljas, 2001, sid 29.

<sup>15</sup> Eriksson, 1998, sid 5.

lastbilar hamnade i innebar tidsförluster av stora slag, vilket i sin tur innebar förlorade pengar.

Troligtvis har alla källor rätt. Trängselproblemen var säkert en viktig orsak, men det som allra först fick företag och myndigheter att få upp ögonen för att det gick att påverka människors resvanor var nog det som skedde under oljekrisen 1972. Oljekrisen innebar att företagen mer eller mindre tvingades att se över hur och att sina anställda tog sig till och från jobben. Det var viktigt för att företagen skulle kunna behålla och anställa kompetent personal som annars kunde ta anställning hos andra arbetsgivare. Arbetsplatserna låg ofta i utkanten av städerna vilket fick företagen att starta samåkningsprogram för att kunna erbjuda bra transportmöjligheter. Det var således inte av miljöskäl företagen startade och genomförde dessa samåkningsprogram, utan av konkurrensskäl. När oljekrisen tog slut i USA ville företagen inte lägga resurser på organiserandet av samåkningsprogrammen, utan menade istället att samåkningen skulle organiseras av samhället.<sup>16</sup>

Då företagen sköt över organiserandet på samhället blev det som Eriksson skriver att: *”man påverkade förhållanden som det offentliga hade direkt inflytande över”*<sup>17</sup>. Härav kommer kopplingen att oljekrisen var den utlösande faktorn och att fokuseringen på trängseldilemmat kom därefter. De, som ovan nämnts till en början något oliksägande källorna, knyts därmed samman.

Samhället, eller de offentliga myndigheterna, lät i samband med vägbyggen bland annat bygga ut informationssystem och etablera så kallade infartsparkeringar. En infartsparkering är en parkering som ligger utanför staden, där människor kan parkera sina bilar för att sedan tillsammans samåka in i staden. Man kallade detta arbetssätt Transportation System Management, förkortat TSM. Under 1980-talet vidgade man synsättet ytterligare och började på ett medvetet sätt att söka lågkostnadsalternativ till de större vägbyggena.<sup>18</sup> På det sättet ifrågasatte man trafikens efterfrågan på nya vägar.

Samtidigt som förhållningssätten ändrades angående vägbyggen organiserades i början av 1980-talet samåkningsprogrammen olika i olika stater. I en del stater var företagen fortfarande ansvariga, i andra var det de regionala myndigheterna och, eller de kommersiella samåkningsföretagen. Under denna tid utvecklades samåkningsprogrammen, ny teknik och marknadsföring användes för att göra samåkningen mer tilltalande.<sup>19</sup> Det nya synsättet att påverka efterfrågan på vägbyggen kombinerat med samåkningsprogrammets möjligheter till påverkan på människors resvanor ledde till att man frångick TSM och istället talade om TDM – Transportation Demand Management<sup>20</sup>.

I slutet av 1980-talet hade luftkvalitetsproblemen i södra Kalifornien blivit så stora att man 1988 antog en lag; ”Regulation XV”, senare ”Roul 1501”<sup>21</sup>. Denna lag

---

<sup>16</sup> Lundgren, 1999, sid 26.

<sup>17</sup> Eriksson, 1998, sid 6.

<sup>18</sup> Eriksson, 1998, sid 6.

<sup>19</sup> Lundgren, 1999, sid 26f.

<sup>20</sup> Lundgren, 1999, sid 27.

<sup>21</sup> Lundgren, 1996, sid i; 2.

beslutade tretton stater att införa 1991. Lagen innebar att företag med mer än ett hundra anställda skulle se till att utsläppen från de anställdas resor till och från jobbet minskade.<sup>22</sup> Alla idéer och åtgärder var av intresse och exempelvis användes parkeringsstyrning, distansarbete, komprimerad arbetsvecka, telependling och flexibel arbetstid<sup>23</sup>.

Roul 1501 innebar att TDM fick en rejäl skjuts framåt och att ett nytt transporttänkande föddes. Lagen var i bruk till 1994 och därefter har man i USA arbetat med TDM frivilligt, vilket innebär att TDM ska vara lönsamt för företagen och dess anställda. Det är således återigen först och främst ekonomin som driver arbetet och inte miljöhänsynen.<sup>24</sup> (Uppgifter kommer från text författad 1999, om förändringar har skett i TDM-arbetet efter detta år är oklart).

Vad det var som fick Roul 1501 att upphöra framgår inte tydligt. Eriksson skriver att lågkonjunkturen i början av 1990-talet innebar att myndigheter på många håll i USA sänkte ambitionsnivån och intog en mer försiktig hållning mot företag<sup>25</sup>. Ännu en gång var det i så fall ekonomin som kom i första hand.

Just själva tanken, att man kunde påverka människors resvanor genom olika program eller dylikt, uppstod som sagt i USA 1972. Högst troligt, hade man på flera platser i världen redan innan 1972 reflekterat över bilismens tilltagande, men man hade inte försökt lösa problemen genom beteendepåverkan, utan med hjälp av traditionella infrastrukturinvesteringar. Exempelvis insåg man i Lund 1969 att trafiksituationen genom centrum i framtiden skulle komma att bli ohållbar. Förslaget låg då, att man skulle bygga en fyrfyllig motorväg genom staden i öst-västlig riktning, men detta förslag röstades ned med en rösts majoritet. 1971 inledde man en trafikomläggning kallad "Låset", som innebar att trafiken genom staden i syd-nordlig riktning stoppades.<sup>26</sup> Tankarna fanns alltså att trafiken i framtiden skulle bli ohållbar, men inte visste man då att man i framtiden skulle jobba med beteendeförändrande åtgärder för att påverka Lunds trafik.

## Holland

USA:s arbete med TDM uppmärksammades redan på 1980-talet av holländarna<sup>27</sup>. Framkomlighetsproblemen tillsammans med de alltför höga markpriserna gjorde att man insåg att man inte kunde lösa problemen genom att bygga bort dem<sup>28</sup>. Holländarna studerade TDM-projekt i USA och fann att arbete som riktade sig mot företagen, med avseende på de anställdas arbetsresor, var vad som var mest angeläget för dem. Det var den holländska regeringen som såg till att projekten startades genom Ministry of Transport, Public Works and Water Management.<sup>29</sup>

---

<sup>22</sup> Lundgren, 1999, sid 27.

<sup>23</sup> Liljas, 2001, sid 29.

<sup>24</sup> Lundgren, 1999, sid 27.

<sup>25</sup> Eriksson, 1998, sid 7.

<sup>26</sup> Åqvist, Y. S., muntligen, 2008.04.21.

<sup>27</sup> Liljas, 2001, sid 29.

<sup>28</sup> Lundgren, 1996, sid 1.

<sup>29</sup> Lundgren, 1999, sid 19.



Kring årsskiftet 1989-1990 tog man fram ett policy- och aktionsdokument, ”The Second Structure for Traffic and Transport”, med avseende att finna och definiera kreativa lösningar för att stödja den ekonomiska tillväxten inom ramen för ett hållbart samhälle<sup>30</sup>. I steg två i detta dokument nämns Managing Mobility, vilket skulle kunna antas vara ursprunget till dagens europeiska term, Mobility Management.

I slutet av 1993 tillsatte det holländska transportministeriet en utredning vars huvudsyfte var att identifiera de åtgärder som medförde att trängselproblemen skulle kunna stabiliseras eller minskas på ett kostnadseffektivt sätt fram till år 2000. Utredning konstaterade att Mobility Management gav de mest kostnadseffektiva åtgärderna när det gällde att minska transportererna. Det visade sig att det var 50 % billigare med Mobility Management-åtgärder än att bygga nya transportleder. Mobility Management hade därmed framtiden tryggad för sig i Holland.<sup>31</sup>

Bland de åtgärder eller styrmedel som genomförts är det betalparkering som gett mest effekt för att få människor att ändra sina resvanor. Ett exempel är det nederländska parlamentet där man 1996 fick betala cirka 7200 kr/år för en parkering. De som samåkade fick parkera gratis och de som åkte med kollektivtrafiken fick rabatt på sina biljetter. Av de 30 % som tidigare körde bil var det 1996 bara 6 % som körde bil ensamma till jobbet. På kollektivtrafiksiden hade resenärerna tidigare varit 42 %, 1996 var de 68 %, och cyklisterna som tidigare stått för 16 % utgjorde nu 22 %.<sup>32</sup> (Det framkommer inte i texten exakt när undersökningen startades, det beskrivs tydligt att myndigheterna ville gå i bräschen för Mobility Management arbetet, och att deras första projekt inleddes i december 1991. Därför kan det antas troligt att ovan undersökning i vart fall inte inleddes tidigare än så.)

Andra åtgärder som genomförts är bland annat att många företag ger sina anställda ett skattefritt resebidrag som får användas som man vill. Inte heller betraktas det som en skattepliktig förmån om man får en cykel av sin arbetsgivare. Och arbetsgivaren kan i sin tur dra av hela kostnaden för att köpa och ge bort cyklar till sina anställda.<sup>33</sup>

## Tyskland

I Tyskland hade man tidigare enkla centraler som erbjöd trafikinformation. I mitten av 1990-talet, när Mobility Management-kunskapen ökade, valde man att fokusera på dessa centraler och utvidga dem till mobilitetscentraler. Syftet var att få fler människor att välja ett miljövänligare transportsätt än bilen, få bort trängseln på vägarna och öka tillgängligheten.<sup>34</sup> (Det framgår inte i källorna när de ovan nämnda enkla centraler fanns eller kom till, bara att de fanns innan 1990-talets mitt då man valde att förvandla dem till mobilitetscentraler.) Mobilitetscentralerna erbjuder förutom information om lokal och regional trafik bland annat bildelningspooler, cykel- och biluthyrning, samåkningskoordinering, taxibeställning samt biljettförsäljning till olika evenemang. Det hör också till centrets uppgifter att genomföra stora marknadsföringskampanjer och de som arbetar på centren har gått

---

<sup>30</sup> Lundgren, 1999, sid 18f.

<sup>31</sup> Lundgren, 1999, s 25.

<sup>32</sup> Lundgren, 1999, s 25.

<sup>33</sup> Liljas, 2001, sid 29.

<sup>34</sup> Liljas, 2001, sid 30.

igenom en speciell utbildning för Mobility Management-planerare. Efter att ett kontor öppnats i Wuppertal 1995 visade det sig vid en undersökning två år senare att invånarnas kunskaper om resmöjligheter i området ökat med 36 % och centralens kundkontakter hade ökat med 300 %.<sup>35</sup> I december 2000 fanns i Tyskland ett trettiotal mobilitetscentraler<sup>36</sup>.

## Andra länder att uppmärksamma

Det finns fler länder som bidragit till utvecklingen av Mobility Management. I Storbritannien insåg man i slutet av 1980-talet att trängselproblemen orsakade de största transportproblemen. Som en lösning föreslog regeringen utbyggnad av vägnätet, men då en stor opinion menade att miljötanken borde prioriteras högre än den gjort ändrades synsättet. Vid denna tid hade inte Mobility Management-tankarna nått Storbritannien utan projekten som skapades gjorde det på egen hand, men idag sorterar man dem under Mobility Management-paraplyet.<sup>37</sup> Det man främst ville minska var arbetspendlingen med bil och en lyckad idé var ”Green commuter plans”, översatt ”Gröna pendlarplaner”. I exempelvis Nottingham har staden stött företag som vill utveckla dessa planer. Bland annat har det handlat om att förändra bilens förmåner, utveckla bildelning och samåkning och ändra arbetsscheman så att de bättre passar med kollektivtrafiken.<sup>38</sup>

I Österrike blev Mobility Management inte känt förrän mitten av 1990-talet. Sedan tidigare fanns mobilitetsrådgivare som planerade och genomförde kampanjer för att förbättra och förändra resandet. Dessa tjänster har nu utvidgats och utvecklats samtidigt som mobilitetskontor med syfte att bland annat påverka företag att arbeta med de anställdas arbetsresor grundats.<sup>39</sup> Syftet till den ökade fokuset på Mobility Management-åtgärder har legat i att försöka minska föroreningsutsläpp samt öka livskvalitén för människorna<sup>40</sup>.

Det har främst varit lokala kampanjer som funnits mest lyckade i Danmark. Exempel är cykel- och kollektivtrafikkampanjer, en cykelkorridor i Aalborg samt bildelning och bildelningspooler i Köpenhamn. I Köpenhamn har man också jobbat med att försöka minska godstrafiken i Middelalderbyen som ligger centralt i staden. Tidigare utnyttjade inte alla lastbilar sin lastkapacitet, vilket medförde onödig trafik. Via dialog med transportörer samt en testomgång beslutade man 2001 att göra försöket bestående, vilket bland annat innebär att lastbilarna måste vara fyllda till 60 % och inte äldre än åtta år samt att de bara får använda vissa speciella lastzoner.<sup>41</sup>

Bildelningspooler och informationscentraler har varit det man satsat på i Bologna, Italien. Man har också lagt stor kraft på att använda miljövänliga drivmedel i trafiken och det finns ett system för anropsstyrd kollektivtrafik samt telefoner vid hållplatserna. Ytterligare har man tagit fram ett trafikövervakningssystem som registrerar köer och framkomlighetsproblem.<sup>42</sup>

---

<sup>35</sup> Lundgren, 1999, s 39.

<sup>36</sup> Liljas, 2001, sid 30.

<sup>37</sup> Lundgren, 1999, s 32f.

<sup>38</sup> Liljas, 2001, sid 30.

<sup>39</sup> Liljas, 2001, sid 30.

<sup>40</sup> Lundgren, 1999, s 42.

<sup>41</sup> Liljas, 2001, sid 31.

<sup>42</sup> Lundgren, 1999, s 48.

I Schweiz har arbetet tätt sig på ett annorlunda sätt. Där är det de kommersiella intressena som drivit på arbetet med att organisera olika former av bildelning, exempelvis bilpooler. Arbetet har skett i samarbete med biluthyrningsföretag och kollektivtrafikbolag.<sup>43</sup>

### **Mobility Management-åtgärderna under samma paraply**

Som kapitlet ovan visar är Mobility Management-åtgärderna väldigt skilda inom olika länder. En del av projekten har medansett eller till och med först efter de genomförts klassats in under Mobility Management-paraplyet, då begreppet inte var tillräckligt allmänt under 1990-talets första hälft och åren dessförinnan. Exempelvis kan nämnas Storbritanniens ”Green commuter plans”.

För att samla all kunskap om Mobility Management och samtidigt sprida och utveckla den startades 1999 en internationell samarbetsorganisation med stöd av EU. Organisationen kallas European Platform on Mobility Management, EPOMM, och är öppen för alla intresserade, från regeringsrepresentanter till lokala myndigheter, forskare, arbetsgivare, transportörer med flera. 2001 deltog Flandern, Frankrike, Holland, Italien, Storbritannien, Sverige och Österrike i samarbetet.<sup>44</sup> Våren 2008 är de deltagande länderna Frankrike, Holland, Spanien, Storbritannien och Sverige<sup>45</sup>. Varför Flandern, Italien och Österrike valt att inte längre vara med i EPOMM är oklart, men vore högst intressant att finna ut. EPOMM hjälper varje år till med att organisera konferensen ECOMM, European Conference on Mobility Management<sup>46</sup>. Konferensen hölls 2007 i Lund och kommer 2008 att hållas i London.

Det har bedrivits och bedrivs ett antal EU-forskningsprojekt kring Mobility Management. Bland några kan nämnas MOMENTUM och MOSAIC som bedrevs mellan 1996 till 1999<sup>47</sup>. MOMENTUM riktade in sig på stadstrafik där man bland annat genomförde demonstrationsprojekt gällandes arbetsresor, miljövänliga transporter för turister och godstransporter med lokalbussar. MOSAIC handlade om att öka förståelsen för Mobility Management och visa på olika koncept från olika länder.<sup>48</sup> 1998 redovisades två andra projekt, INPHORMM och CAMPAIRE. Deras syfte var att visa hur man kan minska bilresandet och öka de miljövänliga resorna med hjälp av kommunikation med de som genomför transporterna. Fokus lades på att påverka och förändra människors attityder och normer.<sup>49</sup>

MOST var ett EU-projekt som bedrevs mellan 2000 – 2002<sup>50</sup>. Detta projekt hade ett bredare upplägg med deltagande länder från både inom och utom EU. Två svenska städer deltog i MOST. Lund med fokus på utveckling av mobilitetskontor och Karlstad som arbetade med förändring av resvanor hos studenter och personal vid stadens universitet.<sup>51</sup> Idag heter det största EU-projektet MAX - Successful Travel

---

<sup>43</sup> Liljas, 2001, sid 31.

<sup>44</sup> Liljas, 2001, sid 31.

<sup>45</sup> [http://www.epomm.org/index.phtml?Main\\_ID=866#jump\\_5](http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=866#jump_5), 2008-03-13.

<sup>46</sup> Liljas, 2001, sid 31.

<sup>47</sup> Lundgren, 1999, s 54.

<sup>48</sup> Liljas, 2001, sid 32.

<sup>49</sup> Lundgren, 1999, s 63f.

<sup>50</sup> [http://mo.st/index\\_msie.html](http://mo.st/index_msie.html), 2008-03-13.

<sup>51</sup> Liljas, 2001, sid 32.

Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies. Det startade 2006 och kommer att ha sin slutkonferens 2009<sup>52</sup>. Inom MAX-projektet har det som tidigare nämnts jobbat med att ta fram en ny definition på Mobility Management.

## **Mobility Management i Sverige**

### **Begreppet slår rot och myndighetsansvar**

Insikten att det ökande bilberoendet i längden inte kunde vara bra hade man insett tidigt, som tidigare nämnts i exempelvis Lund. De faktorer som i Sverige ledde till att man började arbeta med begreppet Mobility Management var främst de EU-stödda projekten från 1996 men också Vägverkets fyrstegsprincip samt arbetet med ett miljöanpassat transportsystem. Arbetet med ett miljöanpassat transportsystem, MaTs, hade inletts 1995 då Naturvårdsverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Boverket, Bilindustriföreningen och Svenska Petroleuminstitutet gemensamt gått samman för att vända den ogynnsamma trend som de ökade transporterna hade skapat<sup>53</sup>.

Året efter MaTs start publicerade Vägverket en publikation kring ämnet. Den var författad av Karin Lundgren. Lundgren skulle tre år senare författa ytterligare en publikation kring ämnet. I publikationen från 1996 föreslår Lundgren att ett svenskt TDM-arbete, (man hade inte börjat kalla det Mobility Management än), skulle kunna ingå i det lokala Agenda 21-arbetet<sup>54</sup>. Också Gunnar Eriksson skrev i sin publikation från 1998, om kopplingen till Agenda 21 då han menade att finansierade demonstrationsprojekt inom TDM-området som bedrevs i anslutningen till Agenda 21 kunde skapa goda exempel och förebilder<sup>55</sup>.

Samma år, 1996, presenterade Vägverket sin fyrstegsprincip<sup>56</sup>. Denna princip går ut på att man följer fyra steg vid utveckling av transporter och vägar. De två första stegen är inriktade på mjukare förändringar, det vill säga Mobility Management. Först om man inte lyckas uppnå målen under steg ett och två får man gå vidare till steg tre. Vägverket benämner inte fyrstegsprincipen för Mobility Management, utan kallar den istället Hållbart resande. Men syftet med principens två första steg faller under Mobility Management-paraplyet. Fyrstegsprincipens steg går att se nedan och innebär alltså att man vid exempelvis en alltför starkt trafikerad väg måste lösa problemet med:

- ” 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. ”<sup>57</sup>”

1997 hölls ECOMM för första gången. Detta år var också starten för Lund kommuns arbete med ett miljöanpassat transportsystem – LundaMaTs<sup>58</sup>. Lund var bland de

---

<sup>52</sup> <http://www.max-success.eu/index.phtml>, 2008-03-18.

<sup>53</sup> Palm & Windahl, 1996, sid 5.

<sup>54</sup> Lundgren, 1996, s 20.

<sup>55</sup> Eriksson, 1998, sid 72.

<sup>56</sup> Eriksson, I-M., muntligen, 2008-03-18.

<sup>57</sup> [http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_\\_21385.aspx](http://www.vv.se/templates/page3____21385.aspx), 2008-03-18.

<sup>58</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 12f.

allra första kommunerna som började arbeta för ett miljöanpassat transportsystem. Detta kunde Lund och många efterföljande kommuner göra mycket tack vare de bidrag som staten delade ut under 1990-talets senare hälft, de lokala investeringsprogrammen – LIP-bidragen. LIP-bidragen gick att söka mellan 1997 och 2002 och gavs till åtgärder som markant ökade takten i omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle. 2003 ersattes LIP-bidraget av Klimatinvesteringsprogrammet - KLIMP-bidraget, som ges i syfte att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser samt bidra till en energiomställning och energibesparing.<sup>59</sup>

I LundaMaTs belyste man framförallt fem områden, vilka alla innehöll många underliggande delprojekt. Områdena var: samhällsplanering, cykelstaden, utvecklad kollektivtrafik, miljöanpassad biltrafik och företagets transporter. Man fokuserade på beteendepåverkan i kombination med fysiska åtgärder för att uppnå bästa effekt.<sup>60</sup> (Se rubrik ”Arbetsätt i några kommuner”.)

Samma år som EPOMM startades, 1999, pekade Boverket i en publikation på behovet av ett miljöanpassat transportsystem. Man menade att trafikplaneringen, som tidigare varit fokuserad på att tillrättalägga för en ökande trafik, nu istället var tvungen att koncentreras på att minimera miljökonsekvenserna och antalet olyckor med svår utgång. Konstateranden gjordes att det hållbara transportsystemet skulle komma att bli beroende av fysiska, tekniska och organisatoriska förhållanden samt människans värderingar och attityder. Just värderingar och attityder tillsammans med fysiska förändringar och tekniska framsteg klassade Boverket som huvudtyper av åtgärder.<sup>61</sup> Dessvärre skrev inte Boverket vem eller vilka som skulle sköta och ansvara för dessa åtgärder. Man skulle kunna tänka sig att Boverket inte skrev för privata bolag utan myndigheter och verk och således syftade till att ansvaret skulle ligga hos någon eller några av dessa. Men om detta kan man bara göra antaganden.

Med ansvar i åtanke redogjorde Lundgren 1999, i sin för Vägverket andra publikation, att man för att lyckas med Mobility Management bör skapa en central organisation som koordinerar och stöder verksamheten på europeisk, nationell, regional och lokal nivå<sup>62</sup>. Det var denna skrift som bar namnet Mobility Management, (se rubrik ”Begreppet når Sverige och dess definition”). Även Stina Liljas menar, i sin skrift från 2001, att ett nationellt nätverk kan spela en viktig roll. Hon skriver också att Vägverket arbetar med Mobility Management inom ramen för sitt sektoransvar för landets vägar och är på det sättet en given medlem i ett nationellt nätverk.<sup>63</sup> Om man knyter detta till det Atterbrand m fl. skriver 2005 angående att Vägverket haft en central roll vid främjandet av Mobility Management i Sverige<sup>64</sup>, (se rubrik ”Metod” under ”Inledning”), och att Hyllenius vid genomförd intervju 2008 poängterar att Vägverkets sektorsansvar är ganska unikt<sup>65</sup> skulle man kunna dra slutsatsen att Vägverket sedan Liljas skrift 2001 fått en centralare roll i arbetet med

---

<sup>59</sup> <http://www.karlstad.se/radrummet/energi/lip/lipstart.shtml>, 2008-03-18.

<sup>60</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 12f.

<sup>61</sup> Boverket, 1999, sid 75-77.

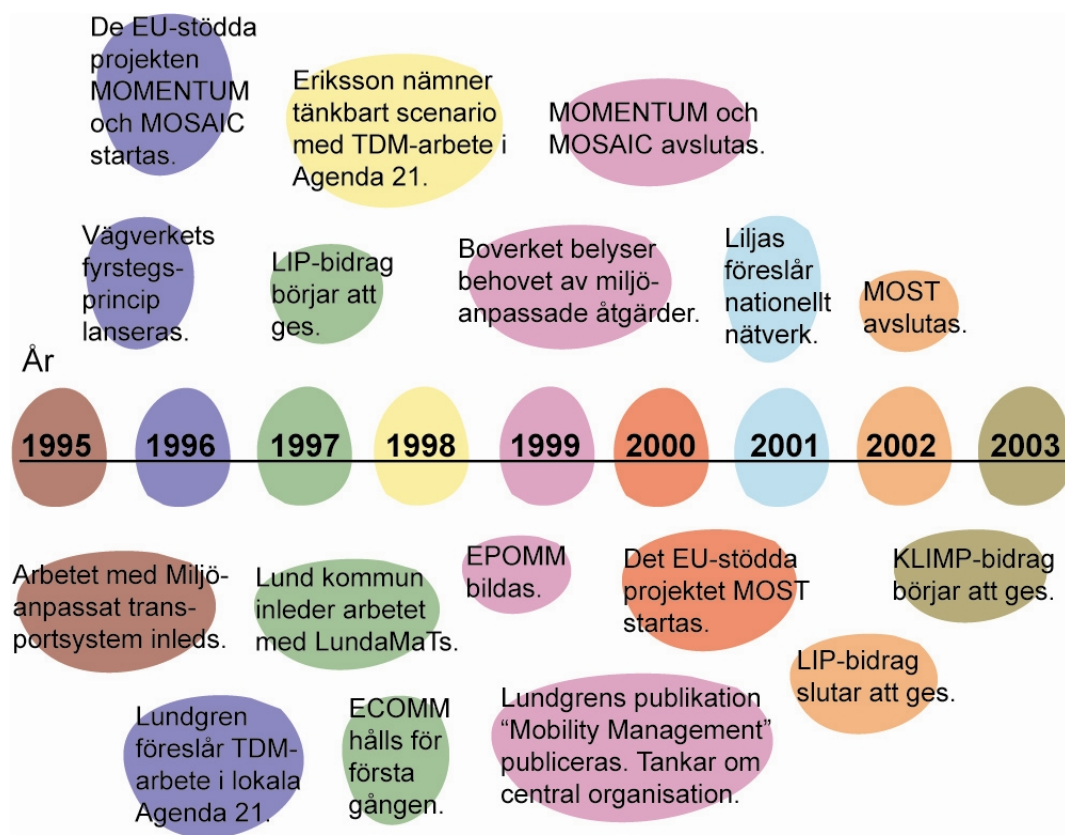
<sup>62</sup> Lundgren, 1999, s 66.

<sup>63</sup> Liljas, 2001, sid 34.

<sup>64</sup> Atterbrand m fl, 2005, sid 11.

<sup>65</sup> Hyllenius, P., muntligen, 2008-02-21.

Mobility Management i Sverige. Om det innebär att Vägverket därmed till stor del utgör det nätverk eller den centrala organisation som Liljas och Lundgren efterfrågar är därmed inte sagt.



Figur 1. Faktorer som påverkat Mobility Managements uppkomst i Sverige.

Mobility Management växte som begrepp fram främst under 1990-talets andra hälft, det visar figuren ovan. En kommun, utöver Lund, som var tidig med arbetet, och inte heller får glömmas är Karlstad<sup>66</sup>. (Se rubrik ”Arbetsätt i några kommuner”.)

LIP-bidragen möjliggjorde för flera kommuner att inleda ett arbete med Mobility Management. Bidragen betydde också att arbetet kom att utföras i projektform, eftersom bidragen var knutna till en viss tid. Idag har man kunnat visa på vilka effekter Mobility Management-arbete ger. Detta har lett till att kommunerna som arbetat med arbetsättet inte riktigt har samma uppfattning om hur det ska drivas i framtiden. I intervjuer som Hyllenius m. fl. genomfört med kommunerna Lund, Karlstad, Jönköping, Kalmar och Växjö, vilka alla bedriver Mobility Management-arbete, har det framkommit att allas målsättning är att arbetet successivt ska övergå till en process inom den ordinarie verksamheten, men att vissa bitar också fortsättningsvis ska bedrivas i projektform<sup>67</sup>. Här kan det dock vara oklart hur pass mycket som ska vara process, och vad som ska vara projekt, inom varje kommun. Det man vinner med att Mobility Management-arbetet övergår till en process i den

<sup>66</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 19.

<sup>67</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 22.

ordinarie verksamheten är att det då kan kopplas till arbete inom andra närliggande områden som exempelvis samhällsplanering, trafiksäkerhet och hälsofrågor, samt att Mobility Management-arbetet får en egen plats i den ordinarie budgeten<sup>68</sup>. Det man förlorar skulle kunna vara att det är svårare att visa på just vilka effekter Mobility Management-arbetet i sig ger.

## **Mobility Management i kommunerna**

Flera kommuner bedriver Mobility Management-arbete men det är sällan det kallas för just Mobility Management. Då Mobility Management-paraplyet är brett är det många olika projekt som får plats därunder. Exempelvis bedrivs Mobility Management-arbete, som redan nämnts, i Lund, där man kallar det ”LundaMaTs”. Ytterligare exempel är Jönköping där Mobility Management-arbete bedrivs under namnet ”Smart trafikant”, i Kalmar ”Vi MöTs i Kalmar”<sup>69</sup> och i Lundby i Göteborg ”Vision Lundby”<sup>70</sup>.

Lund och Karlstad var tidigt igång med att jobba med Mobility Management-åtgärder. De var också de enda svenska kommuner som deltog i EU-projektet MOST där det kan tänkas att många kunskaper och erfarenheter insamlades. Om några andra svenska kommuner deltog i de allra första EU-projekten, MOMENTUM och MOSAIC, har inte gått att finna i någon litteratur. De svenska kommuner som tidigast anges som deltagande i EU-projekt är just Lund och Karlstad då de deltog i MOST. Att de båda därför kan ses som föregångare bland svenska kommuner ter sig inte som en olämplighet. Dessa skäl ligger till grund för att de uppmärksammas i denna uppsats.

Gävle började också tidigt med Mobility Management-åtgärder, om än i mindre utsträckning. Stor fokus lades på att få fler människor att cykla och det är just detta arbete som belyses i denna uppsats. Åtgärderna för att nå målet om en 30 % ökning av cykelresorna i staden har tätt sig annorlunda än tidigare nämnda Mobility Management-åtgärder och visar därför ytterligare hur pass brett arbetssättets paraply är. Åtgärderna i Gävle visar även hur pass mycket längre man kan gå i sin process att nå ut med sina budskap och genom detta förhoppningsvis få människor att ändra sina transportsätt. Det är av dessa skäl som Gävle uppmärksammas i denna uppsats.

Att inte fler kommuner uppmärksammas beror dels på tidsbrist men också på att litteraturunderlaget inte varit tillräckligt omfattande. Det finns visserligen ett antal källor som ganska ytligt och överskuggande beskriver ett antal kommuners arbetssätt, men för att få en djupare inblick i dessa kommuner hade det krävts att man genomfört telefon- eller emailintervjuer. För de tre ovan nämnda kommunerna fanns minst två källor till vardera kommun som på ett inte lika överskuggande sätt beskrev deras arbete. Att det just fanns mer litteratur kring främst Lund och Karlstad kan tyckas rimligt, då de som sagt är något av föregångare inom området i Sverige.

---

<sup>68</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 22.

<sup>69</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 16; 18.

<sup>70</sup> Atterbrand m fl, 2005, sid 37.

## Lund

Mätningar visade i mitten av 1990-talet att luften i Lund innehöll höga halter av bensen. Dessa mätningar blev en larmsignal som 1997 resulterade i att man beslutade sig för att ta fram en plan för ett miljöanpassat transportsystem, MaTs.<sup>71</sup> De övergripande projekten inom LundaMaTs var LundaMaTs i sig, Mobilitetskontoret, Cykelkommunen Lund och Lundalänken. Mobilitetskontoret har genomfört projekt som inriktats på samåkning, bilpooler, sparsam körning, miljöbilar och smarta trafikanter. Med smarta trafikanter, som gick under projektnamnet Smart Trafikant, menas arbete som bedrivits i form av direktbearbetning, exempelvis genom dörrknackning mot hushåll, där man försökt påverka lundabor och anställda på lundabaserade företag att välja det smartaste och mest hållbara transport- eller kommunikationssättet i olika situationer.<sup>72</sup> Från 2005 ingår Mobilitetskontoret i den ordinarie verksamheten<sup>73</sup>.

Inom projektet Cykelkommunen Lund har aktiviteter som bland annat förbättrade cykelvägar, bevakat cykelgarage och cykla till jobbet-kampanj drivits. Lundalänken är ett kollektivtrafikstråk som började byggas 1999 och öppnades för trafik 2003. En förhoppning är att man i framtiden ska ha spårbunden trafik på länken. Genom enkätundersökningar 2004 kan man uppskatta att det är cirka 19 % av kommuninvånarna som i någon form har förändrat sitt resande eller börjat fundera på det tack vare aktiviteterna i LundaMaTs. Det skulle i så fall innebära att om all effekt från LundaMaTS uppskattas ha uppkommit inom kommungränsen, ger det en minskning av trafikarbetet i kommunen med cirka 2-3 % år 2004 mot vad fallet annars skulle varit. På motsvarande sätt räknar man med att koldioxidutsläppen i kommunen har minskat med cirka 2300-2800 ton år 2004, eller 2-3 %, mot var det annars skulle ha varit samma år.<sup>74</sup>

Inom LundaMaTs kan man konstatera att inte alla projekt hamnar under Mobility Management-paraplyet. Fysiska åtgärder är exempelvis Lundalänken och nya eller förbättrade cykelvägar. Åtgärder inom Mobility Management-paraplyet är bland annat Smart Trafikant, bilpooler och cykla till jobbet-kampanj. Samtidigt går de fysiska åtgärderna och Mobility Management-åtgärderna in i varandra. Som exempel kan man tänka sig att vid lanserandet av Lundalänken genomfördes en reklamkampanj för länken och kanske fick man prova på-åka de första dagarna. Detta är precis det Hyllenius pratar om då hon säger att det är kombinationen mellan de fysiska- och Mobility Management-åtgärderna, som ger bäst resultat<sup>75</sup>. För att ytterligare visa på behovet och effekterna av Mobility Management kan man konstatera att det finns en stor skillnad i resultat bland de som fått besök av Smart Trafikant och de som inte fått det. Bland de som fått Smart Trafikant-besök är det drygt dubbelt så många som påverkats att förändra sitt resande än bland de som inte fått något besök.<sup>76</sup>

---

<sup>71</sup> Ljungberg, 2008, sid 2.

<sup>72</sup> Hyllenius & Morin, 2005, sid Sammanfattning; 36; 38f; 43.

<sup>73</sup> Åqvist, Y. S., muntligen, 2008.04.21.

<sup>74</sup> Hyllenius & Morin, 2005, sid Sammanfattning; 48; 60; 74.

<sup>75</sup> Hyllenius, P., muntligen, 2008-02-21.

<sup>76</sup> Hyllenius & Morin, 2005, sid sammanfattning.



## Karlstad

Precis som för Lunds del var det luftföroreningarna som satte igång Mobility Management-arbetet i Karlstad. 1993 presenterades mätningar som visade att halten av kolväten i luften i stadens centrum var mycket hög. Arbetet ledde så småningom fram till att man i april 1995 fastställde en miljöanpassad trafikplan för centrum.<sup>77</sup> I källan står det trafikplan, inte transportplan. Av detta kan man anta att Karlstad inte började arbeta utefter det miljöanpassade transportsystemet, MaTs. Detta kan finnas troligt då arbetet med ett miljöanpassat transportsystem inleddes av sedan tidigare nämna institut och verk först samma år. Karlstad måste således ha genomfört sitt arbete utifrån andra förhållningssätt eller rent av skapat sina egna.

Bland de viktigaste målsättningarna med den miljöanpassade trafikplanen var att förändra människors beteende, en annan att ändra stadskärnan fysiskt. Man anordnade bland annat en tävling med syfte att komma med miljövänliga idéer. Två av tävlingens vinnande förslag realiserades; företagslunchcyklar samt en transportkonsult som kunde hjälpa företagen och dess anställda att resa mer miljövänligt.<sup>78</sup>

Man startade också rådgivning till medborgare, företag, skolor med flera genom det så kallade Rådrummet. Detta Rådrum bedrivs även idag. Hit vänder man sig om man vill ha rådgivning som rör ämnena avfall, energi, konsument och transport. Inom transportrådgivningen kan man få information om bland annat cykel och buss, reskostnader för bil samt hur bildelning fungerar. Rådrummets transportrådgivning benämns som Sveriges första mobilitetskontor som är öppet för allmänheten.<sup>79</sup>

Trafiken i centrala Karlstad minskade från 1994 till 2001 med 20 %.<sup>80</sup> (Källan anger endast att trafiken minskat med denna procentsats sedan 1994, dessvärre finns inget slutår angivet. Därför antas 2001 vara slutår, det år då källan som här refereras till publicerades.) En av orsakerna till att arbetet fått ett så bra resultat som det fått anses vara kombinationen av stadsförnyelse, nybyggnation och Mobility Management-åtgärder. Av detta är det svårt att säga hur stor del av förändringen som enbart beror på Mobility Management, men hur som helst är det som sagt en lyckad kombination och ett bra resultat.<sup>81</sup>

## Gävle

Gävle kommun kom 1996 att fokusera en del av sitt Mobility Management-arbete på cykeltrafiken. Den bakomliggande grunden var ambitionen att förbättra miljön i staden och gävlebornas hälsa. Givetvis har man genomfört andra åtgärder men cykelprojektet ”Gävle cykelstaden” får nog anses extra lyckat och intressant ur Mobility Management-synpunkt. Allra först lät man anställa en projektledare med bakgrund i reklambranschen och efter det sattes flertalet kampanjer igång i syfte att ändra attityden till cykling.<sup>82</sup>

---

<sup>77</sup> Liljas, 2001, sid 20.

<sup>78</sup> Lundgren, 1999, s 52.

<sup>79</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 12.

<sup>80</sup> Liljas, 2001, sid 20.

<sup>81</sup> Lundgren, 1999, s 52.

<sup>82</sup> Liljas, 2001, sid 17.

Cykla till jobbet-kampanjen bedrivs årligen fem veckor varje vår. Kampanjen engagerar cirka 7000 tusen gävlebor vid 450 arbetsplatser. Företagen som deltar får gratis annons i stadens tidningar och alla cyklister får andel i ett lotteri. Ju oftare man cyklar desto fler lotter får man och om man använder cykelhjälm deltar man i ett särskilt lotteri.<sup>83</sup>

I projektet Hälsotrapparna lät man åtta bilister få varsin cykel mot löften om att de skulle cykla till och från jobbet under ett år. Under denna tid hälsotestades de kontinuerligt. Alla deltagande fick bättre hälsa och goda följd effekter uppstod; en person sålde familjens andra bil då den blivit onödig och en annan började äta nyttigare.<sup>84</sup>

Bland ytterligare kampanjer kan nämnas låncyklar, förebilder och mjölkpaket. Låncyklar innebär att man på sommaren kan låna cyklar gratis vid torget i Gävle. Gratis cykelutlåning var staden först i Sverige med. Att få förebilder som visar gott exempel har inneburit att man låtit specialdesigna cykelhjälm som spelare i ishockeylaget Brynäs IF och fotbollslaget Gefle IF utrustats med. Mjölkpaketsfokuseringen har syftat till att sprida information om cyklingens fördelar via mjölkpaketen.<sup>85</sup>

Målet vid starten 1996 var att cykelresorna skulle öka med 30 % men att antalet cykelolyckor inte fick öka alls. 2001 låg ökningen på mellan 20-30 % beroende på hur vädret varit under undersökningsperioden och antalet cykelolyckor hade inte ökat alls. Projektet har nu blivit en del i kommunens ordinarie verksamhet men arbetet ämnas fortsätta på liknande sätt som tidigare.<sup>86</sup> Här kan man knyta an till tidigare stycke om att många kommuner idag vill att mycket av Mobility Management-arbetet ska ingå i den ordinarie verksamheten men att viss del av arbetet fortfarande ska drivas i projektform.

I en inventering med syfte att redovisa erfarenheter, framgångsfaktorer och hinder kopplade till de processer och metoder som krävs för att lyckas med arbetet mot ett mer hållbart resande intervjuade man representanter från Jönköping, Kalmar, Karlstad, Lund och Växjö kommun. (Dessa intervjuer är de som även nämndes i kapitlet "Begreppet slår rot och myndighetsansvar".) Vad man bland annat kunde konstatera genom intervjuerna var att enbart en mindre del av kommunernas Mobility Management-projekt hade utvärderats. Detta måste anses som ett område där förbättring bör ske då utvärderingar ligger till grund för att kunna visa på Mobility Management-arbetets effekter. Likaså ger utvärderingarna möjlighet att lära av erhållna kunskaper och erfarenheter. Det kan också vara så att de kan komma att utgöra beslutsunderlag för framtida satsningar.<sup>87</sup>

---

<sup>83</sup> Liljas, 2001, sid 17.

<sup>84</sup> Naturvårdsverket, 2002, sid 17.

<sup>85</sup> Liljas, 2001, sid 17f.

<sup>86</sup> Liljas, 2001, sid 17; 19.

<sup>87</sup> Hyllenius m fl, 2007, sid 8; 21; 32.

## Slutsats av kapitlen ovan

Mobility Management är ett nytt sätt att se på trafik- och samhällsplanering. Den traditionella planeringen innebar att man på olika sätt försökte tillgodose efterfrågan på rörlighet utan att ifrågasätta den. Mobility Management handlar om att man försöker påverka efterfrågan<sup>88</sup>, man ifrågasätter behoven och beteendena. Från begreppets födelse i USA under 1970-talet har det vandrat via Holland och andra länder som Tyskland och Storbritannien innan det nått Sverige under 1990-talets andra hälft. Beroende på var Mobility Management praktiserats har begreppet utvecklats olika. I USA var det till en början företagen som administrerade Mobility Management-projekt. I Sverige har styret främst skötts av offentliga myndigheter och verk såsom kommuner och Vägverket.

Definitionen för Mobility Management är under ständig utveckling, därav har man i det senaste EU-projektet, MAX, valt att säga att den är av öppen karaktär. Slutsatser kan ändå dras, i jämförelse med definitionen från EU-projekten MOSAIC och MOMENTUM, att Mobility Management-alternativen och -åtgärderna, blivit fler. Exempelvis skriver man i MAX förtydliganden och avgränsningar av begreppet att olika sorters lagstiftning, prissättningsgynnande och -hämmande åtgärder, är en del av Mobility Management. Man skriver också att infrastrukturåtgärder kan vara stödåtgärder för Mobility Management. Förtydliganden som dessa nämns inte i MOSAIC:s och MOMENTUM:s definition vilket kan betyda att åtgärder som ovan inte fanns i större utsträckning då man i dessa EU-projekt författade definitionen.

Mobility Management uppstod inte i USA med hänsyn till miljön utan det var de ekonomiska intressena som ledde utvecklingen framåt. Ju mer miljö- och klimatproblemen aktualiserats desto större kraft har de fått i arbetet med Mobility Management. Som exempel kan nämnas den storbritanniska regeringens vändning i slutet av 1980-talet, österrikarnas mål med ökad livskvalité för människorna och Karlstads dåliga stadsluft. Det vore intressant att utröna om Mobility Management varit känt idag om inte miljö- och klimatproblemen varit så omtalade. Det hade nog inte det. Det är bara att se hur de amerikanska företagen inte ville arbeta med samåkningsprogrammen då oljekrisen var över. Att miljö- och klimatproblemen därför utgör en stor drivkraft bakom Mobility Management idag känns inte som en ologisk slutsats.

För visst ger Mobility Management positiva effekter på miljön, det visar exempelvis resultaten från Lund. Man ska därmed inte tro att Mobility Management-insatser är tillräckliga åtgärder för att lösa uppsatta miljö- och klimatmål. För de målen krävs det insatser i alla led. Många bäckar små. Mobility Management känns med tanke på detta som ett aktuellt ämne, en del skulle kanske säga att det ligger i tiden. Det stämmer i det syftet att det ligger som en nödvändighet i denna tid då kraftsamlingar i alla led måste göras för att få klimatförändringarnas utveckling att dämpas.

Många kommuner kunde inleda sitt arbete med Mobility Management tack vare LIP- och KLIMP-bidragen. Detta fick till följd att arbetet kom att ledas i projektform. Idag har flera kommuner förhoppningen att arbetet successivt ska övergå till en process

---

<sup>88</sup> Ljungberg, 2000, sid 67f.

inom den ordinarie verksamheten. Där ska arbetet kunna kopplas till närliggande fält såsom samhällsplanering och trafiksäkerhet. Landskapsarkitekten har samhällsplanering som ett av sina arbetsfält. Kännedomen om Mobility Management är därför väldigt viktig för landskapsarkitekten. Framförallt då, som Hyllenius redan poängterat, kombinationen mellan fysiska- och Mobility Management-åtgärder är det som ger bäst resultat<sup>89</sup>.



Figur 2. Exempel på åtgärder som faller under Mobility Management-paraplyet.

<sup>89</sup> Hyllenius, P., muntligen, 2008-02-21.

# Analys – Mobility Managements betydelse

## *Mobility Managements följder och följd effekter*

Mobility Management-begreppet har bara funnits i Sverige i ett fåtal år. Eftersom det är så pass ungt, och i ständig utveckling, är det svårt att förutse exakt hur stor dess effekt är och kan bli. Likväl kan man alltid analysera och diskutera kring den.

### **Tillgänglighet**

Alltmer uppmärksammas behovet av tillgänglighet i en stad. Tidigare har man inom trafikpolitiken haft rörlighet som mål, och man har då hävdat att ökad rörlighet leder till ökad tillgänglighet. Men den senaste tiden har det kommit ett flertal forskningsresultat som visar att ökad rörlighet och nya vägar inte alltid resulterar i ökad tillväxt. Resultatet av forskningen lyder att sambandet vägutbyggnad-ekonomisk tillväxt inte är så enkelt som man tidigare trott. Man kan här ge ett exempel: Externa affärsetableringar och köpcenter ökar rörligheten, då forskning visar att det krävs fler transporter för att göra inköpen där än i mer närbelägna affärer. De stora centren konkurrerar främst med handeln i stadens halvcentrala områden, och minskat utbud där minskar tillgängligheten till affärerna i dessa områden. Hela denna utglesning menar en sammanslutning av företagsledare i USA, kallad ”American business leaders smart growth advisory council”, hotar välfärden. Utglesningen och den bristande tillgängligheten gör bland annat att det blir svårt att nå och attrahera kvalificerad arbetskraft och att kostnaderna för transporter ökar.<sup>90</sup> Just sambandet bebyggelsestäthet och energiåtgång för transporter har två amerikanska forskare, Peter Newman och Jeff Kenworthy, forskat kring. Resultaten pekar på ett starkt samband mellan täthet och energiåtgång; ju tätare struktur ju mindre energiåtgång. Senare studier har visat att sambanden är mer komplexa än så, det är mer än tätheten som spelar roll för transportarbetet såsom människors livsstil, attityder och värderingar. Men likväl finns sambandet där mellan utglesning och större energibehov för transporter.<sup>91</sup> Mobility Management påverkar människor att cykla, gå och åka mer kollektivt. Genom att människor använder dessa transportsätt mer ökar kravet på tillgänglighet. De cyklade och gående vill inte ta sig utanför staden för att handla, utan använder sig av butiker i sin närhet. Utglesningen stöter därmed på motstånd. Tankarna på tillgänglighet för tankarna till New Urbanism som det går att läsa om i ett senare stycke.

### **Frilagda ytor**

Människor, både boende och besökare, upplever en stad som attraktiv om man lätt kan åka buss eller spårvagn, eller gå eller cykla. Det är inte så att människor alltid behöver utnyttja dessa transporteringsätt. Faktumet att möjligheten finns ger en form av oberoende och valfrihet som människor gillar. Idag tar bilen en stor plats i staden men om fler människor väljer att gå, cykla eller åka kollektivt kan ytorna den nyttjar minska.<sup>92</sup> Dessa ytor skulle istället kunna användas till att göra staden mer attraktiv och tillgänglig och det är en uppgift som landskapsarkitekten finner

---

<sup>90</sup> Ljungberg, 2000, sid 64f.

<sup>91</sup> Boverket, 1999, sid 74f.

<sup>92</sup> Boverket, 2002, sid 216f.

intressant. Man får heller inte glömma att ytorna som bilen upptar inte enbart utgörs av gator och vägar. Parkeringshus är ett annat exempel. Dessa bildar ofta främmande och brutala element<sup>93</sup>, vars mängd skulle kunna reduceras om fler väljer andra transportsätt än bilen.

Man kan här knyta an till tidigare stycken om kombinationen mellan fysiska- och Mobility Management-åtgärder. I Boverkets rapport från 2002 kan man läsa följande: ”*Människors uppfattningar och vanor kan påverkas, men endast om förutsättningarna för att cykla är goda*”<sup>94</sup>. Man måste alltså ha något att erbjuda, eller locka människor med, för att kunna inleda Mobility Management-insatser. Detta kan förvisso tyckas självklart men är ändå viktigt att belysa. Man kan här anta ett exempel med tanke på erbjudandefaktorn: Man utför en fysisk åtgärd i syfte att försköna en cykelväg. Detta gör man i kombination med Mobility Management-insatser. Fler människor börjar därefter cykla, lockade av den vackra cykelvägen och den positiva hälsoeffekten det ger. Detta medför i sin tur att bilar lämnas hemma vilket innebär att bildensiteten i staden avtar. Till följd av detta kan man, på de ytor som bilarna inte längre nyttjar, utföra nya åtgärder i syfte att göra staden mer attraktiv och tillgänglig. Och i samband med dem används nya Mobility Management-insatser. På det sättet kan man tänka sig att cirkeln fortsätter. Ibland kanske cirkelns varv går fortare, ibland saktare, det är nog olika från fall till fall.

## Hälsa

Mobility Management för inte bara med sig följd effekter som exempelvis frilagda ytor i staden, förbättrandet av människors hälsa är en annan. Det finns många sätt att vara fysiskt aktiv på och bland dessa är gående och cyklande bland de mest praktiska och effektiva. Idag är otillräcklig fysisk träning och övervikt ökande problem som för med sig ett antal olika medicinska komplikationer, inräknat kardiovaskulära sjukdomar, skelett- och ledsador samt diabetes. Det finns studier som tyder på att invånare i samhällen där gående underlättas motionerar mer och är mindre benägna att vara överviktiga än boende i bilinriktade samhällen.<sup>95</sup> (Detta kan precis som i stycket om tillgänglighet föra tankarna till New Urbanism, vilket det diskuteras kring i ett senare stycke.) Hälsoproblem och samhällsplanering är också Philip James inne på. Han är ordförande i International Obesity Taskforce som samlar fetmaforskare, och har även lett rapporter om fetma för FN och Världshälsoorganisationen, WHO. När han i februari 2008 talade på vetenskapsmötet AAAS i Boston ansåg han att västvärldens städer bör planeras om helt och hållet. I första hand, menade han, ska de gynna fotgängare och cyklister. Han menade också att en sådan samhällsplanering gynnar klimatet då han påpekade att när vi uppfyller våra fysiska behov genom att byta till promenader, cykel och kollektiva transportmedel minskar också vårt beroende av bilen. Och därmed blir klimatet bättre.<sup>96</sup> Detta konstaterande, om transportbyttets påverkan på klimatet och miljön, stämmer överens med de resultat som Mobility Management-åtgärderna i LundaMaTs visat på. Med tanke på detta styckes inriktning på hälsa kan man slutligen konstatera att omkring tio gånger så

---

<sup>93</sup> Boverket, 2002, sid 217.

<sup>94</sup> Boverket, 2002, sid 221.

<sup>95</sup> Litman, 2005, sid 31.

<sup>96</sup> Bojs, 2008, sid 15.

många människor dör av de medicinska problem som nämnts ovan som i trafikolyckor<sup>97</sup>.

Ökad trafiksäkerhet påpekas också vara en följd effekt av Mobility Management. Todd Litman vid Victoria Transport Policy Institute har undersökt sambandet mellan dessa begrepp och hans ”Utvärdering av effekter av mobility management på trafiksäkerhet” finns av Vägverket utgiven på svenska. Eftersom rapporten baseras på nordamerikanskt material kan en del resonemang och slutsatser inte vara gällande för Sverige. Sannolikt är ändå det mesta giltigt även i Sverige. Vägverket väljer att inte ta ställning i frågan utan har som förhoppning att publiceringen av översättningen ska stimulera till en diskussion om förhållandet mellan Mobility Management och trafiksäkerhet.<sup>98</sup>

## Trafiksäkerhet

Vad Litman indikerar i sin utvärdering är att Mobility Management kan vara en kostnadseffektiv trafiksäkerhetsstrategi och att ökad säkerhet skulle vara en av de största potentiella fördelarna med Mobility Management. Det är just de resandeförändringar som Mobility Management medför som ger effekt på trafiksäkerheten. Även om det är svårt att ge exakta siffror visar tillgänglig information bland annat på att en minskning av körsträckan med 10 % i ett område om allt annat är lika ger en minskning av antalet olyckor med 10-14 %. Kollektivtrafikpassagerare har ungefär en tiondel av dödsfallsfrekvensen hos bilpassagerare, och även om man tänker på de externa riskerna orsakar kollektivtrafik mindre än hälften så många dödsoffer totalt per passagerarkilometer som bilresande. En annan viktig, och inte glädjande effekt visar faktiskt att strategier som överför bilresande till gång eller cykel kan öka risken per tillryggalagd sträcka för de personer som växlar färd sätt, men tenderar som tur är att minska det totala antalet olyckor i ett område följt av minskad resesträcka och minskad risk för andra vägtrafikanter. Gående och cyklande ger också, som tidigare nämnts, hälsofördelar som kan överväga eventuell riskökning för brukarna. Vad man också ska tänka på är att säkerhetseffekterna påverkas av både demografiska och geografiska faktorer. Till exempel kan antalet olyckor minska för en ansvarstagande vuxen som ändrar färd sätt från bil till cykel i ett samhälle med goda cykelförhållanden, däremot påverkas antalet olyckor mindre för en människa som genomför samma ändring, men som är mindre ansvarstagande. Det är också så att ett stort antal olyckor och ett stort antal offer bland fotgängare och cyklister delvis beror på att det är personer med speciella riskfaktorer som brukar använda dessa färd sätt, såsom barn, personer med funktionshinder och äldre.<sup>99</sup>

## New Urbanism

Som nämdes i styckena kring tillgänglighet och hälsa förs tankarna till New Urbanism. New Urbanism som kan sägas vara en hållning för ett mer kompakt, kombinerat samhälle, där funktionerna blandas. En av tankarna med New Urbanism är att man säkert och enkelt ska kunna gå till stadens centrum från bostäder i omgivningen. Även Litman ser ur trafiksäkerhetsperspektiv fördelar med New Urbanism, eller Smart Growth som han kallar det. Han skriver att ökad täthet

---

<sup>97</sup> Litman, 2005, sid 31.

<sup>98</sup> Litman, 2005, sid förord.

<sup>99</sup> Litman, 2005, sid sammanfattning; 26; 29, 41f.

tenderar att öka antalet olyckor per fordonskilometer men minska antalet trafikdödsoffer per capita. Vidare hänvisar han till en rapport från 2002 som konstaterar att antalet trafikdödsoffer per capita ökar med graden av utbredd bebyggelse i ett samhälle. Uppskattningar görs i den hänvisade rapporten att varje procents ökning av Smart Growth-index minskar antalet dödsoffer för området med 1,5 %.<sup>100</sup> Hur ett sådant index är uppbyggt framgår inte av texten men slutsatser kan i vart fall dras att New Urbanism eller Smart Growth är bra för trafiksäkerheten. Mobility Management är som Litman redan indikerat också bra för trafiksäkerheten<sup>101</sup>. Kombinationen Mobility Management och New Urbanism torde därför vara ännu bättre. För som tidigare skrivits skapar Mobility Management-åtgärder ytor som inte längre bilen behöver. Dessa ytor kan sedan användas för att göra staden attraktivare, exempelvis genom förtätning, som i sin tur leder till att det kompakta samhället skapas, New Urbanism-samhället.

## **Sociala aktiviteter**

Om människor cyklar och går mer rör de sig i en långsammare hastighet jämfört mot om de åker bil. Jan Gehl skriver i sin bok "Livet mellem husene" att långsam trafik betyder livliga städer. Han konstaterar att det i ännu högre grad, än den långsamma trafiken, gäller att långvariga uppehåll betyder livliga stadsrum. Med livliga stadsrum menar Gehl väldigt förenklat offentliga platser där människor rör eller uppehåller sig. Liv i de offentliga rummen leder i sin tur vidare till att möjligheterna för sociala aktiviteter ökar. Människor får lättare att hälsa och samtala med varandra. Om detta liv i städerna försvann skulle gränsen mellan att vara ensam och att vara tillsammans med andra bli tydligare; antingen är man själv eller så är man med andra. Med liv i städerna suddas gränsen ut, för i städernas offentliga miljöer kan man vara tillsammans med andra utan några förpliktelser. Kanske går man omvägen förbi gågatan för att se och höra människor på vägen hem från arbetet eller kanske sätter man sig på bänken utanför trappuppgången för att prata med förbipasserande.<sup>102</sup> Mobility Management kan därför antas ha en social följd effekt då cykel, gående och kollektivtrafikåkande kan skapa sociala aktiviteter och interaktioner.

## **Diskussion kring följd effekterna**

Hittills i uppsatsen har följd effekterna bättre miljö och klimat, ökad tillgänglighet, frilagda ytor i staden, bättre hälsa, ökad trafiksäkerhet, möjlighet till sociala aktiviteter och kopplingen till New Urbanism tagits upp. Kring effekterna på miljön och klimatet kommer det även i en senare del av uppsatsen att diskuteras. Det finns även fler följd effekter; sparad energi är en effekt som redan nämnts, minskat buller från trafiken och minskade utgifter för infrastruktur är andra. Tyvärr har tillgången av rapporter och litteratur som belyser följd effekterna och dess samband med Mobility Management varit alltför knapphändig. Kanhända kan det vara att författaren inte sökt dessa rapporter tillräckligt bra, kanhända kan det vara så att på grund av Mobility Managements ringa ålder har det, utöver Litmans rapport, än så länge inte producerats rapporter fokuserade på olika följd effekter. Hur som helst skulle det vara väldigt intressant att få ta del av rapporter som exempelvis visar på vilka effekter Mobility Management-åtgärder får för friläggandet av ytor i staden eller på sparande av energi. Detta skulle eventuellt kunna vara ämne för vidare

---

<sup>100</sup> Litman, 2005, sid 32f.

<sup>101</sup> Litman, 2005, sid sammanfattning.

<sup>102</sup> Gehl, 2003, sid 10, 15, 73, 75.



uppsatser. Det finns säkerligen också fler följd effekter, men dessa har ännu inte upptäckts eller uppmärksammats.

Alla dessa följd effekter visar att Mobility Management för med sig så mycket mer, det är en så mycket större och betydelsefullare ny ingrediens i planeringen än vad man först anat. Man undrar om det holländska transportministeriet tänkte på det då deras utredning kom fram till att det var 50 % billigare med Mobility Management-åtgärder mot att bygga ny infrastruktur i syfte att minska transporterna. För i så fall hade ju utredningen varit än mer övertygande. Kanske trodde de att det bara var ett sätt att reducera fordonsutsläpp och överbelastning på vägar? Att det exempelvis skulle vara ett kostnadseffektivt sätt för att öka trafiksäkerheten känns inte som ett antagande man gör lika snabbt.<sup>103</sup> Följd effekterna visar också att det inte bara är miljön, klimatet och trafikträngseln som påverkas utan också andra områden, områden som idag föreligger som stora debattämnen såsom förtätning tack vare friläggande av ytor i staden, människors hälsa och New Urbanism. Mobility Management upplevs till följd av detta inte bara vara ett ämne i tiden på grund av miljö- och klimatproblemen utan också därför att det inkorporerar med så många fler aktuella områden. Man kan därför undra om begreppet ändå varit känt då så många positiva följd effekter kommer av det? Många av dessa områden, såsom friläggandet av ytor som skulle kunna resultera i plantering av träd som i sin tur binder koldioxid, strävar mot ett hållbarare samhälle. Mobility Management kan också därför konstateras ha ett bra förhållande till det hållbara samhället, då dess effekter och följd effekter leder mot det. Detta ger skäl att anta att arbetssättet kan komma att få en ännu större betydelse i framtiden.

För samhällsplaneraren är det viktigt att vara medveten om Mobility Management och dess effekter och följd effekter. På så sätt kan arbetet mot säkrare, attraktivare och hållbarare samhällen påskyndas. En framtida syn skulle därmed kunna vara att i takt med att fler rapporter som visar på positiva följd effekter publiceras, ju mer får de som arbetar med Mobility Management att göra. Och om det inte är så att landskapsarkitekten har rollen som samhällsplanerare kan den i en mer designande roll få mer att göra då cykelleder ska göras vackrare och gator säkrare. För att få fler människor att börja cykla, gå eller åka kollektivtrafik är det viktigt att landskapsarkitekten sätter dessa färdssätt i första hand i planeringen. På det sättet kan ännu fler känna sig trygga och bekväma i att byta transportsätt.

Att Mobility Management kan kopplas samman med så mycket visar också att många kommuners förhoppningar om att få in arbetssättet i den ordinarie verksamheten är bra. Då blir det inte avskilt på det sätt det blir då det bedrivs i projektform, utan kan användas inom fler och olika områden. Områden som man i många fall kanske inte från början insett vara passande.

Människor som är mer medvetna om att en aktion som att välja cykeln framför bilen i slutändan kan leda till att bilens ytor i staden minskar eller att luften som de dagligen andas in blir bättre, har nog lättare att göra ett val mellan bilen och ett miljövänligt transportsätt. I kampanjer för att upplysa människor måste man likväl vara noga med hur man formulerar sig. Boverket menar att informera om miljöproblemen kan vara fel väg att locka bilister till cykeln. Likaså är det att

---

<sup>103</sup> Litman, 2005, sid 42.

beskriva cykeln såsom flexibel, snabb och ekonomiskt fördelaktig. Vad som är slagkraftigt är att visa på cykelns positiva verkan på hälsa och välbefinnande.<sup>104</sup> Till stor del har Boverket säkert rätt i detta, en informationskampanj om exempelvis miljöproblemen kan nog hos en del människor leda till skuld- och ångestkänslor, vilket man inte vill uppnå. Samtidigt måste ändå medvetenheten finnas där, att brukandet av cykeln leder till bättre luft och mer bilfria ytor. Och om människor inte påverkas och inspireras av cykelns positiva effekter kanske man ska försöka med något annat sätt. Frågan är så att säga hur man ska göra människor medvetna. All information kan heller inte vara av det positiva slaget, utan snarare av det sanningsenliga, och om inte alla människor tycker att det är positivt för välbefinnandet att cykla så är det i alla fall sant att bilar förorenar luften. Men man får här vara noga med att man inte går över gränsen till skrämselfpropaganda.

## ***Mobility Management för klimatet och människans beteende och livsstil***

Idag räknar man med att bilismen och rörelser som har en direkt koppling till den sysselsätter cirka tio procent av alla yrkesverksamma människor i Sverige. Sedan andra världskrigets slut har persontransporter varit den snabbast växande produktionssektorn och bilen har legat till grund för hur det nya samhället skulle utformas.<sup>105</sup> Detta är viktiga faktorer att känna till. De visar att de ekonomiska aspekterna har en mycket stor roll i debatten kring ett bilfriare samhälle. För vad skulle hända med de människor som jobbar inom bilbranschen om befolkningen drog ned på sitt bilnyttjande? Hur skulle det påverka Sveriges ekonomi? Dessa frågor är alltför komplicerade att besvara i denna uppsats, men skulle definitivt vara intressanta att få svar på. Vilka nya jobb som skulle skapas genom en sådan förändring vore också intressant att finna ut.

Vare sig det finns motkrafter eller ej till ett bilglesare samhälle måste vår syn på bilen ändras om vi vill kunna påverka klimatförändringarna och få jordens uppvärmning att avta. I en artikel i Dagens Nyheter från december 2007 hänvisar man till forskning från Princetonuniversitetet i USA. Forskningen har också publicerats i tidskriften Science och FN:s klimatpanel IPCC har citerat den. Forskningen visar hur vi ska få den globala uppvärmningen att stanna vid två grader. Om uppvärmningen blir högre riskerar temperaturen att skena iväg på egen hand via de processer som uppkommer, exempelvis frigörandet av metangaser i den sibiriska tundran. De amerikanska forskningsresultaten visar femton olika åtgärder, varav det krävs att man använder sig av tolv av dessa år 2057 för att få uppvärmningen att stanna vid två grader. Varje åtgärd innebär att koldioxidutsläppen minskar med fyra miljarder ton och därmed halten miljondelar koldioxid i luften. En av dessa åtgärder pekar på bilars körsträcka och budskapet lyder: halvera körsträckan per år för alla bilar från 1600 mil till 800 mil.<sup>106</sup>

Hur mycket Mobility Management-insatser kommer att bidra till att försöka uppnå detta mål är förvisso något som endast framtiden kan utvisa, men det förefaller som

---

<sup>104</sup> Boverket, 2002, sid 217.

<sup>105</sup> Edvardsson, 2005, sid 12f.

<sup>106</sup> Bojs, 2007, sid 12f.

om arbetssättet definitivt måste användas mer. Att man i MAX definition av begreppet skrivit att såväl olika sorters lagstiftning som prissättningsgynnande och –hämmande åtgärder är en del av Mobility Management gör att begreppet ges en betydligt större roll. Gällande lagstiftning kan man tänka på USA och att införandet av lagen Roul 1501 gjorde att arbetet fick en rejäl skjuts framåt. Gällande prissättningsgynnande och –hämmande åtgärder kan man tänka på Holland och betalparkeringen vid det nederländska parlamentet. Christer Ljungberg menar också att lagstiftning och ekonomiska styrmedel är vad som krävs då han i Naturvårdsverkets rapport ”Trafik, miljö och tillväxt – går det ihop?” hävdar att de flesta forskare och bedömare är överens om att på kort sikt är miljöavgifter av något slag det enda sättet att lösa trafikproblemen. Vidare hänvisar han till sin egen erfarenhet som VD för Trivector Traffic, ett företag inom trafikområdet. Han menar att i alla de stora utredningar om miljöanpassade transportsystem på lokal, regional och nationell nivå som Trivector arbetat med har det visat sig att trots omfattande åtgärder inom de olika trafiklagen, exempelvis fysiska åtgärder, alternativa bränslen och satsningar på kollektivtrafik och cykel, nås inte miljömålen. Enda sättet att på kort sikt nå de uppsatta målen är genom ökade avgifter, att man inkluderar en större del av trafikens externa effekter i transportpriset. Enligt EU inkluderar vi i Sverige 47,9 % av vägtrafikens externa kostnader. Denna procentsats antas vara från år 2000, det år då rapporten publicerades, men vad jag känner till har inga större förändringar skett i avgifter sedan dess, möjligtvis i så fall att trängselavgifterna i Stockholm drivit upp siffran några procentenheter. De drygt 50 % som inte ingår i transportpriset är följaktligen, som Ljungberg uttrycker det; ”en ganska stor rabatt”.<sup>107</sup>

Mobility Management, där de ekonomiska styrmedlen innefattas, är likväl inte en tillräcklig åtgärd för att nå målet om ett miljöanpassat transportsystem eller målet om minskad körsträcka. För att nå dessa mål krävs ett helhetsgrepp med en bred uppsättning samverkande åtgärder. Det handlar om såväl åtgärder som minskar vårt behov av att resa som åtgärder som effektiviserar det resande som behövs. Åtgärderna måste ske både på kort och lång sikt, i infrastruktur och transportsystem, men också inom hela vårt sätt att planera samhället. Gällande de ekonomiska styrmedlen får inte heller de någon långsiktig effekt om inte samtidigt frivilliga och medvetna beteendeförändringar skapas.<sup>108</sup>

Inrättande av ekonomiska styrmedel på kort sikt skulle allra först kunna skapa en större medvetenhet hos människor om miljömålen. Den medvetenheten skulle kunna vara det första steget mot en beteendeförändring. Man kan här dra paralleller till arbetet i Lund med Smart Trafikant. Som tidigare nämnts fanns det en stor skillnad att förändra sitt resande bland de lundabor som fått och inte fått besök av Smart Trafikant. Bland de som fått besök var det drygt dubbelt så många som påverkats att förändra sitt resande än bland dem som inte fått något besök.<sup>109</sup> Visserligen har inte Smart Trafikant-arbetet bedrivits i syfte att informera om miljömålen, men likväl kan det ha fått människor att fundera och inse att ett transportbyte till ett hållbarare alternativ inte bara leder till en exempelvis bättre hälsa utan också mot ett uppnående av miljömål.

---

<sup>107</sup> Ljungberg, 2000, sid 66f.

<sup>108</sup> Ljungberg, 2000, sid 70f.

<sup>109</sup> Hyllenius & Morin, 2005, sid Sammanfattning.

I föregående kapitelns sista stycke ställdes frågan hur man ska få människor medvetna. Medvetna kring alla de positiva földeffekter som ett byte till ett miljövänligt transportsätt medför. Om man ser till vad som överhuvudtaget låg till grund för att Mobility Management uppkom, så var det en form av chockhändelse, eller akut problem, nämligen oljekrisen. I exempelvis Holland var det bristen på mark som föranledde arbetet och i Lund var det larmrapporterna om alltför höga bensenvärden i luften. Man började arbeta med Mobility Management därför att det fanns ett brådskande problem som man var tvungen att lösa. Är i så fall klimatförändringarna och den globala uppvärmningen det stora problem som måste belysas för att få människor medvetna? Eller kommer det att krävas en snabbare, mer akutare händelse likt oljekrisen, för att få majoriteten av människor att ändra sitt sätt att transportera sig? Frågorna är intressanta att reflektera kring.

Även om en akut händelse skulle inträffa är det inget man ska ta för givet utan istället ska man försöka fokusera på processen att få människor medvetna och benägna att ändra sitt sätt att transportera sig. De ekonomiska styrmedlen skulle som sagt kunna underlätta detta, men det behövs hjälp från fler håll. Media är ett tänkbart sådant, ett annat sätt handlar om status. Det måste bli status att välja cykeln framför bilen, eller tåget framför flyget. I detta avseende är Gävles arbete med att låta specialdesigna cykelhjälm till spelarna i ishockeylaget Brynäs IF och fotbollslaget Gefle IF väldigt intressant. För om man som tioårig tjej eller grabb såg en av sina förebilder cyklandes med en snygg hjälm, skulle man inte då själv både vilja cykla och använda hjälm? Och skulle man inte tjata på sina föräldrar att de också skulle göra det? Exempel som detta gör att miljövänliga resval både blir trendigt och förknippat med status.

För att år 2057 uppnå målet om en genomsnittlig körsträcka på 800 mil per bil och år krävs det troligen inte bara att man ändrar sitt sätt att transportera sig, utan också att man minskar på det. Här kan tankarna från USA om distansarbete och telependling komma till användning. Dessvärre visar forskning att trots informationssamhällets möjligheter till just detta så minskar inte vårt resande, det ändras bara; vi reser istället längre och vid andra tidpunkter<sup>110</sup>. Säkert kan många se till sin umgängeskrets och göra en jämförelse mellan hur många av vännerna som for iväg två veckor till Thailand för tjugo år sedan jämfört med idag. Detta visar på ett sätt hur pass ungt Mobility Management är men framförallt hur pass främmande medvetenheten om klimatförändringarna och den globala uppvärmningen är. Sen är det i och för sig så att Mobility Management inte i första hand fokuserar på att påverka den globala flygindustrin. Ändå är det viktigt att vi drar ner på våra flygningar för att kunna hejda den globala uppvärmningen.

Och för att just ändra vårt sätt att röra oss, både på korta och långa sträckor, krävs det en total omvändning av den livssyn vi har idag, vi måste helt enkelt ändra våra attityder och vårt beteende. Emin Tengström, professor emeritus i humanekologi menar också detta. I hans ”Bilismen – i kris?” skriver han att de åtgärder som samhället genomfört för att minska bilismens negativa effekter haft karaktären av lagstiftning, ekonomiska styrmedel, försök till planering av bebyggelse samt i viss mån olika former av satsningar på kollektivtrafiken. Tengströms bok är författad 1991, flera år innan Mobility Management började tillämpas i Sverige, vilket gör att

---

<sup>110</sup> Boverket, 2002, sid 118.

det är möjligt att han inte var medveten om begreppet. I detta syfte spelar inte det någon större roll, då hans konstaterande gäller åtgärdernas genomslagskraft. Tengström fortsätter och menar att åtgärderna ovan haft en begränsad syftning då det ofta varit svårt att få politiskt stöd för fullständiga och djupgående åtgärder. Detta beror på att en stor andel av det demokratiska samhällets röstberättigande varit faktiska eller potentiella bilanvändare och som sådana uppträtt till försvar för bilintressena.<sup>111</sup> För att dessa röstberättiganden inte ska ta bilintressena i försvar krävs följaktligen en ändring i deras syn på bilen. En ändring som med stor sannolikhet går ut över hela sättet att leva. Kanske kan en sådan ändring göra att 2057 års mål nås?

Med ändrandet av livssyn i åtanke kan man reflektera över Bert Bolins ord. Bolin var den förste ordföranden för FN:s klimatpanel IPCC, och på en fråga om vad den enskilde kan göra för att bidra till en minskad mängd klimatgaser och därmed slippa en oönskad klimatförändring svarade han: *”Hon kan inte slå vakt om att få fortsätta köra bil som tidigare eller fara till de sydligare länderna för rekreation. Men detta leder inte till ett snålt utan till ett insiktsfullare liv”*<sup>112</sup>.

Detta leder i sin tur vidare till socialpsykolog Johan Asplund som i sin bok *”Tid, rum, individ, kollektiv”* visar på att den personliga rörlighet som finns idag resulterat i det han kallar *”platslöshet”*: *”En platslös person är inte bara hem- och rotlös; han saknar empatisk förmåga, eftersom det för honom inte finns någonting att leva sig in i. Han har behov av surrogat för en responsiv miljö: diskotek, bilar, spelautomater, vapen... Alla dessa surrogat är ’monumentala’. Och det stummaste som finns är en TV-apparat. Betänk i stället, hur man med hjälp av en pappersdrake kan komma i responsiv direktkontakt med vindarna! Och detta är förknippat med djup lust. ’Platslöshet’ är olust.”*<sup>113</sup>

Man kan förvisso tolka Asplunds analys som man vill men kombinerat med Bolins citat får det i vart fall för mig, en önskan om vad Mobility Management kan hjälpa till med. För tänk om fler människor började cykla eller gå. Tänk om de varje dag när de cyklade till jobbet såg ett träd som de kunde följa under årstidernas växlingar. Känna doften från blommorna på våren, se de nyutspruckna gröna bladen på försommaren och sedan höra vinden leka i dem under senhösten. Skulle inte det, tillsammans med den nya statusbilden och den omvända livssynen, kunna få människor att stressa ner, få ro i sig själva, och känna en större aktsamhet för, och tillhörighet med, vår jord? En tillhörighet som enligt Asplund många människor idag saknar.

---

<sup>111</sup> Tengström, 1991, sid 218.

<sup>112</sup> Strömkvist, 2007, sid A7.

<sup>113</sup> Asplund, 1983 sid 182f.

# Epilog

## ***Ett nytt synsätt och beteende?***

Ligger Mobility Management än så länge i sin linda? Om klimatdebatten intensifieras allt mer kommer säkerligen begreppet att praktiseras än mer. I en artikel i Dagens Industri Weekend i december 2007 spår Sveriges Reklamförbunds trendpanel trenderna för år 2008. Marcus Gianneschi, forskare vid Centrum för konsumentvetenskap vid Göteborgs universitet, tror att 2008 kommer att erbjuda gräsklipparpooler, bilpooler, ekologiska dagis mm. Det tidigare negativa ordet kollektivitet kan komma att få en renässans. Joakim Johansson, analytiker vid varumärkesbyrån Spacerabbit fortsätter och menar att det nya blir att människor omvandlar sitt dåliga samvete till kämpaglöd och aktivism. Fienden blir flyget, massbilismen, kolkraftverken, skogsindustrin och den industriella köttindustrin.<sup>114</sup>

Om trendpanelen får rätt i sina antagningar kommer klimatdebatten att intensifieras. Betyder det att vår ändring av livssyn är på väg att ske? Kan denna ändring innebära att politiker har stöd för att ta beslut som gäller större, mer genomgripande åtgärder i syfte att minska bilismens negativa effekter? Skulle de besluten innebära att Mobility Management ges ett större spelrum än det har i dag? För kombinerat med att människor själva börjar bli medvetna om problemen kanske det går lättare att påverka dem genom Mobility Management-insatser? Jag vet inte. Men med tanke på alla de positiva direkt och indirekta effekter som Mobility Management för med sig hoppas jag det. Jag hoppas det verkligen.

---

<sup>114</sup> Westman, 2007, sid 20-22.

# Källor och litteratur

## Otryckta källor

### Muntliga källor

Eriksson, Inga-Maj, Tekn. Lic. och Tekn Dr., Vägverket Borlänge, telefonintervju, 2008-03-18.

Hyllenius, Pernilla, Civ. ing, Trivector Traffic AB, intervju, 2008-02-21.

Åqvist, Ylva S, Projektsamordnare, Lund kommun, e-mailkorrespondens, 2008-04-21.

### Elektroniska källor

**Boverket**, <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=198&epslanguage=SV>, 2008-03-31.

**EPOMM**, [http://www.epomm.org/index.phtml?Main\\_ID=866#jump\\_4](http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=866#jump_4), 2008-03-14.  
[http://www.epomm.org/index.phtml?Main\\_ID=866#jump\\_5](http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=866#jump_5), 2008-03-13.

**Karlstad kommun**, <http://www.karlstad.se/radrummet/energi/lip/lipstart.shtml>, 2008-03-18.

**Projekt MAX**, <http://www.max-success.eu/index.phtml>, 2008-03-18.

**Projekt MOST**, [http://mo.st/index\\_msie.html](http://mo.st/index_msie.html), 2008-03-13.

**Vägverket**, [http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_\\_21385.aspx](http://www.vv.se/templates/page3____21385.aspx), 2008-03-18.

## Tryckta källor och litteratur

### Böcker, rapporter, avhandlingar och publikationer

Asplund, Johan. (1983). *Tid, rum, individ och kollektiv*. Stockholm: Liber förlag. ISBN 91-38-90278-8.

Atterbrand, Ann-Sofie & Jorde, Brita & Kasin, Olav & Krag, Thomas & Silfverberg, Björn & Skur, Johanna & Stenvall, Maija. (2005). *Mobility Management in the Nordic Countries*. Köpenhamn. Nordic Council of Ministers. TemaNord 2005:539. ISBN 92-893-1167-3.

Baasch, Stefanie & Bossaert, Elke & Ljungberg, Christer & Papadimitriou, Stratos & Papaioannou, Panos & Posch Karl-Heinz & Rye, Tom & Welsch, Janina. (2007). *MAX all work packages - Definition and categorisation of mobility management measures*. MAX. rapport v. 1.5.

Boverket. (2002). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona. ISBN 91-7174-702-0.

Boverket. (1999). *En stad är mer än sina hus....* Karlskrona. ISBN 91-7147-564-8.

Edvardsson, Linda (red.) (2005). *Handbok i bilsnål samhällsplanering framställd inom LundaMaTs 2003-2005 i Lunds kommun*. Lund.

Eriksson, Gunnar. (1998). *Transportation demand management – TDM – i svensk tappning?* Stockholm. Kommunikationsforskningsberedningen. KFB rapport 1998:7. ISBN 91-88868-79-6.

Gehl, Jan. (2003). *Livet mellem husene*. 5. utg., 1. uppl. Köpenhamn: Arkitektens forlag. ISBN 87 7407 280 3.

Hyllenius, Pernilla & Gibrand, Malin, med bidrag Ljungberg, Christer. (2007). *Den goda staden – framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner*. Borlänge. Vägverket enhet samhälle och trafik. 2007:3. ISSN 1401-9612.

Hyllenius, Pernilla (red.) & Morin, Emma. (2005). *LundaMaTs – Uppmärksamhet och effekter 2004*. Lund. Trivector Traffic AB. Trivector rapport 2004:80.

Liljas, Stina. (2001). *Mobility Management för hållbara transporter – erfarenheter från några svenska kommuner*. Stockholm. Svenska kommunförbundet. ISBN 91-7289-013-4.

Litman, Todd. (2005). *Säkert resande – utvärderingar av effekter av mobility management på trafiksäkerhet*. Borlänge. Vägverket. VV 2005:76. ISSN 1401-9612.

Ljungberg, Christer. (2000). Mobility Management – nya möjligheter att påverka trafikens miljöproblem. I: Naturvårdsverket. *Trafik, miljö och tillväxt – går det ihop?* 60-71. Stockholm. ISBN 91-620-1210-X.

Lundgren, Karin. (1999). *Mobility Management*. Borlänge. Vägverket. Slutrapport 1999:132. ISSN 1401-9612.

Lundgren, Karin. (1996). *Transportation demand management: TDM-konceptets möjligheter i Sverige*. Stockholm. Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier. FMS rapport 46.

Naturvårdsverket. (2002). *Handlingskraft för klimatet – om svenska kommuners arbete*. Stockholm. ISBN 91-620-8096-2.pdf.

Nilsson, Kristina L. (2003). *Planning in a sustainable direction – the art of Conscious Choices*. Stockholm. Kungliga Tekniska Högskolan.

Palm, Lars & Windahl, Sven. (1996). *Information som styrmedel – möjligheter och begränsningar på trafikområdet*. Stockholm. Naturvårdsverket. SNV rapport 4529. ISBN 91-620-4529-6.

Tengström, Emin. (1991). *Bilismen – i kris?* Stockholm. ISBN 91 29 61522 4.

## **Tidskrifter och dagstidningar**

Bojs, Karin. (2008-02-20). Gåvänlig stad hindrar fetma. *Dagens Nyheter*, sid. 15.

Bojs, Karin. (2007-12-02). Visst går världen att rädda. *Dagens Nyheter*, sid. 12-13.

Ljungberg, Christer. (2008). Konsten att införa en hållbar trafikstrategi. *TrivectorNytt* 16:1, 1-2.

Strömkvist, Stig. (2007-11-17). Professorn: Det här kan du göra för miljön. *Sydsvenskan*, sid. A7.

Westman, Henrietta, (2007-12-21). Nytt klimat för trendspaningar. *Dagens Industri Weekend*, sid. 20-23.