

Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen

En kunskapssammanställning



Titel: Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen – En kunskapssammanställning

År: 2018

Författare: Alfred Andersson, Gröna Bilister

GRÖNA BILISTER

Box 7070
103 87 Stockholm

Postgiro 32 34 83-8
Org.nr. 802400-0674

info@gronabilister.se
tel 018320 220

www.gronabilister.se

Förord

Detta faktaunderlag är framtaget med stöd från Trafikverket inom ramen för Färdplan 2030, en plattform för beteendepåverkande åtgärder i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Gröna Bilister är organisationen som står bakom Färdplan 2030, vars syfte är att samla och sprida kunskap om beteendets roll i omställningsarbetet. En viktig del i detta är att kartlägga och tydliggöra vilka effekter som uppstår av beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra implementering av kostnadseffektiva åtgärder i den kommunala, regionala såväl som i den nationella planeringsprocessen. Målgruppen är i första hand trafik- och samhällsplanerare i den offentliga sektorn.

Februari 2018

Gröna Bilister

Innehåll

Förord	
1. Inledning.....	1
1.1 Vad innebär en kunskapssammanställning? Kort om rapportens metodik.....	2
2. Sammanställning av beteendepåverkansåtgärder	4
2.1 Information.....	4
2.1.1 Insiktshöjande åtgärder	4
2.2 Marknadsföring	5
2.2.1 Individualiserad marknadsföring.....	5
2.2.2 Hälsotrampare och Testresenärer	5
2.3 Organisation och samverkan.....	6
2.3.1 Samåkning	6
2.3.2 Bilpool.....	6
2.3.3 Tjänstebilspool och resepolicy	7
2.3.4 Lånecykelsystem.....	7
2.4 Utbildningsinsatser.....	9
2.4.1 Eco-driving.....	9
2.5 Platsspecifika åtgärder	9
2.5.1 Mobilitetsplan för skolor, företag och andra organisationer	9
2.5.2 Vandrande skolbuss	10
2.6 Flexibelt arbete.....	10
2.6.1 Resfria möten	11
2.6.2 Flexibla arbetstider och distansarbete.....	11
2.7 Stödjande åtgärder.....	11
3. Avslutande reflektioner	13
Referenser	14

1. Inledning

I takt med att rörligheten ökat i och emellan våra samhällen har också negativa effekter i form av trängsel, lokala luftföroreningar och koldioxidutsläpp ökat markant.

Transportsektorn står idag för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp, av vilken vägtrafikens andel är 93 procent. Tack vare energieffektivisering och inblandning av förnybara bränslen i bensin och diesel har utsläppen sedan 1990 minskat med 19 procent. Det är dock viktigt att påpeka att effekten av de tekniska framstegen till stor del ätit upp av större motorer i fordonsflottan i kombination med att vägtrafiken återigen börjat öka, efter att ha legat på relativt stabil nivå mellan 2007 och 2013. Detta gör att omställningen inte går tillräckligt fort med hänsyn till målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Ska vi nå dit måste personbilstrafiken minska, färre resor behöver göras med bil och en överflyttning till gång, cykel och kollektivtrafik är nödvändig. Fler bilister behöver ändra sitt beteende och förstå problemen som är förknippade med deras resmönster, samt vilka fördelar som finns med att resa mer hållbart. Att jobba med beteendepåverkande åtgärder är ett effektivt sätt att minska bilresor och många kommuner har länge jobbat målinriktat med att bearbeta individers attityder genom att marknadsföra hållbara alternativ till bilen, en metod ofta refererad till som Mobility Management eller Transport Demand Management. Det finns gott om verktyg för att marknadsföra hållbart resande, utmaningen ligger dock ofta i att mäta, utvärdera och följa upp vad som faktiskt åstadkommit av åtgärderna. Som Scheepers m.fl. (2014) uttrycker det:

Beteendeförändring är ett mycket komplext forskningsområde och kvantifiering av ändrade resvanor till följd av åtgärder som syftar till att ändra beteenden är svårt.

Att kvantifiera effekter av beteendepåverkande åtgärder är dock viktigt, inte minst för att utförarna av åtgärderna, ofta tjänstemän på kommunal nivå, ska känna tillfredsställelse av att se ett gott resultat. Men också för att kunna visa beslutsfattare effekten av investerade resurser, samt för att förankra arbetet med hållbara transporter hos allmänheten. Syftet med denna rapport är således att, baserat på forskning och erfarenheter, redovisa en kunskapssammanställning på möjliga effekter av beteendepåverkande åtgärder i transportplaneringen. *Möjliga* effekter då det, som redan framförts av citatet ovan, är ytterst svårt att generalisera effekter som uppstår av kampanjer gjorda i en specifik kontext. Olika utföranden, rumsliga förhållanden, normer, populationer, styrmedel och en mängd andra faktorer påverkar resultatet av beteendepåverkande åtgärder. Det finns emellertid mycket forskning på området som sällan når ut till en bredare publik, vilket vi försöker råda bot på med denna kunskapssammanställning.

1.1 Vad innebär en kunskapssammanställning? Kort om rapportens metodik.

Underlaget till rapporten består av en litteratursökning över forskning och annan relevant litteratur som undersökt effekter av beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande, såväl i Sverige som internationellt. Viktiga empiriska källor har bland annat varit rapporten *Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus* från SKL och Trafikverket, samt forskning från Cairns m.fl., 2008; Chatterjee, 2009; Scheepers m.fl., 2014; Carlin, Murphy och Gallagher, 2016 och Winters, Buehler and Götschi, 2017.

Rapporten sammanställer effekter av beteendepåverkande åtgärder inom sex områden framtagna inom European Platform On Mobility Management (EPOMM). Inom varje område följer ett antal olika åtgärder som beskrivs kort och som därefter getts ett kvantitativt värde baserat på de forsknings- och eller erfarenhetsunderlag som varit tillgängliga rörande effekter av åtgärden. Syftet med denna kvantifiering är som sagt inte att ge en garanti för vilka effekter som kommer uppstå vid genomförandet av en specifik åtgärd, utan snarare att återge effekter som uppstått i andra sammanhang och som därmed kan fungera som inspiration till andra som vill börja jobba mer med hållbart resande.



no parking

View & listen to the radio

stvr

stvr

stvr
& st
GÖTEBO

stvr
& st
GÖTEBO

2. Sammanställning av beteendepåverkansåtgärder

Tabell 1. Kategorisering av beteendepåverkande åtgärder. Bearbetad från EPOMM (2013).

Kategori	Beskrivning
Information	Åtgärder för att förse resenärer med information och rådgivning, både före och under resan genom exempelvis en webbplats, applikation eller informationstavla
Marknadsföring	Kampanjer med syfte att marknadsföra hållbara färdmedel, exempelvis genom rabatterade resor med kollektivtrafik för nyinflyttade
Organisation och samverkan	Åtgärder för att styra upp olika typer av MM-tjänster för att tillhandahålla alternativ till privat bil, exempelvis bildelningstjänster, bilpooler, låncyklar, pendlarparkering
Utbildningsinsatser	Eco-driving, utbildning i att cykla och använda kollektivtrafik för äldre, yngre eller utlandsfödda
Platsspecifika åtgärder	MM-åtgärder för exempelvis organisationer och företag, skolor, shoppingcentra, sjukhus eller vid ombyggnad
Flexibelt arbete	Jobba hemifrån, virtuella möten, undvika maxtimmarna vid pendling, flexibelt arbetsschema
Stödjande åtgärder	Parkeringsplan, skatter och avgifter (exempelvis trängselskatt), infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik

2.1 Information

2.1.1 Insiktshöjande åtgärder

Enligt en rapport från Trafikverket och SKL (2010), *Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*, är insiktshöjande kampanjer ett sätt som kommuner kan använda för att öka medvetenheten hos sina medborgare om de problem som är förknippade med olika transportval, och hur ett förändrat beteende kan bidra till att motverka sådana problem. Det finns både generella informationsinsatser som riktar sig till alla eller mer målgruppsanpassade. Ofta rekommenderas informationskampanjer att kombineras med andra åtgärder, dels eftersom de ger relativt liten effekt på egen hand och dels eftersom de då kan användas som en kanal för att synliggöra nya åtgärder för fler potentiella resenärer. Ett exempel kan vara att informera om ökad turtäthet på kollektivtrafikförbindelser, nya cykelstråk som förbättrar tillgängligheten mellan viktiga målpunkter eller uppstarten av en vandrande skolbuss.

Effekt (procentuell minskning av <i>antal</i> bilresor) (Cairns m.fl. 2008)	0,1 - 1
--	---------

2.2 Marknadsföring

2.2.1 Individualiserad marknadsföring

Individualiserad marknadsföring, också kallat direktbearbetning och PTP (Personalized Travel Planning) innebär att individer och hushåll får skraddarsydd information om de alternativ till bilen som finns där de bor (Trafikverket & SKL 2010). Ett av de första och mest omfattande projekten av detta slag genomfördes i Lund 2002–2005 då 24 000 hushåll bearbetades via telefon och dörrknackning under projektnamnet ”Smart Trafikant. En utvärdering från ett liknande projekt i Jönköping visade att bilreseandelen minskat från 58 till 55 procent, som troligtvis till största del berodde på individualiserad marknadsföring eftersom det var det i särklass största projektet för hållbart resande vid den utvärderade perioden (Trafikverket & SKL 2010).

En systematisk litteraturstudie av Scheepers m.fl. (2014) undersökte effekterna av åtgärder med syfte att få fler att byta bil mot gång, cykel och kollektivtrafik. De åtgärder som handlade om marknadsföring visade alla på positiva överflyttningar, om än i olika utsträckning. En Ren Luft-kampanj i Phoenix, USA, med mål att minska luftföroreningar genom att be bilresenärer att minska sitt bilkörande med en dag i veckan resulterade i 3 % färre bilresor med ensamma förare jämfört med året innan och ökad pendling med cykel och buss. En annan storskalig studie kallad TravelSmart, utförd med 35 000 invånare i Perth, Australien, ledde till 14 % minskning av antal bilresor genom individanpassad marknadsföring.

En brittisk utvärdering av storskaliga PTP-projekt visar på en genomsnittlig minskning av bilresor med 11 procent, som till största del ersatts med gång men även med cykel och kollektivtrafik (Chatterjee 2009).

Effekt (procentuell minskning av <i>antal</i> bilresor) (Chatterjee 2009)	11
--	----

2.2.2 Hälsotrampare och Testresenärer

Ett koncept som visat sig mycket framgångsrikt när det gäller att byta bilresor till och från arbetet till cykel, är projekt med Hälsotrampare. Personer som vanligtvis reser med bil har erbjudits regelbundna hälsotester och stöd mot att de lovat att cykla till arbetet minst ett visst antal gånger i veckan (Trafikverket 2011).

I Linköping kommun lät man vardagsbilister ansöka om att bli testresenärer på elcykel under två veckor 2014. Vid uppföljning visade det sig att 40 procent i huvudsak cyklar till arbetet ett år efter avslutad kampanj. I projektet Elcyklist lånades 300 elcyklar ut till vanebilister i Halmstad kommun under 2–3 månader. Vid projektets slut valde cirka 30 % att köpa ut

elcykeln och över 80 % angav i en utvärdering att de skulle fortsätta cykla i någon form. I Arnhem-Nijmegen, Nederländerna, uppmuntrades företagsanställda att använda elcykel för pendling till jobbet i ett projekt kallat "Pedelec Promotion". Vid uppföljning hade bilresorna minskat med 65 % bland deltagarna (EPOMM 2013).

Enligt en rapport från Trafikverket (2011), har utvärderingar från projekt "Hälsotrampare" visat att så många som 60-85 % behåller sitt nya beteende efter försöksperioden. En stor vinst för arbetsplatser som satsat på hälsotramparkampanjer är att sjukskrivningarna minskat, med stora kostnadsbesparingar som följd.

Effekt (procentuell andel som fortsätter cykla) (Trafikverket 2011)	60-85
--	-------

Testresenärer är en åtgärd för att marknadsföra cykel eller kollektivtrafik som ger goda effekter och som blivit populärt bland flera svenska kommuner. I en sammanställning av Trafikverket (2012) där provårkort för kollektivtrafik delades ut till vanebilister i Göteborg, Halland, Lund, Östersund och Gränby fann man att i genomsnitt 27.5 % av de som testade kollektivtrafiken fortsatte resa kollektivt när uppföljning gjordes 3-12 månader senare. Insatserna räknas som mycket kostnadseffektiva och är vanligtvis betalade efter ett år, förutsatt att kampanjen är gjord på lämpligt sätt.

Effekt (procentuell andel som fortsätter åka kollektivt efter testperioden) (Trafikverket 2012)	27.5
--	------

2.3 Organisation och samverkan

2.3.1 Samåkning

I Sverige färdas i genomsnitt 1,2 personer per bil, vilket innebär att det finns en stor ledig kapacitet utanför det allmänna kollektivtrafiksystemet. Acceptansen för organiserad samåkning verkar dock vara låg i Sverige (Trafikverket & SKL 2010). Utan en kraftfull marknadsföring bör man inte räkna med att få fler än 4 % att använda samåkningssystem (Schillander 2006). Med bra marknadsföring och i övrigt gynnsamma förutsättningar kan man däremot få med 10–20 % av personalen. I extremfallet Shiphol (Holland) samåker 30 % av personalen (Schillander 2006).

2.3.2 Bilpool

En bilpool innebär att flera personer samsas om en eller flera bilar. Det finns såväl föreningsdrivna som kommersiella bilpooler i Sverige. Man brukar räkna med att en bilpoolersbil ersätter 5 privata bilar. Det innebär att bilpool kan vara ett sätt att hålla nere parkeringskostnaderna och minska markanvändningen vid nybyggen (Trafikverket & SKL

2010). Flera studier visar även att körsträckorna minskar med 15-60 % för de som är med i en bilpool jämfört med liknande persongrupper som äger egen bil (Åkerman & Nyblom 2014; Sioui m.fl. 2012; Lee m.fl. 2005). En nyligen publicerad forskningsstudie från Nederländerna visar att bildelning peer-to-peer växer cirka tre gånger snabbare än kommersiella bilpooler (Nijland & van Meerkerk 2017).

Effekt (procentuell minskning av körsträckor för medlemmar i bilpool) (Åkerman & Nyblom 2014; Sioui m.fl. 2012; Nijland & van Meerkerk 2017)	15-60
---	-------

2.3.3 Tjänstebilspool och resepolicy

För företag och kommunala verksamheter är bilpool ofta en effektiv transportlösning. De anställda kör säkra bilar, administrationen förenklas och kostnaderna minskar. I Hallstahammar, där man införde tjänstebilpool och resepolicy i kommunen 2005, minskade kostnaderna med 10 procent. Dessutom minskade körda mil och koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 10 procent. Om poolen hade använt miljöbilar hade koldioxidbesparingen varit ännu högre. Dessutom finns det en tendens till minskat bilresande till arbetet som följd av att man inte får använda sin privatbil i tjänsten. Göteborgs Stad utvärdering från 2007 visade att körda mil i tjänsten hade minskat med 20 procent på de förvaltningar som fått tillgång till bilpool. Bilkostnaderna minskade med 9 procent, och inräknat minskade parkeringskostnader blev kostnadsbesparingen 32 procent.

Effekt (procentuell minskning av körda mil i tjänsten) (Trafikverket & SKL 2010)	10-20
---	-------

2.3.4 Lånecykelsystem

Lånecykelsystem har införts i allt fler svenska städer i hopp om att kunna erbjuda ett alternativ till bil och kollektivtrafik för inpendlare och turister. Tanken är att ett sådant system ska kunna avhjälpa den sista delen av resan, givet att det finns bra koppling till kollektivtrafik eller pendlarparkering. På så vis kan vägnätet avlastas och därmed leda till mindre trafikstockningar, buller och luftföroreningar (Levin m.fl. 2014).

Utvärderingar av lånecykelsystem både internationellt och i Sverige visar att cyklarna ersätter olika typer av resor och snarare ska ses som en stödfunktion till andra färdmedel än något som helt ersätter exempelvis bilresor. Enligt en rapport skriven av Trivector AB, har man internationellt sett att omkring 20 % av användarna av ett lånecykelsystem byter ut sin bilresa till en resa med hyrcykel, 30 % ersätter en kortare kollektivtrafikresa, 10 % ersätter en resa med sin egen cykel och mellan 20–30 % tar en lånecykel istället för att gå samma sträcka. Dock visar studier från tyska städer samt Stockholm att endast omkring 5 % av de som använder lånecyklar ersätter en bilresa med att hyra cykel. Den stora överföringen sker



CAR
2GO

electric drive

istället av kollektivtrafikresenärer samt fotgängare. I Göteborg är det omkring 13 % av användarna som byter ut sin bilresa (inklusive taxi) till en resa med låncykel, 38 % ersätter en kollektivtrafikresa med en låncykelresa, 13 % ersätter en resa med sin egen cykel med en låncykelresa och 34 % tar en låncykel istället för att gå samma sträcka.

Effekt (procentuell andel användare av låncykelsystem som byter ut sin bilresa) (Levin m.fl. 2014)	5-20
---	------

2.4 Utbildningsinsatser

Utbildningsinsatser om hållbart resande kan rikta sig mot anställda för att uppmuntra mer hållbara resor till arbetsplatsen, men också betyda att man ger utbildning i att använda cykel och kollektivtrafik för äldre, yngre och invandrare.

2.4.1 Eco-driving

Körkortsutbildningen kan innehålla moment som lär deltagarna hur man kör sparsamt för att minska drivmedelsförbrukningen, så kallad eco-driving. I en studie av VTI om effekter av sparsam körning i körkortsutbildningen fann man att personer som hade fått utbildning i sparsam körning förbrukade ungefär 10 procent mindre bränsle i jämförelse med personer som inte fått utbildning i sparsam körning (Gregersen m.fl. 2016). Studien antyder även att det finns potential för ännu större effekter, som har att göra med att testpersonerna med utbildning i sparsam körning inte använder sig av alla tänkbara åtgärder för att minska förbrukningen.

Effekt (procentuell minskad bränsleförbrukning av utbildning i sparsam körning) (Gregersen m.fl. 2016)	10
---	----

2.5 Platsspecifika åtgärder

2.5.1 Mobilitetsplan för skolor, företag och andra organisationer

Mobilitetsplaner tar sitt ursprung i Mobility Management (MM), som innebär att med olika styrmedel och aktiviteter påverka beteende och efterfrågan i riktning mot minskat bilresande och ökad andel resande med gång, cykel och kollektivtrafik. En mobilitetsplan utgörs i sin tur av ett paket av MM-inspirerade ansatser för att påverka resvanor hos kunder och personal hos företag och verksamheter (Dickinson & Wretstrand 2015). De är ofta framtagna för ett begränsat område, vilket innebär att åtgärderna kan skräddarsys för platsspecifika förhållanden. Det finns mycket forskning och erfarenhet av mobilitetsplaner, möjligtvis eftersom tillgången till individer knutna till företaget eller organisationen erhålls från ledningen, och åtgärder bestäms centralt i organisationen. Nya rutiner och policys kan därmed snabbt distribueras i organisationen och förändring ske relativt fort.

Tidigare forskning både internationellt och i Sverige visar att gröna resplaner för företag och verksamheter minskar bilanvändningen med 15–20 procent i genomsnitt (Dickinson & Wretstrand 2015). Används ekonomiska styrmedel, exempelvis höjda parkeringsavgifter, minskar den med 20–25 procent. Utan ekonomiska incitament är minskningarna dock lägre, 5–15 procent.

Flera skolprojekt har inte nått så bra resultat, vilket har förklarats av att skolresor bara är en del i kedjan av resor och att förälderns val av färdmedel till arbetet har större betydelse (Trafikverket & SKL 2010). Cairns m.fl. (2008) drar slutsatsen att skolreseplaner i snitt minskar biltrafiken till skolor med 8–15 procent. Resultaten är dock mycket skiftande och i de planer som nått bäst resultat ingår även fysiska åtgärder för en säkrare skolväg.

Effekt (procentuell minskning av bilresor till/från företaget eller organisationen) (Cairns m.fl. 2008; Dickinson & Wretstrand 2015)	5-25
---	------

2.5.2 Vandrande skolbuss

Vandrande skolbussar är en form av aktiv transport som implementerats på flera håll i Europa, USA, Kanada, Australien och Nya Zeeland. De kan upprättas informellt, där föräldrar i ett bostadsområde turas om att promenera med en grupp barn till skolan. De vanligast förekommande exemplen i litteraturen är dock välstrukturerade vandrande skolbussar med fast tidtabell, bestämd rutt och utbildade volontärer. Fördelarna som refereras till är ökad fysisk aktivitet för barn samtidigt som trafiken runt skolor reduceras. Minskad trafik till följd av vandrande skolbussar har dock inte kunnat kvantifieras, dock har intervjuer med föräldrar gett indikationer om att vissa bilresor har undvikits till följd av att ens barn promenerar till skolan i grupp med andra (Smith m.fl. 2015).

I München genomfördes en vandrande skolbuss där 20 % av barnen som deltog tidigare blivit körda med bil (EPOMM 2013). I en studie av Carlin m.fl. (2016) fann man att tre försök med vandrande skolbuss i USA resulterade i att andelen barn som gick till skolan istället för att bli skjutsade med bil ökade med 25 % 12 månader efter försöksperioden. Barn som gick uppmätte en ökad fysisk aktivitet på 25–30 % jämfört med kontrollgruppen och föräldrarna till barnen upplevde minskad stressnivå relaterat till att köra och parkera vid skolan varje dag.

Effekt (procentuell ökning av andel barn som promenerar till skolan efter införandet av vandrande skolbuss) (Carlin m.fl. 2016)	25
--	----

2.6 Flexibelt arbete

2.6.1 Resfria möten

Med resfria möten menas fysiska möten som ersätts med telefon-, webb-, eller videomöten, ibland också kallat konferensmöten, telefonkonferens eller konferenssamtal. För tjänsteresor görs bedömningen att häften av alla dessa skulle kunna ersättas med resfria möten, något som exempelvis Telia gjort och som resulterat i stora utsläppsminskningar såväl som ekonomiska besparingar (Trafikverket & SKL 2010). Enligt Cairns m.fl. (2008) har telefonkonferenser och motsvarande minskat tjänsteresandet med 10–30 procent i de organisationer som har marknadsfört detta alternativ.

Effekt (procentuell minskning i fysiska tjänsteresor med implementering av resfria möten) (Cairns m.fl. 2008)	10-30
--	-------

2.6.2 Flexibla arbetstider och distansarbete

Distansarbete innebär att arbete utförs från hemmet eller annan plats nära hemmet, istället för att resa till arbetsplatsen under normala arbetstider. Flexibla arbetstider innebär att man har möjlighet att anpassa sina arbetstider inom vissa ramar, vilket kan vara ett bra sätt för att sprida ut arbetsresorna och på så vis minska trängsel under rusningstimmarna. I studien av Cairns m.fl. (2008), utvärderades effekterna av tre brittiska företagsåtgärder, och man uppger att 2–6 resor per person och vecka mellan bostad och arbete har försvunnit sedan företagen satsat på information och stöd för distansarbete. I den senaste nationella resvaneundersökningen (RVU 2011-2014) uppgav ungefär 20 procent av de som förvärvsarbetar att de ibland arbetar på distans, vilket är en väldigt hög andel med tanke på att endast 34 procent av de som förvärvsarbetar anger att deras arbetsuppgifter är sådana att det är möjligt att arbeta på distans. Detta är en ökning sedan RVU 2005-2006 då 11 procent angav att de förvärvsarbetade på distans och 21 procent att de hade möjlighet till det.

Effekt (antal färre resor per person och vecka till följd av information och stöd för distansarbete) (Cairns m.fl. 2008)	2-6
---	-----

2.7 Stödjande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder kan förstärkas och ge ökad nytta om de kombineras med ekonomiska styrmedel eller regleringar. På kommunal nivå kanske dessa framförallt utgörs av parkeringsavgifter, som har visat sig vara ett viktigt styrmedel för arbetet med att flytta över resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Men på senare år har även trängselskatter implementerats och diskussioner rörande möjligheten att införa Miljözoner varit aktuellt. Att kombinera sådana typer av styrmedel med beteendepåverkande åtgärder kan ge extra effekt och har visat sig vara en smart strategi när de genomförs med höjda parkeringsavgifter (Trafikverket & SKL 2010).



3

843

843

Balders Havn
GIVERSEMAN

TRG BURNEB

GS
AB

3. Avslutande reflektioner

Beteendepåverkande åtgärder för att styra behovet av resor mot mer hållbar mobilitet är i allra högsta grad en viktig del av transportplaneringen som komplement till hårda infrastrukturella åtgärder. Om fler individer ska använda den infrastruktur som redan finns och som byggs för gång, cykel och kollektivtrafik måste de bli informerade om att dessa alternativ existerar. Likaså behövs incitament för att individer ska omvärdera sitt resebeteende, som ofta är starkt influerat av vanor, attityder, social tillhörighet och de förutsättningar som finns till förfogande. Kombinationen av hårda och mjuka åtgärder är därmed viktigt för att ge bra förutsättningarna att få fler individer att resa mer med gång, cykel och kollektivtrafik. Något som visat sig viktigt för ett framgångsrikt arbete med beteendepåverkande åtgärder är också att integrera detta arbete i planeringen, vilket redan bedrivs i flera kommuner och regioner genom exempelvis ett mobilitetskontor. För även om vi i denna rapport redovisar olika beteendepåverkande åtgärder separat, visar forskning att de bästa resultaten uppnås när åtgärderna genomförs i omfattande program som riktar sig till olika nivåer i samhället (staden, specifika områden och individer), se exempelvis Winters, Buehler & Götschi (2017).

Forskning och erfarenheter lyfter också vikten av att kombinera morot och piska-åtgärder i arbetet med att flytta över färdmedelsandelar från bil till gång, cykel och kollektivtrafik (Dickinson & Wretstrand 2015). Incitament såsom fria kollektivtrafikkort under två veckor får större effekt om de kombineras med styrmedel som försämrar framkomligheten med bil. Det finns således mycket att vinna på att kombinera åtgärder och knyta ihop olika aktörer i planeringen för att skapa samverkan och positiva synergieffekter.

Allting behöver inte göras om från början om man funderar på att börja jobba mer med Mobility Management och beteendepåverkande åtgärder. Inom exempelvis EU-projektet Max har det tagits fram ett stort antal verktyg för att styra, utveckla och följa upp beteendepåverkande åtgärder. Dessa är bland andra MaxExplorer – för att välja MM-åtgärd, MaxQ – ett verktyg för att kvalitetssäkra arbetet, MaxLupo – för att koppla MM till fysisk planering, MaxSUMO – ett verktyg för att strukturera och följa upp MM-projekt, och Max-Eva – en databas för att samla resultat och jämföra med andra liknande europeiska projekt. Alla dessa verktyg finns presenterade även på svenska på www.epomm.eu.

De utmaningar transportsystemet står inför när det gäller negativa miljö-, klimat- och häls effekter kommer kräva fortsatt arbete och utveckling av verktyg för att jobba mer med hållbart resande. Den vetenskapliga grunden vad gäller effekter av beteendepåverkande åtgärder blir bättre för varje år, och vi ser fram emot att följa det arbetet och bidra med att sprida den nya kunskap som genereras runt om i världen.

Referenser

- Cairns, S. m.fl., 2008. Smarter choices: Assessing the potential to achieve traffic reduction using "Soft measures". *Transport Reviews*, 28(5), s.593–618.
- Carlin, A., Murphy, M.H. & Gallagher, A.M., 2016. Do Interventions to Increase Walking Work? A Systematic Review of Interventions in Children and Adolescents. *Sports Medicine*, 46(4), s.515–530.
- Chatterjee, K., 2009. A comparative evaluation of large-scale personal travel planning projects in England. *Transport Policy*, 16(6), s.293–305.
- Dickinson, J. & Wretstrand, A., 2015. *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*,
- EPOMM, 2013. *Mobility Management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities*, Bryssel.
- Gregersen, N.P. m.fl., 2016. *Utvärdering av miljöinslagen i körkortutbildningen: en studie av effekter på körbeteende och bränsleförbrukning*, Available at: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:968726/FULLTEXT01.pdf>
<https://trid.trb.org/view/1426689>.
- Lee, D.A. m.fl., 2005. *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*, Available at: <http://www.nap.edu/catalog/13559>.
- Levin, K., Neergaard, K. & Nilsson, A., 2014. *Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne*,
- Nijland, H. & van Meerkerk, J., 2017. Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, s.84–91. Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.eist.2017.02.001>.
- Scheepers, C.E. m.fl., 2014. Shifting from car to active transport: A systematic review of the effectiveness of interventions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, s.264–280. Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.015>.
- Schillander, P., 2006. *Samåkning i Sverige 2006*.
- Sioui, L., Morency, C. & Trépanier, M., 2012. How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(1), s.52–69.
- Smith, L. m.fl., 2015. Walking School Buses as a Form of Active Transportation for Children-A Review of the Evidence. *Journal of School Health*, 85(3), s.197–210.
- Trafikanalys, 2015. *RVU Sverige 2011-2014*,
- Trafikverket, 2011. *Den Hållbara Skolresan Nulägesbeskrivning av resande till och från skolan 2011*,
- Trafikverket, 2012. *Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister*,
- Trafikverket & SKL, 2010. *Hållbart Resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus*,

Winters, M., Buehler, R. & Götschi, T., 2017. Policies to Promote Active Travel: Evidence from Reviews of the Literature. *Current Environmental Health Reports*, s.278–285. Available at: <http://link.springer.com/10.1007/s40572-017-0148-x>.

Åkerman, J. & Nyblom, Å., 2014. Bostadsparkering Och Attityder Till Delat Bilägande. , s.1–13.

