

En verktygslåda i Mobility management

Mobility management, ett koncept för att främja hållbara transporter

Metadata om dokumentet

Dokumentnamn En verktygslåda i Mobility management		Dokumenttyp Rapport, idéskrift	Omfattar Kommunen Kommunala bolagen
Dokumentägare	Dokumentansvarig Chef för Stadsmiljö/chef för Hållbar utveckling	Publicering Insidan	
Beslutad Välj datum	Bör revideras senast Välj datum	Beslutinsats Samhällsbyggnadsnämnden	Diarienummer Lägg in text

Innehåll

Förord	4
Sammanfattning	5
Introduktion till Mobility management	6
Vad är Mobility management?	7
Hur effektivt är Mobility management?	8
Hur skapas en överflyttning till hållbara transportmedel?	9
Kan vi resa mer hållbart i Borlänge?	9
Metod	11
Hur kan vi hjälpas åt?	12
När görs Mobility management?	15
<i>Mobility management i planeringsarbetet</i>	15
Framgångsfaktorer	17
<i>Dialog</i>	17
<i>Framgångsfaktorer vid MM för företag</i>	18
<i>Framgångsfaktorer för prova-på-verktyg</i>	19
<i>En cykelvänlig arbetsplats</i>	19
<i>Samarbeta med andra kommuner</i>	21
Strategier för kommunikation	21
<i>Strategi 1: Uppmana till beteendeförändring</i>	22
<i>Strategi 2: Sociala normer</i>	22

<i>Strategi 3: Välj avsändare</i>	23
<i>Strategi 4: Budskap</i>	23
<i>Strategi 5: Vid Kommunikation med företag</i>	24
<i>Strategi 6: Målgruppsanpassning</i>	24
Hur ska åtgärder kombineras?	28
Hur utvärderas MM?	30
Verktyg i Mobility management	32
Introduktion till verktygen.....	33
Hur ska verktygen prioriteras?	34
Mobility management för kommunens anställda	38
Styrmedel	39
<i>Uppdaterad resepolicy</i>	39
<i>Kommunens resepolicy – styrning</i>	41
Informationsåtgärder internt	42
<i>Information om resepolicy och hållbart resande</i>	42
<i>Kollektivtrafiksinfo i entréer</i>	45
Erbjudanden, organisations- och samverkansverktyg.....	48
<i>Förmåner som gynnar hållbart resande</i>	48
<i>Cykelservice under arbetstid</i>	50
<i>Hej kollega, ska vi samåka?</i>	52
Prova-på kampanjer internt.....	54
<i>Kommunens testcyklister/testresenärer</i>	55

<i>Kampanj: Cykla till jobbet</i>	58	Belöna invånarnas hållbara resande.....	99
Uppmärksamma och belöna rätt beteende	61	<i>Uppmärksamma hållbart resande</i>	99
<i>Uppmärksamhet på intranätet</i>	61	Mobility management för externa verksamheter	101
Mobility management för invånare.....	62	<i>Studenter reser hållbart</i>	102
Informationsåtgärder för borlängebor.....	63	<i>Hållbart resande till fritidsaktiviteten</i>	104
<i>Servicecenter svarar på frågor</i>	64	<i>Tävling i cykelvänlig arbetsplats</i>	106
<i>Digital information om hållbara transporter</i>	65	<i>Mobilitetsplaner för företag</i>	107
<i>Var rädd om bilen</i>	67	<i>Stöd åt besöksstata verksamheter</i>	109
<i>I byggskedet</i>	69	Fördjupning	110
Erbjudanden, organisation- och samverkansverktyg	71	Hur beslutar individen mellan olika färdmedel?	111
<i>En biljett i många</i>	71	Hållbarhet	112
<i>I bostadshus</i>	73	<i>Ett socialt hållbart Borlänge</i>	112
Uppmana och låt borlängebor prova på ett hållbart resande .	77	<i>Ett ekonomiskt hållbart Borlänge</i>	116
<i>Provcykla el</i>	77	<i>Ett ekologiskt hållbart Borlänge</i>	116
<i>Trevligt folk cyklar</i>	80	Förutsättningar för en effektiv verktygslåda	119
<i>Trafikantveckan</i>	83	<i>Taxa och tidsregleringar skapar goda förutsättningar för MM-åtgärder</i>	119
<i>Vintercyklisten</i>	85	<i>Framgångsfaktorer för förbättrad kollektivtrafik</i>	119
<i>Fritidscykling</i>	87	<i>Kommunens anställdas förutsättningar för hållbart resande</i>	120
<i>Välkomstpaket till nyinflyttade</i>	89	<i>Resurser till arbetet med Mobility management</i>	121
Utbildning	93	Vidare läsning	122
<i>Cykelkurs för vuxna</i>	93	Referenser	123
<i>Cykla och gå till skolan</i>	95		



Förord

Ett övergripande mål för Borlänge kommun är att biltrafiken ska kraftigt minska i Borlänge. I kommunens arbete för att nå målet är Mobility management ett väsentligt verktyg genom att främja en överflyttning till hållbara transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

Denna verktygslåda syftar till att stärka kommunens arbete med Mobility management genom kunskap, inspiration och rekommendationer för metod. Verktygslådan ska främja att kommunens arbete med Mobility management omfattar en variation av åtgärder riktat mot olika målgrupper samt att det genomsyrar hela planeringsarbetet och involverar olika verksamheter inom kommunkoncernen. I dokumentet används begreppen *verktyg* och *åtgärd* synonymt.

Avsnittet *Verktyg i Mobility management* ger förslag på vad kommunen kan göra för att öka det hållbara resandet hos olika målgrupper. Verktygen är uppdelade utifrån vad som kan göras internt i kommunkoncernen, verktyg för borlängeborna i stort och verktyg för att öka det hållbara resandet till privata verksamheter. De förslag på verktyg/åtgärder som ges bör ses som ett smörgårdsbord av möjligheter som kan användas. När och hur en viss åtgärd lämpar sig avgörs till stor del av de behov, tillgängliga resurser och förhållanden som råder för stunden. Därför ges det vanligen förslag på olika ambitionsnivåer för de verktyg som presenteras.

För läsaren som önskar identifiera hur dess verksamhet kan genomföra Mobility management, rekommenderas det att innan avsnittet *Verktyg i Mobility management* läsa avsnittet *Hur kan vi hjälpas åt?* under *Metod*. Återgå därefter till *Metod*-avsnittet för att planera genomförandet.

För de verktyg som presenteras ges vanligen förslag på olika ambitionsnivåer, vilket skapar utrymme för anpassning utifrån tillgängliga resurser.

I verktygslådan finns ett särskilt fokus på cykel som alternativt transportmedel till bilen. Det motiveras av att cykling i hög utsträckning innebär ekonomiska och sociala positiva effekter för samhället och för kommunen som arbetsgivare. Kommunen har även större möjlighet att främja cykling jämfört med kollektivtrafikresande, då Dalatrafik till stor del påverkar attityden till kollektivtrafiken.

I avsnittet *Fördjupning* ges ytterligare information till den som ska arbeta med beteendeförändring och Mobility management. Vikten av ett ökat hållbart resande synliggörs utifrån olika perspektiv och resursbehovet diskuteras.

Det är viktigt att uppdatera verktygslådan när ny kunskap om Mobility management blir tillgänglig och att anpassa verktygslådans innehåll i relation till kommunens utveckling.

Verktygslådan har tagits fram år 2020 som del av projektet *Implementering av parkeringsstrategier för ökat hållbart resande*. Projektet finansierades av Energimyndigheten.



Sammanfattning

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM bidrar till kommunens sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhet.

I Borlänge är det möjligt, och betydelsefullt, att skapa en överflyttning från bilen till hållbara transportmedel. Störst förändring uppnås om ekonomiska styrmedel, förbättringar av infrastruktur och Mobility management-åtgärder genomförs samtidigt. Kombinationer av åtgärder har visats kunna ge minskningar av biltrafiken med 10–30 % och i några fall över 40 %.

I arbetet med Mobility management är det viktigt att se till de framgångsfaktorer som finns. För verktygets resultat är det väsentligt att kommunikationen görs professionellt och anpassas till målgruppen.

Det bör prioriteras att öka det hållbara resandet, framförallt cykling, inom kommunens egen organisation och inom kommunkoncernen. Här finns stor möjlighet att skapa en förändring. För kommunen som arbetsgivare innebär det många vinster om de anställda börjar cykla i högre utsträckning. Kommunen kan också använda Mobility management-verktyg som riktar sig mot invånarna i stort och mot olika verksamheter i kommunen (företag, föreningar, högskolan m.m.).

I arbetet med Mobility management är det betydelsefullt att kombinera olika typer av verktyg som sammanslaget bidrar till en

beteendeförändring. För att få effekt behöver de olika verktygen tillsammans främja en beteendeförändring från steg 1-4 i beteendeförändringstrappan. Det är även viktigt att utvärdera MM-arbetet för att kunna visa på de effekter det ger.

För att kunna utföra många av de Mobility management-verktyg som här föreslår behöver kommunen ytterligare resurser. En del av arbetet är dock möjligt att påbörja redan idag. Det är viktigt att olika verksamheter inom kommunkoncernen driver arbetet med Mobility management. Ska en förändring uppnås behöver flera bidra.



Introduktion till Mobility management

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden

VAD ÄR MOBILITY MANAGEMENT?

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden¹.

Mobility management kan även beskrivas som fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2; åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.

Mobility management kan ställas i kontrast till hårda åtgärder. Hårda åtgärder innebär förändringar i den fysiska miljön, medan Mobility management klassas som mjuka åtgärder.

Syftet med MM är att minska bilanvändandet exempelvis genom att skapa en överflyttning till gång, cykla och kollektivtrafik. Bilkörningen kan även minska genom att inte resan genomförs eller genom samåkning i bil. I vissa fall syftar MM till att resan ska genomföras på andra tider av dygnet för att på så sätt minska trängselproblem.

Mobility management kan exempelvis vara:

- > Kampanjer för att främja gång, cykling och kollektivtrafiksåkande
- > Personlig rådgivning
- > Införande av en resepolicy som förklarar att hållbara transportval ska prioriteras
- > Utbildningsinsatser
- > Informationskampanjer
- > Bil- och cykelpooler
- > Mobilitetsplaner
- > Prova-på-åtgärder

¹ Trafikverket, 2011A

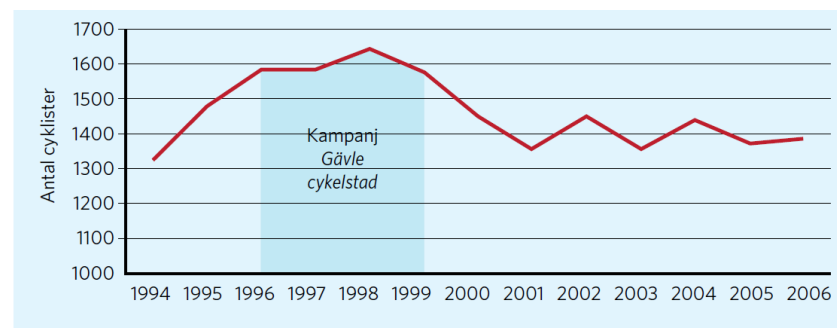
HUR EFFEKTIVT ÄR MOBILITY MANAGEMENT?

Genom minskad biltrafik motarbetar Mobility management miljö- och klimatförändringarna, skapar hälsovinster och möjligheter för en större yteffektivitet. Mobility management bidrar på så vis till social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. För att veta mer om detta hänvisas till fördjupningsavsnittet *Hållbarhet (112)*.

Generellt har Mobility management-åtgärder en hög kostnadsnyttokvot i jämförelse med infrastrukturåtgärder. Störst förändring uppnås om ekonomiska styrmedel, förbättringar av infrastruktur och Mobility management-åtgärder genomförs samtidigt. Kombinationer av åtgärder, med mjuka och hårda åtgärder inom hållbart resande har visats kunna ge minskningar av biltrafiken med 10–30 %, i några fall över 40 %².

Värt att notera är att beteendeförändring är ett komplext forskningsområde och kvantifiering av effekterna av beteendeförändringsåtgärder såsom MM är svåra att mäta. Effekterna av MM-verktyg är även svåra att generalisera³.

Se grafen till höger som visar på hur mängden cykling förändrats över tid i Gävle. Grafen synliggör vilken effekt Mobility management-kampanjer kan ha⁴.

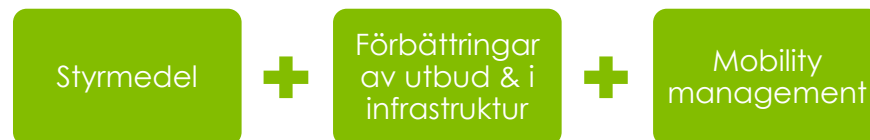


² Trivector, 2019B

³ Gröna bilister, 2018

⁴ SKL, 2012B (Tabellen visar årsdygnstrafiken vid teatern i Gävle)

HUR SKAPAS EN ÖVERFLYTTNING TILL HÅLLBARA TRANSPORTMEDEL?



Genom att kombinera olika typer av MM-verktyg med styrmedel, ett utökat utbud av lösningar som främjar hållbart resande och förbättringar i infrastrukturen, kan den totala effekten förstärkas jämfört med om åtgärderna skulle ha genomförts var för sig. Det har exempelvis visats att antalet nya kollektivtrafiksresenärer dubblas om kampanjer och informationsspridning genomförs i samband med förbättringar av kollektivtrafiken, jämfört med om inga Mobility management-åtgärder genomförts⁵. För att få en god effekt är det även viktigt att kombinera olika typer av Mobility management-verktyg.

Samspelet har betydelse även i motsatt riktning. Mobility managements effekt avgörs av vilka förutsättningar den fysiska miljön skapar för beteendeförändring. MM-åtgärder blir därför endast effektiva och meningsfulla där det är goda förutsättningar för att kunna göra hållbara transportval och byta ut bilen.

⁵ SKL, 2010

⁶ Borlänge kommun, Trafikstrategi

KAN VI RESA MER HÅLLBART I BORLÄNGE?

Majoriteten av resorna som görs i Borlänge definieras som korta resor, alltså förflyttningar som är fem kilometer eller kortare. I dagsläget är bilen det dominerande färdmedlet även för dessa kortare resor, 57 % av dessa resor görs med bil. Bilresenärerna i kommunen tror dock att de säkert eller möjligen skulle kunna ersätta hela 43 % av de vardagliga bilresorna med kollektivtrafik⁶.

I Borlänge bedöms cykeln som tidsmässigt konkurrenskraftig till bilen för resor upp till fyra kilometer, vilket också visar på en potential för att ersätta en stor del av de korta bilresorna med cykel. Möjligheten stärks av att hela 84 % av invånarna har tillgång till minst en cykel i hushållet och 6 % har tillgång till en el-cykel⁷. I kommunen finns även ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät separerat från biltrafiken. Målpunkterna i Borlänge tätort ligger

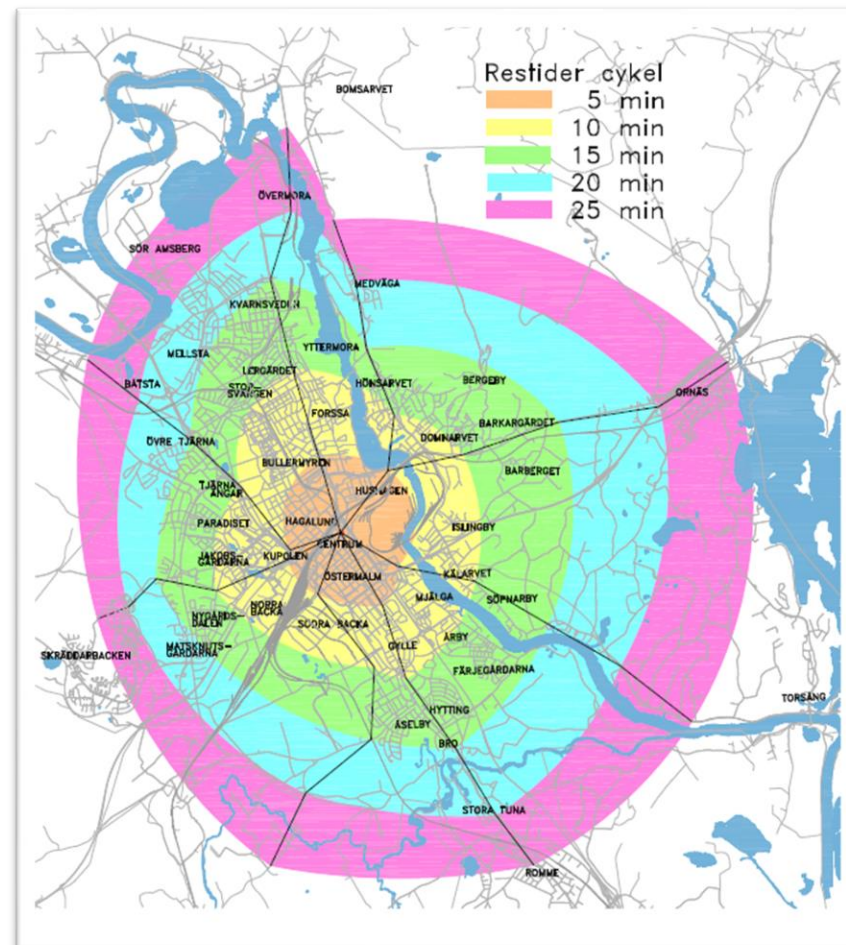
⁷ Resvaneundersökning i Borlänge, december 2018



relativt väl samlade, de flesta finns inom en radie på 1,5 km från centrum. En flack topografi i kommunen bidrar även till de goda förutsättningarna för gång och cykling⁸.

I bilden till höger redovisas restider för cykel med centrum som utgångspunkt. Bilden är hämtad från kommunens trafikstrategi.

Sammantaget visar detta på goda möjligheter för att öka det hållbara resandet i Borlänge genom attityd- och beteendeförändring.



⁸ Borlänge kommun, Trafikstrategi

Metod

Vad är viktigt att tänka på i arbetet med Mobility management? Hur organiserar vi arbetet?



HUR KAN VI HJÄLPAS ÅT?

Kommunens verksamheter når olika målgrupper och har möjlighet att påverka olika resor. Det är därför viktigt att Mobility management arbetas med inom flera av kommunens verksamheter. Ska en förändring uppnås behövs engagemang från flera håll.

Samtliga av kommunens verksamheter bör lämpligen arbeta med att främja anställdas hållbara resande, vilket innebär att verktygen under avsnittet *Mobility management för kommunens anställda* är relevanta för alla verksamheter.

I tabellen nedan ges förslag på vilka åtgärder som verksamheter i kommunen kan ha ett särskilt engagemang inom. Tabellen lägger en grund för var verksamheterna kan börja sitt arbete inom Mobility management. Rekommendationerna nedan ska inte på något sätt ses som begränsande. Verksamheterna kan bidra till MM-arbetet på fler sätt än vad som beskrivs och även verksamheter som inte listas i tabellen nedan kan bidra till arbetet med Mobility management.



Verksamhet	Bidrar till MM genom att...	Förslag till engagemang i...
Sektor-och verksamhetschefer	Främja ett hållbart resande bland anställda.	<ul style="list-style-type: none"> > Styrmedel (s. 39) > Information om resepolicy och hållbart resande (s. 42)
Förskola och grundskola	Främja hållbart resande bland egna anställda. Främja hållbart resande bland skolans elever.	<ul style="list-style-type: none"> > Cykla och gå till skolan (s. 95)
Arbetsmarknadsenheten	Främja ett hållbart resande bland anställda	<ul style="list-style-type: none"> > Cykelkurs för vuxna (s. 93)
Kultur och fritid	Främja hållbart resande bland anställda. Ställa krav vid uthyrning av idrottslokaler och främja ett fritidsliv som bidrar till aktiva transporter	<ul style="list-style-type: none"> > Hållbart resande till fritidsaktiviteten (s. 104) > En biljett i många (s. 71) > Fritidscykling (s. 87)
Plan och mark	Främja hållbart resande bland anställda. Arbeta med MM i planeringen. Stadsmiljö driver MM-arbetet framåt och säkerställer att kunskap om MM sprids inom organisationen och att åtgärder genomförs.	<ul style="list-style-type: none"> > Stöd åt besökstata verksamheter (s. 109) > (Mobility management i planeringsarbetet (s. 15) > Friluftslivsansvarig: Fritidscykling (s. 87) > Stadsmiljö: Uppmärksamma invånarnas hållbara resande (99).
Bygg- och kartkontor	Främja hållbart resande bland anställda. Främja MM i byggskedet	<ul style="list-style-type: none"> > Mobilitetsplaner för företag (s. 107)
Näringsliv	Främja hållbart resande bland anställda. Stöd åt företag gällande hur de kan främja hållbart resande och involvera näringslivet i MM-åtgärder.	<ul style="list-style-type: none"> > Stöd åt besökstata verksamheter (s. 109) > Trafikantveckan (s. 83) > Tävling i cykelvänlig arbetsplats (s. 106)
Hållbar utveckling	Främja hållbart resande bland anställda och driver MM-arbetet framåt. Säkerställer att kunskap om MM sprids inom organisationen och att åtgärder genomförs.	<ul style="list-style-type: none"> > Provcykla el (s. 77)
HR-avdelning	Främja hållbart resande bland anställda, med fokus på cykling som verktyg för att minska sjukfrånvaro.	Mobility management för kommunens anställda. Se exempelvis:

		<ul style="list-style-type: none"> > Kommunens testcyklister/testresenärer (s. 55) > Kampanj: Cykla till jobbet (s. 58) > Förmåner som gynnar hållbart resande (s. 48)
Kommunikationsavdelningen	Ger stöd åt andra verksamheter i arbetet med Mobility management, vilket behövs under implementeringen av majoriteten av MM-verktygen.	<ul style="list-style-type: none"> > Digital information om hållbara transporter (s. 65)
Service och kommunikation	Hanterar Borlängebornas frågor och ärenden om hållbart resande.	<ul style="list-style-type: none"> > Servicecenter svarar på frågor (s. 64)
Borlänge Energi	Främja hållbart resande bland anställda. Inkludera Mobility management i planeringen av byggprojekt så att ett hållbart resande främjas och att det är en god framkomlighet för hållbara transportmedel.	<ul style="list-style-type: none"> > I byggskedet (s. 69)
Kommunfastigheter	Främja hållbart resande bland anställda och till och från kommunens lokaler.	<ul style="list-style-type: none"> > Kollektivtrafikinfo i entréer (s. 45)
Tunabyggen	Främja hållbart resande bland anställda och åtgärder riktade mot hyresgäster.	<ul style="list-style-type: none"> > Välkomstpaket till nyinflyttade (s. 89) > I bostadshus (s. 73) > I byggskedet (s. 69)
Hushagen	Främja hållbart resande bland anställda och inkludera MM i Planeringskedet	<ul style="list-style-type: none"> > Mobilitetsplaner för företag (s. 107) > I byggskedet (s. 69)

NÄR GÖRS MOBILITY MANAGEMENT?

Mobility management bör helst genomföras kontinuerligt, men i vilken utsträckning detta är möjligt avgörs av resurstillgången. Nedan listas tillfällen då MM särskilt bör genomföras.

- > När människors resvanor förändras eller påverkas (pga. livsförändringar eller av byggarbeten som påverkar trafiken)
- > När infrastrukturen förbättrats och förändras på ett sätt som främjar hållbart resande
- > Gentemot dem som påverkas av att taxa och tidsregleringar införs på en/flera bilparkeringar
- > När en intern eller extern verksamhet upplever bilparkeringsbrist eller har en hög sjukfrånvaro bland dess personal

Mobility management rekommenderas även att bli en inkluderad del av planeringsarbetet, vilket beskrivs vidare i nästa avsnitt.

MOBILITY MANAGEMENT I PLANERINGSARBETET

Nedan listas 10 principer för hur Mobility management kan användas i kommunalt planeringsarbete. Åtgärderna 6–9 använder parkering som verktyg och där är kommunens parkeringsstrategi och parkeringstal viktiga redskap. Kommunen bör inspireras och guidas av tabellen för att se var Mobility management kan inkluderas i planeringsarbetet.

För ytterligare information om de olika principerna och hur de bör genomföras, hänvisas till MaxLupoSe. MaxLupo togs fram under det hittills största forskningsprojektet inom Mobility management, MAX. Den svenska anpassningen är MaxLupoSe⁹.



⁹ Trivector Traffic, Karin Neergaard och Madelene Håkansson, 2011

MaxLupos principer	Anv. i ÖP	Anv. i FÖP	Anv. i Planprogram	Anv. i DP	Anv. i markanvisning	Anv. i Bygglov
Hållbar lokalisering och planering	P	P	I			
Tydliga kriterier för när MKB ska göras	P	K	K	K		
Funktionell och organisatorisk integrering	P	P	P	P	P	P
Mobility management-rådgivning till byggherrar	p	p	p	p	I	I
MM-planer som krav eller förhandlingsfråga	P	I	I/F	I/F	K	I/F
Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav	P	P	P	F		F
Flexibla parkeringsnormer med avsteg för till exempel MM-plan	P	P	I/F	F		F
Parkeringsköp	P	P	I/F	K/F		K/F
Max antal parkeringsplatser	P	P	P	K		K
Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar	P	P	P	K		

Förkortningarna i tabellen betyder: P = policyfråga, K = möjlighet att ställa krav/bindande bestämmelse, F = förhandlingsfråga, I = Information för att uppmuntra

FRAMGÅNGSFAKTORER

Energimyndigheten har skapat en lista över faktorer att tänka på för att lyckas med Mobility management.

- > Formulera ett gemensamt och konkret mål för projektet och se till att det finns stöd för hållbart resande i styrande dokument.
- > Arbeta med åtgärder för hållbart resande hela vägen i processen – planering, byggande och användning.
- > Arbeta för att nå en bra intern förankring där alla berörda förvaltningar involveras.
- > Skapa en bred förankring även med externa aktörer.
- > Att goda förutsättningar för hållbart resande finns eller skapas i det aktuella området.
- > Kombinera eller förstärk Mobility management-åtgärder med samverkande infrastrukturåtgärder.
- > Ha kunskap om de juridiska aspekter som kan påverka genomförandet av åtgärder.
- > Ge ett kontinuerligt stöd, rådgivning och utbildning, både internt och externt.
- > Våga testa nytt och lär av processen fortlöpande¹⁰.

¹⁰ Statens Energimyndighet, 2015B

DIALOG

Det första steget i arbetet med MM är att öka acceptansen och förståelsen för Mobility management i den egna organisationen. Det är viktigt att stärka kunskapsnivån om Mobility management hos politiker och olika yrkesgrupper som deltar aktivt i det strategiska arbetet med samhällsplanering¹¹.

Det är även viktigt att i arbetet med hållbart resande kunna luta sig mot allmänhetens stöd; att invånarna är medvetna om målen med hållbart resande och vad som görs. Invånarna bör få tillfälle att uttrycka önskningar och åsikter om arbetet med hållbart



¹¹ Trivector Traffic, Karin Neergaard och Madelene Håkansson, 2011

resande exempelvis på öppna möten¹². Det kan även göras genom att kommunen efterfrågar förslag på åtgärder från invånarna; *Hur vill ni att vi förbättrar för cyklister? Hur tycker ni att vi kan göra det trevligare kring busshållplatsen? Vad skulle få dig att resa mer hållbart i vardagen?* Det kan också utformas tävlingar där det är möjligt att rösta på olika alternativ eller ges möjlighet att skicka in egna förslag.

FRAMGÅNGSFAKTORER VID MM FÖR FÖRETAG

Det ideala företaget att genomföra MM på, har en arbetsplats som är på väg att flytta till ett centralt läge, är miljöcertifierad och har många tjänstemän som reser mycket. Det är ett stort och känt företag som har många offentliga kunder, en lokal, medveten och engagerad ledning och som vill vara en attraktiv arbetsgivare¹³.

Tre perspektiv vi kan arbeta med företaget:

- > det vi som kommun erbjuder
- > vad företagen kan göra för åtgärder på deras arbetsplats
- > kommersiella produkter och tjänster

Framgångsfaktorer för kommunens arbete med MM gentemot företag:

- > Tydligt erbjudande
- > Konkreta tjänster, produkter med tydlig nytta
- > Kvalitet i de åtgärder vi rekommenderar – en opålitlig busstrafik eller en leverantör som inte är professionell slår tillbaka på oss
- > Goda exempel på arbetsgivare som gjort saker och som varit lönsamt
- > Det vi säger och erbjuder är internt förankrat
- > En genomtänkt kommunikation
- > Kvalitet i dialog och analys: Vi har förmåga att se och tydliggöra problem och behov
- > Kvalitet i relevans och leverans: Det finns konkreta råd, produkter och tjänster att erbjuda som matchar behoven
- > Kvalitet i erbjudandet: Vinsterna är tillräckligt stora utifrån gällande lagar, priser, teknik m.m.
- > Kvalitet i relationerna: Förtroendeingivande och kompetent person(er) som möter arbetsgivarna och gör det han, hon eller de har lovat
- > Kvalitet i vår satsning: Uthållighet, långsiktighet och kontinuitet¹⁴

¹² EPOMM, 2009

¹³ EPOMM, 2009

¹⁴ Vägverket, 2007

FRAMGÅNGSFAKTORER FÖR PROVA-PÅ-VERKTYG

Prova-på-verktyg innebär att en grupp deltagare får testa att cykla eller åka kollektivt under exempelvis en månad i utbyte av till exempel hälsotester eller gratis kollektivtrafikkort. Testresenärer provar att resa kollektivt till arbetet ett visst antal dagar per vecka och testcyklister provar att cykla till arbetet ett visst antal dagar per vecka.

Från olika testresenärsprojekt/testcyklistprojekt nämns bland annat följande framgångsfaktorer:

- > Regelbunden inrapportering med utlottning som skapar motivation
- > Avtal gällande mängden hållbart resande skapar motivation
- > Stöd att hitta rätt behovsanpassad cykel (genom cykelexpert) som sänker trösklarna för testcyklister
- > Krav på motprestation, t.ex. rapportering sätter lite press och krav på deltagarna. De flesta av deltagarna tycker att det är rimligt, och många uppskattar att bli pådrivna.
- > Hälsoeffekterna motiverar deltagandet
- > Motivation/drivkrafter för deltagande är att utmana sig själv
- > Det är bra för testcyklisterna/testresenärerna att prova en ny vana under längre tid (gärna 1-3 månader)¹⁵

¹⁵Göteborgsregionen, u.å.

¹⁶Trafikverket, 2012A

- > Gör noggrant urval av deltagare. Testresenär/testcyklist blir personen först efter att ha svarat på frågor om sitt resande
- > En testresenär skall ha bil som huvudsakligt färdmedel och inte ha någon större vana av kollektivtrafik
- > Tillgängligheten till kollektivtrafik för utvalda testresenärer måste vara god, hålla god kvalitet och tillräcklig kapacitet¹⁶.

EN CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS

Använd checklisten nedan för att identifiera vad som behöver förändras för att få framgång i MM-arbetet med att främja cykling. Tabellen kan även ge inspiration till vilka förbättringar som kan göras. Aspekterna i tabellen är hämtade från kampanjen Cykelvänlig arbetsplats¹⁷.

¹⁷Hållbart resande väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, u.å.

Aspekter som främjar cykling till en arbetsplats	Uppfylls	Kommentar
Finns cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen med möjlighet att låsa fast cykeln.		
Finns säker och väderskyddad cykelparkering/cykelgarage. Olika typer av cyklar får plats.		
Finns pump och verktyg för enklare service tillgängligt för alla på arbetsplatsen.		
Finns utrymme för dusch, ombyte och förvaring av kläder.		
Tillhandahålls cyklar för tjänsteresor och/eller abonnemang på låncyklar.		
Tillhandahålls specialcyklar och utrustning, så som lastcyklar, vikcyklar och cykelkärror för tjänsteresor och underhåller dessa.		
Medarbetare erbjuds att använda företagets tjänstecyklar privat, utanför arbetstid.		
Medarbetare erbjuds förmåns-, hyr- eller leasingcykel.		
Det erbjuds årligen ett cykelbidrag för service och tillbehör avseende anställdas privata cyklar.		
Finns avtal med cykelhandlare för rabatter och erbjudanden gällande cyklar och cykelutrustning.		
Det arbetas aktivt för att underlätta för vintercykling.		
Styrdokument uppmuntrar till att kortare tjänsteresor sker med cykel.		
Personer i ledande ställning på arbetsplatsen cyklar till arbetet eller i tjänsten.		
Cykelrelaterad information finns på intranät. Nyanställda informeras om cykling under arbetstid och om rådande resepolicy.		
En cykelgrupp eller en inspiratör på arbetsplatsen gör att anställda vet vem de kan vända sig till i cykelfrågor.		
Det mäts regelbundet hur många anställda som cyklar till arbetet och/eller i tjänsten.		
Samlar in och vidarebefordrar information om infrastruktur och hur det går att cykla till arbetsplatsen till kommunens ansvarige i cykelfrågor.		
Det erbjuds ekonomisk ersättning till de medarbetare som använder sin privata cykel i tjänsten.		
Anställda kan använda arbetstid och/eller friskvårdstid för arbetspendling, dusch och ombyte.		
Har en årlig budgetpost för beteendepåverkande arbete avseende cykling.		

SAMARBETA MED ANDRA KOMMUNER

Utifrån översiktsplanen bör Falun och Borlänge samarbeta. Om Borlänge och Falun samarbetar i arbetet med MM kommer arbetet få mer resurser och större kontaktnät. Kommunerna kan framförallt samarbeta gällande:

- > Gröna Parkeringsköp
- > Utbildning för byggherrar
- > Kunskapsbyggande om MM internt i organisationerna
- > Kopplat till Runn Runt och fritidscyklning som verktyg för att öka cyklning som transportmedel
- > Eventuellt införande av gemensamt hyrcykelsystem i städerna
- > Ansökningar för finansiering av MM-projekt exempelvis från Energimyndigheten, Klimatklivet etc.
- > Pendlingsresor mellan Falun och Borlänge

En kontakt bör tas när Falu kommun arbetar fram nya handlingsplaner kopplat till dess parkeringsstrategi. Hösten 2021 kommer handlingsplanen för 2022–2023 beslutas.

Borlänge kommun kan även samarbeta med andra kommuner exempelvis genom att gå med i föreningen Svenska cykelstäder, eller genom att delta i olika nätverk, exempelvis MMMiS¹⁹.

¹⁸ Andersson, 2020

STRATEGIER FÖR KOMMUNIKATION

Hur information om hållbart resande kommuniceras, att detta görs på ett professionellt sätt och noga anpassat till målgruppen, är avgörande faktorer för dess effekt. Forskningen framhäver att nya kommunikationsstrategier behövs för att ge övertygande information till svenska vanebilister, information som är anpassad utifrån deras värderingar och världssyn. Den allmänna medvetenheten om kopplingen mellan bilanvändning och klimatförändringar, hälsoproblem orsakat av en stillasittande livsstil, föroreningar och buller behöver öka, liksom kunskapen om hälsofördelarna med cyklning. Det är viktigt att budskapen är formade kring olika utmaningar, såsom energisäkerhet, teknikutveckling, välfärd och rättvisa. Det får även gärna vara formulerat kring medkännande och framtida generationer. Kommunikationen behöver vara konstruktiv och motiverande, moraliskt logisk och koppla an till samhällsmål. Budskapet bör visa på fördelar som ges här och nu¹⁸.

Nedan följer några underrubriker med fler aspekter som är viktiga att tänka på i det kommunikativa arbetet inom Mobility management.

¹⁹ Arrangeras av Trivector

STRATEGI 1: UPPMANA TILL BETEENDEFÖRÄNDRING

Listan nedan är framförallt viktig vid åtgärder för personer på beteendeförändringssteg 1 (se avsnitt *Strategi 6: Målgruppsanpassning*).

- > Väck medvetenhet om problemet med färdmedlet utan att väcka negativa tankebanor där negativa beteenden känns som normen
- > Främja ett upplevt personligt ansvar
- > Framhäv hållbara transportval som del av en helhet – koppla till globala och nationella mål
- > Få individen att se att den kan lyckas genomföra en förändring genom att endast be om en liten förändring
- > Fråga om personen håller med om ett visst påstående – kraften i ett ja

STRATEGI 2: SOCIALA NORMER

Sociala normer påverkar människors attityder gentemot olika transportmedel. I dagsläget är bilen generellt normen och är det transportmedel som oftast ses som högstatus. För att främja ett hållbart resande är det därför viktigt att i MM arbeta med en förändring av sociala normer.

- > Framställ inte miljömedvetna färdmedelsval som nördiga, icke-normativa eller heroiska
- > Framhäv gärna att "majoriteten av..." eller "de flesta gör såhär..." (normaliserande)
- > Framställ miljövänliga färdmedel som högstatusval
- > Använd förebilder, kändisar och högstatuspersoner. Viktigt att personen är trovärdig enligt målgruppen.
- > Knyt an till frågor som är relevanta och aktuella för det lokala samhället²⁰
- > Associera cykling med hälsosamt och kul, inte farligt och olycksrisk. Det är mer farligt att inte cykla än att cykla²¹.

²⁰ Garcia-Sierra, et al., 2015, och Hiselius & Rosqvist, 2016 och Bamberg, 2014, och Trivector, 2019A

²¹ CTC, u.å.

STRATEGI 3: VÄLJ AVSÄNDARE

Avsändaren är viktig för effekten av kommunikationen. Det bör vara en person som målgruppen kan identifiera sig med, då det gör avsändaren förtroendeingivande. Avsändaren behöver också uppfattas som genuin och trovärdig för målgruppen. Som tidigare nämnt är det positivt att använda förebilder, högstatuspersoner och kändisar.



²² VTI, 2007

²³ CTC, u.å.

STRATEGI 4: BUDSKAP

Nedan beskrivs sådant som kan vara bra att tänka på kopplat till budskapsformulering och argument.

- > Flera argument påverkar mer
- > Olika argument baserat på samma tema i flera medier ökar effekten
- > En vaccination mot svårigheter: förbered mottagaren genom att presentera motargument och bekräfta att personen kan komma att känna motstånd till beteendeförändringen
- > Sammanfatta budskapet om det kan missuppfattas²²
- > Kampanjer som syftar till medvetandegöra och kunskapsspridning bör använda icke personliga kanaler (massmedia och arrangemang)²³
- > Budskapet bör formuleras kring olika utmaningar, såsom energisäkerhet, teknikutveckling, välfärd och rättvisa²⁴.

Vissa kommuner väljer att använda sig av samma profilsymbol i allt dess arbete med hållbart resande. Exempelvis kan vi se hur Växjö arbetat med detta för cykelfrämjande insatser, både i den fysiska utformningen och i dess kampanjer²⁵.

²⁴ Andersson, 2020

²⁵ Växjö kommun, u.å.

STRATEGI 5: VID KOMMUNIKATION MED FÖRETAG

Företag kan genomföra Mobility management-åtgärder för dess personal. Det viktigaste för företag är vanligen att effektivisera, vårda personal och bygga varumärke. Kommunicera därför kring dessa aspekter för att skapa ett intresse för MM hos företaget.

Prata om:

- > Att nå in
- > Införsäljning
- > Vinna-vinna
- > Nyttor
- > Rätt sak för dem att göra
- > En sak i taget, steg för steg

Prata inte om:

- > Att nå ut
- > Information
- > Vad vi vill
- > Grejer, produkter, åtgärder
- > Alla saker man kan göra
- > Mobilitetsplaner²⁶

STRATEGI 6: MÅLGRUPPSANPASSNING

Det är viktigt att information om hållbart resande kommuniceras på ett sätt som är nogt anpassat till målgruppen. Det är betydelsefullt att ha identifierat målgruppens behov och attityder, hur sociala normer, värderingar och kunskap om miljön påverkar, liksom strukturella faktorer såsom ålder, kön, inkomst, hushållets utformning etc.²⁷.



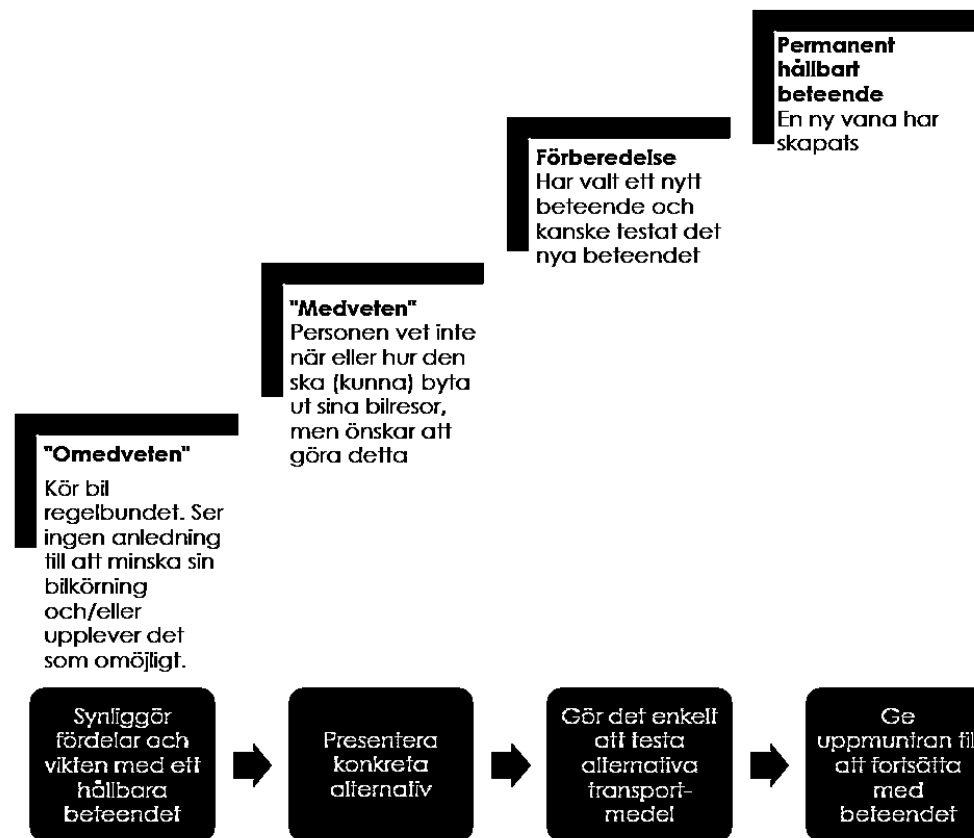
²⁶ Vägverket, 2007

²⁷ EPOMM, u.å.A.

STRATEGI 6A: MÅLGRUPPSANPASSNING UTIFRÅN BETEENDEFÖRÄNDRING

Målgruppsanpassning kan göras utifrån vilket steg i beteendeförändringstrappan som målgruppen bedöms befinna sig på. Illustrationen visar hur beteendeförändring sker i fyra steg och vad för åtgärder som kan främja beteendeförändring under de olika stegen, se avsnittet *Hur ska åtgärder kombineras?* (s. 28).

Metoden gör att vi kan identifiera målgrupper och förstå beteendeförändring. Metoden är utvecklad av European Platform On Mobility Management (EPOMM)²⁸.



²⁸ EPOMM, 2006

STRATEGI 6B: ENKÄTFRÅGA

Till höger ser ni en metod (baserat på Max-projektet) för att identifiera en persons stegtillhörighet i beteendeförändringstrappan. Beroende på vilket svar personen väljer bedöms den befinna sig på olika steg av trappan. Även om en enkät med frågorna inte används, bör kommunens arbete med Mobility management rikta sig mot grupper som skulle välja olika svarsalternativ, se avsnittet *Hur ska åtgärder kombineras?* (s. 28).

Fråga:

"Vilket av följande påstående beskriver bäst din nuvarande bilanvändning i Borlänge och om du har några planer på att försöka minska din bilanvändning?"

Stadie 1 svarar:

"Jag använder bli för de flesta av mina resor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig" eller "Jag använder bli för de flesta av mina resor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl till att minska bilresandet".

Stadie 2 svarar:

"Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det ska ske".

Stadie 3 svarar:

"Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det".

Stadie 4 svarar:

"Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuell för mig" eller "Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdssätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min redan låga bilanvändning de närmaste månaderna".

STRATEGI 6C: STRUKTURELLA FAKTORER

Tabellen visar hur strukturella faktorer generellt i Sverige påverkar hur en person reser, samt dess inställning till olika transportmedel²⁹.

Målgrupp	Mobilitet och faktorer på påverkar mobiliteten	Kommentar
Äldre	Desto högre ålder, och när bilkörningen inte längre är möjlig, desto viktigare blir kollektivtrafik och gång. Tillgänglighetsanpassning från dörr till dörr avgör mobilitet och självständighet. Äldre upplever oftare otrygghet på offentliga platser.	Väldigt liten andel av borlängeboers äldre åker kollektivtrafik.
Unga vuxna	Har ett annat synsätt på ägandet av bil i jämförelse med äldre generationer. Yngre står för den största minskningen av bilanvändandet. Är mer öppna för förändring och hållbart resande.	Tillgänglig målgrupp. Delningslösningar såsom bilpool och cykelpool är lämpligt.
Kvinnor	Mer medvetet miljövänliga i färdmedelsval jämfört med män. Använder oftare kollektivtrafik. Gör fler kombinationsresor i jämförelse med män.	Enklare att skapa attitydförändring hos.
Män	Män använder oftare bilen och reser betydligt längre sträckor jämfört med kvinnor.	Viktig målgrupp sett till dess klimatpåverkan
Utlandsfödda	35 % av utlandsfödda kvinnor och 5 % av utlandsfödda män kan inte cykla. Lågt körkorts- och bilinnehav skapar beroende av kollektivtrafiken. Högre upplevd otrygghet i kollektivtrafiken. Personer med annan etnicitet än svensk och/eller som visar på religiös tillhörighet är mer utsatta för trakasserier och våld i kollektivtrafiken.	Utlandsfödda kvinnor är en viktig målgrupp för ökad mobilitet och möjligheter på arbetsmarknaden
Centralt boende	Korta avstånd och sammanhållen bebyggelse (urban miljö) ökar positiviteten till att köra mindre bil och ökar attraktiviteten för kollektivtrafik och cykling.	Enklare att skapa beteendeförändring hos
Boende på landsbygd/ med dålig kollektivtrafik	Resorna som görs är längre och tar längre tid. Det finns en skillnad i klimatattityd mellan kvinnor som bor i storstad, tätort eller på landsbygden. Desto mer urbant en kvinna bor desto mer positiv är hon till att köra mindre bil. Denna skillnad finns även hos män, även om den är större hos kvinnor.	Svåraste målgruppen är medelålders män med låg utbildningsnivå boende på landsbygden.

²⁹ Trivector, 2018A

HUR SKA ÅTGÄRDER KOMBINERAS?

Åtgärder inom Mobility management ska kombineras så att de främjar en beteendeförändring från steg 1 till steg 4, se avsnittet *Strategi 6A: Målgruppsanpassning utifrån beteendeförändring (s. 25)*. Om endast en viss typ av åtgärder genomförs, kommer ingen beteendeförändring att ske. Eftersträva därför att kombinera olika typer av åtgärder som främjar beteendeförändringen genom steg 1 till steg 4.

Om endast en eller få verktyg genomförs är det viktigt att se över beteendeförändringstrappan och tabellen nedan för att identifiera hur beteendeförändring genom samtliga steg kan främjas med verktyget.

Steg 1 + Steg 2 + Steg 3 + Steg 4

=

Beteendeförändring

Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
<p>Vad behöver personen för att förändra sitt beteende?</p>			
<p>Förståelse av vikten av hållbara beteenden (hållbart resande) och en vilja till att förändra sitt beteende.</p>	<p>Information om vilka för- och nackdelar som finns med tillgängliga alternativa transportmedel.</p>	<p>Stöd. Hjälp att formulera <i>om</i>, <i>när</i> och <i>hur</i> beteendeförändringen ska genomföras.</p>	<p>Kontinuerlig belöning.</p>
<p>Detta främjas genom...</p>			
<p>Synliggör fördelar med, och vikten av, hållbara beteenden genom emotionella argument och positiva budskap.</p>	<p>Information som synliggör funktionalitet hos hållbara transportmedel och därmed möjligheter. Presentera konkreta alternativ. Visa på hur och när det är möjligt att byta ut bilen.</p>	<p>Stöd intension och implementering av valt hållbart beteende.</p>	<p>Beröm, gåvor och uppmärksamhet för det nya beteende.</p>
<p>Förändring av sociala normer. Arbeta med hållbara beteenden som norm. Använd förebilder.</p>	<p>Erbjud och möjliggör att prova på ett hållbart transportmedel.</p>	<p>Stöd under testresenärsprojekt och uppföljning.</p>	<p>Uppmana personerna att göra beteendet permanent.</p>
<p>Verktyg som främjar beteendeförändring under steget är...</p>			
<p>Exempelvis informationsåtgärder och kampanjer.</p>	<p>Erbjudanden, organisation och samverkanstjänster och prova-på-verktyg³⁰.</p>	<p>Prova-på-verktyg och stöd under/efter.</p>	<p>Belönande verktyg.</p>

³⁰ Källor för tabellen är: Trivector, 2019A, Bamberg, 2013, och Bamberg, 2014



HUR UTVÄRDERAS MM?

Svårigheten med MM-verktyg är vanligen hur dess effekter ska mätas och utvärderas³¹. Det är också ofta som utvärdering inte genomförs då det ställs i konflikt med tillgängliga resurser. En mätning och utvärdering av Mobility management-arbetet är dock viktigt. Resultaten av MM behöver kunna redovisas för att legitimera ett fortsatt arbete med mjuka åtgärder.

SUMO, är en effektiv och allmängiltig metod för att utvärdera mobilitetsprojekt³². Nedan redovisas för SUMO:s analysnivåer. Det är MM-verktygets karaktär som avgör vilka av analysnivåerna som är tillämpbara under utvärderingen. Ibland saknas vissa nivåer och ibland är de ytterst svåra att mäta. I dokumentet *SUMO System för utvärdering av mobilitetsprojekt* förklaras analysnivåerna och processen närmare i detalj³³. För vissa av de verktyg som presenteras i avsnittet *Verktyg i Mobility management* ges förslag på utvärdering utifrån några av SUMO:s analysnivåer.



³¹Gröna bilister, 2018

³² SKL, 2010

³³ Trafikverket, 2014

SUMO:s analysnivåer		
Bakgrund	Y	Yttre faktorer - En beskrivning av de yttre förutsättningarna för åtgärden. Dessa är lika för alla användare.
	P	Personrelaterade faktorer - Information om den personliga situationen för olika individer, t ex för att sortera i målgrupper.
Tjänster	A	Nyttiga prestationer (aktiviteter) - Beskriver själva den ansträngning man gör i åtgärden, för att ändra beteende, t ex möten, utdelat material, infört datasystem, beslut om resepolicy etc.
	B	Kännedom om mobilitetstjänster - Antal/andel som känner till åtgärden eller projektet
	C	Användningsgrad av mobilitetstjänster - Antal/andel som visar intresse för projektet eller åtgärden, och använder sig av mobilitetstjänsten.
	D	Nöjdhet med mobilitetstjänster - Mäter hur nöjda användarna är med erbjudna tjänster
Erbjudanden	E	Acceptans av erbjudande - Antal/andel som accepterar det erbjudna alternativet och har för avsikt att ändra beteendet.
	F	Experimentellt individuellt beteende - Antal/andel som provar ett nytt färdmedel/nytt beteende.
	G	Nöjdhet med erbjudande - Visar om de som provat det nya alternativet är nöjda med detta.
Effekter	H	Permanent individuellt resebeteende - Antal/andel som permanent har förändrat sitt färdmedelsval eller annat beteende i trafiken.
	I	Systemeffekt - Ger en uppskattning av hur mycket trafikarbetet, utsläpp, olyckor etc har minskat genom det förändrade beteendet.

A photograph of a workshop wall covered in various tools. The wall is made of dark, weathered wood. Tools are organized on shelves and hanging. On the left, a large, rusty hand saw hangs vertically. Below it, a smaller hand saw hangs horizontally. In the center, a row of tools with wooden handles, including hammers and chisels, is neatly arranged on a shelf. To the right, a coiled rope hangs from a nail. The overall scene is one of a well-used, traditional workshop.

Verktyg i Mobility management

Verktygerna är anpassade efter vad som anses lämpligt för Borlänge som stad och samhälle. Verktygerna är uppdelade utifrån vad kommunen kan göra internt i kommunkoncernen för att främja ett hållbart resande bland de egna anställda, för privatpersoner samt åtgärder för externa verksamheter.

INTRODUKTION TILL VERKTYGEN

Verktygen är uppdelade utifrån om de ska genomföras internt i kommunkoncernen, mot invånarna i stort eller mot företag och andra externa verksamheter i kommunen. Verktygen för invånarna och för kommunen/kommunkoncernens anställda är uppdelade i olika underkategorier. För att veta hur verktygen ska användas och vad som är viktigt att tänka på, se avsnittet *Metod*. De verktyg som presenteras ska ses som förslag och rekommendationer då det finns fler möjliga sätt för kommunen att arbeta med Mobility management. Nedan ges en kompletterande lista på ytterligare exempel på möjliga fokusområden och åtgärder som det inte är möjligt att presenteras närmare i detta dokument.

- > Verktøy för resor till Norra- och Södra Backas handels- och industriområden; Externhandelsetableringar leder oftast till mer och längre resor med bil, även om dessa områden ligger relativt centralt i Borlänge.
- > Verktøy för pendlingsresor mellan Borlänge och Falun
- > Åtgärder för anställda på en stor eller medelstor arbetsplats
- > Cykelverkstad som aktivitet för ungdomar, lämpligen ordnat av fastighetsägare (Läs om erfarenheter från

Eskilstuna <https://www.allmannyttan.se/vad-vi-gor/cyklar-far-nytt-liv-och-ungdomar-lar-sig-hallbarhet/>)

- > Kampanj för bilfri livsstil där lådcykel, bilpool och lösningar för att hyra privatpersoners bilar marknadsförs.
- > Tillhandahåll cykelpool till hyresgäster
- > Ordna en plats i centrum för cykelreparationer och tvätt av cykel (se exempelvis cykelstället i Umeå)
- > Genomför föreläsningar om vikten av hållbart resande för kommunens anställda
- > Cykeluthyrning vid resecentrum (Läs om Lundahoj i SKLs dokument *Vägen till ett cyklande samhälle, goda exempel på kommunal cykelplanering*)
- > Placera ut cykelpumpar vid större cykelstråk (Läs om erfarenheter från Linköping och Vellinge i SKLs dokument *Vägen till ett cyklande samhälle, goda exempel på kommunal cykelplanering*)
- > Kampanj för att öka kollektivtrafiksåkning (ökar i genomsnitt icke bilburna resor med fem procentenheter)³⁴ eller för användning av pendelparkeringar
- > Utbildning i Eco-driving
- > Insatser för utökade möjligheter till distansmöten och distansarbete
- > Cykeltur för kommunens politiker, t.ex. se staden från cykel
- > Åtgärd för äldres upplevda otrygghet i offentliga rummet
- > Åtgärd särskilt riktad mot män (män kör mer bil än kvinnor)

³⁴ SKL, 2010

HUR SKA VERKTYGEN PRIORITERAS?

Motivationen till att genomföra Mobility management kan grunda sig i olika orsaker, exempelvis för att förbättra folkhälsa, minskade utgifter för sjukskrivningar, minska biltrafiken, minska bilparkeringsbehovet eller för att skapa ett mer jämställt och jämlikt transportsystem. Det kan även grunda sig i de transportpolitiska målen, där exempelvis åtgärderna *Cykla och gå till skolan* och *Cykelkurs för vuxna* bidrar till tillgänglighetsmålet. Övriga verktyg främjar i huvudsak hänsynsmålet. Beroende på vilka behov och mål kommunen har, kan därför prioritering mellan verktygen behöva variera över tid. När nya behov identifieras kan även andra verktyg behöva utformas.

Ett litet varningsfinger bör lyftas gällande prioritering av verktyg. I vardagen görs ofta kombinationsresor. Därför behövs det skapas incitament och möjligheter till att minska bilkörningen till arbetsplatser, fritidsaktiviteter, för hämtning och lämning av barn och gärna även för matinköp. Genom att kombinera verktyg som främjar hållbar arbetspendling och exempelvis *Cykla och gå till skolan*-verktyget och verktyget för *Hållbart resande till fritidsaktiviteten*, angriper vi bilresorna från olika infallsvinklar och i olika situationer där bilen anses behövas i vardagen. Effekten blir på så vis större. Därför är det viktigt att inte använda prioriteringsmetoden i syfte att hitta "det där rätta verktyget att använda", utan det är alltid kombinationen av olika verktyg som ska strävas efter. Likväl bör det eftersträvas att använda kombinationer av verktyg som tillsammans skapar beteendeförändring från steg 1-4. Det är även viktigt att notera

att olika verksamheter inom kommunkoncernen kan arbeta parallellt med olika Mobility management-verktyg. Förhoppningen är att de verktyg som presenteras i detta dokument ska nå olika målgrupper, olika typer av resor och personer på olika steg av beteendeförändringsstegen.

MaxExplorer är ett verktyg som bedömer relevansen av olika Mobility management-åtgärder utifrån ett fåtal faktorer. Då lokala förutsättningar och förhållanden avgör ett verktygs effekt bör vissa av åtgärderna som MaxExplorer bedömer som mycket relevanta, inte klassas på samma sätt för Borlänge.

Prioritet mellan verktygen

Verktyg som bidrar till ett mer hållbart resande inom kommunens organisation prioriteras över (bör göras tidigare än) åtgärder gentemot invånarna.

Bland de interna verktygen ges prioritet åt åtgärder/verktyg som:

- > Främjar ökad cykling
- > Görs gentemot avdelningar med en stillasittande arbetsmiljö och med höga sjuktal
- > Åtgärder som innebär en förbättring av ett existerande verktyg
- > Främjar en beteendeförändring hos personer på steg 1 och 3 och ger belöning åt personer på steg 4
- > Åtgärder som genomförs i kombination med andra påverkningsfaktorer såsom utökade styrmedel (exempelvis

höjd parkeringstaxa) och förändringar av infrastrukturen som främjar hållbara transportmedels relativa attraktivitet

Verktyg mot företag prioriteras gentemot de företag som:

- > Är på väg att flytta till ett centralt läge
- > Är miljöcertifierad
- > Har många tjänstemän som reser mycket
- > Är ett stort och känt företag med många offentliga kunder
- > Har en lokal, medveten och engagerad ledning och som vill vara en attraktiv arbetsgivare

Om flera av dessa prioriteringsfaktorer uppfylls och företaget bidrar med resurser till MM-arbetet bör det prioriteras att genomföra kombinationer av MM-verktyg riktat mot företaget, snarare än att försöka nå invånarna i stort. Åtgärder prioriteras att genomföras när det kombineras med andra påverkningsfaktorer såsom utökade styrmedel (exempelvis höjd parkeringstaxa) och förändringar av infrastrukturen.

Prioritet mellan verktyg gentemot invånarna ges till de verktyg som uppfyller flest av prioriteringsfaktorerna i tabellen nedan.

Vad är låg eller hög kostnad?

I prioriteringstabellen nedan nämns kostnadseffektivitet och i verktygens sammanställningstabeller bedöms kostnaden för genomförandet av verktyget som hög eller låg. Åtgärders kostnad bedöms som hög i de fall där den uppskattats till över 100 000 kronor. Observera att detta endast är en snabbt gjord

³⁵ Borlänge kommun, enkätsvar, Klimatsmart resande till jobbet

uppskattning och att närmare beräkningar behöver göras inför beslut om prioritet.

Varför prioriteras Mobility management att genomföras internt i kommunen?

Kommunens anställda är en målgrupp som vi enkelt kan nå och kommunicera till. Bland kommunens anställda är det 48.3 % som har under 5 km till arbetet, vilket betyder att omkring hälften av de anställda bör kunna gå eller cykla till sin arbetsplats. I praktiken är det dock endast 36 % som cyklar eller går under sommarhalvåret och 24.2 % som cyklar eller går under vinterhalvåret³⁵. I dagsläget är kommunen bra på att främja hållbart resande hos anställda som befinner sig på beteendeförändringssteg 2 (se avsnittet *Målgruppsanpassning*) då kollektivtrafiken och cykeln görs till mer tilltalande alternativ genom kostnadsreduktion. Det är dock viktigt att även skapa motivation till ett mer hållbart resande hos personer på beteendeförändringssteg 1, att skapa möjligheter till att prova på ett hållbart resande för personer på beteendeförändringssteg 3 och att de som reser hållbart (personer på beteendeförändringssteg 4) belönas.

Bland kommunens anställda är sjuktalen höga, vilket resulterade i kostnader på omkring 43,4 miljoner kronor i sjuklön under år 2018 och uppskattningsvis omkring ytterligare 100 miljoner kronor i kostnader för övertidsarbete, kvalitetsbrister och produktionsbortfall etc.³⁶. Fysisk aktivitet på arbetsplatser och i

³⁶ HR-avdelningen, 2020-03-04

samhället i stort bör adresseras för att förebygga sjukfrånvaro³⁷. Prioritering av verktyg som gynnar en överflyttning från bil till cykel bland kommunens anställda skulle troligen innebära stora ekonomiska besparingar för kommunen.

Det är även viktigt att kommunen är en förebild i arbetet med att öka det hållbara resandet³⁸.

Prioritetspunkt	Kommentarer
Genomförs gentemot målgrupper vars boende och/eller sysselsättning det finns goda möjligheter att resa hållbart till/från	Särskilt avgörande för resultatet. I många fall är det dock svårt att säkerställa att både arbetsplats och boende är lokaliserat kollektivtrafiksnära eller inom cykelavstånd för samtliga inom målgruppen.
Bedöms relevant och har visats ge god effekt i andra fall gällande förändring av attityd till alternativa transportmedel och av resvanor	Se sammanställningstabellerna för varje verktyg. Det kan vara värt att fundera på om vi vill genomföra åtgärder som är obeprövade eller där effekten bedöms som mycket osäker. Det kan dock finnas mervärde i att testa en ny metod sett till kunskapsspridning och nationellt intresse där Mobility management-arbetet kan marknadsföra Borlänge som en framåtsträvande stad. Notera dock att utvärdering är än mer betydelsefullt när obeprövade verktyg används och att resurser krävs till utvärderingen.
Kommunens rådighet	Hur enkelt är det för kommunen att förändra attityden till ett visst transportmedel? Kommunens rådighet bedöms som större för cykling, då Dalatrafik i hög grad påverkar människors attityd till kollektivtrafiken.
Genomförs i samband med införande av styrmedel	Attityden till ett transportmedel kan ses utifrån dess relativa attraktivitet. Minskar bilens relativa attraktivitet på grund av exempelvis höjd bilparkeringstaxa, är det fördelaktigt att samtidigt öka hållbara transportmedels relativa attraktivitet genom Mobility management.

³⁷ Försäkringskassan, 2015

³⁸ Garcia-Sierra, et al., 2015

<p>Genomförs i samband med förändringar av infrastrukturen eller förbättringar av utbud som främjar hållbara transportmedels relativa attraktivitet</p>	<p>Exempelvis nybyggda cykelvägar, utvecklad kollektivtrafik etc.</p>
<p>Åtgärder som förbättrar effekten av redan existerande verktyg</p>	<p>Kommunen främjar i dagsläget hållbart resande genom olika erbjudanden. Förbättringar av dessa verktyg kan göras med små insatser och kan förhoppningsvis kraftigt öka effekten av verktygen. Om verktygen inte ges rätt förutsättningar för att fungera blir det svårt att argumentera för dess effekt och betydelse.</p>
<p>Bidrar till ett innovativt Borlänge som växer och utvecklas på ett balanserat sätt (ekonomisk hållbart Borlänge)</p>	<p>Kan verktyget förväntas främja den ekonomiska hållbarheten i kommunen eller ge ekonomiska fördelar? Läs fördjupningsavsnittet <i>Ett ekonomiskt hållbart Borlänge</i>.</p>
<p>Bidrar till ett Borlänge där människor lever ett gott liv med jämlika och jämställda förutsättningar för hälsa, trygghet och lärande (Socialt hållbart Borlänge)</p>	<p>Verktug som främjar ett jämlikt och jämställt transportsystem. Se avsnittet <i>Strategi 6C Strukturella faktorer</i> och fördjupningsavsnittet <i>Ett socialt hållbart Borlänge</i> för bättre förståelse av vad som kan bidra till detta.</p>
<p>Bidrar till en förändring av sociala normer gällande färdmedelsval</p>	<p>Läs <i>Strategi 2: Sociala normer</i>.</p>
<p>Genomförs gentemot en målgrupp som får förändrad resväg på grund av byggprojekt, vägarbete eller en livsförändring</p>	<p>Detta tas bland annat hänsyn till i verktygen <i>Välkomstpaket till nyinflyttade</i>, <i>Studenter reser hållbart</i> och <i>Cykla och gå till skolan</i>.</p>
<p>Verktug som ger ett mätbart resultat</p>	<p>För att kunna motivera ett fortsatt arbete inom Mobility management är det betydelsefullt att kunna mäta resultatet. Observera att det framförallt är viktigt att kunna mäta resultatet av verktyg som är otestade.</p>
<p>Verktug som är kostnads- och resurseffektiva</p>	<p>Exempelvis blir det ofta mer kostnads- och resurseffektivt om det finns existerande kommunikationskanaler till målgruppen (t.ex. företagspersonal eller kommunens egna anställda).</p>

Mobility management för kommunens anställda

I Borlänge är kommunen den största arbetsgivaren och kommunens egna anställda är därför en stor och viktig målgrupp. I dagsläget är Borlänge kommun bra på att främja hållbart resande hos anställda som befinner sig på beteendeförändringssteg 2. Det är dock viktigt att främja ett hållbart resande även för personer på andra steg.

STYRMEDEL

Ett exempel på styrmedel är kommunens resepolicy. En kombination av styrmedel och aktiviteter som främjar minskat bilresande och en överflyttning till hållbara transportmedel på företag och i verksamheter har i genomsnitt resulterat i att verksamheterna minskat sin bilkörning med 15–20 %. Används även ekonomiska styrmedel, exempelvis höjda parkeringsavgifter, minskar bilkörningen med 20–25 %. En resepolicy i kombination med tillhandahållande av tjänstebilar (bilpool) har i tidigare fall visats resultera i en 10–20 % minskning av körda mil i tjänsten. Det finns dessutom en tendens till minskat bilresande till arbetet som följd av att man inte får använda sin privata bil i tjänsten³⁹.



³⁹ Gröna bilister, 2018

UPPDATERAD RESEPOLICY

En resepolicy kan antingen enbart gälla resor inom tjänsten eller även gälla de anställdas resor till och från jobbet. När kommunen utvecklar nästa resepolicy kan även anställdas resor till och från arbetet inkluderas.

Genom resepolicyen bör vi göra det lika enkelt (om inte enklare) att få ersättning för kollektivtrafiksresor i tjänsten som ersättning för användning av privat bil. För användning av buss är det i dagsläget endast möjligt att få resan betald genom att använda de busskort som arbetsplatsen tillhandahåller. Det bör även vara möjligt att få ekonomisk ersättning när privat cykel används i tjänsten.

I dagsläget beskrivs det i kommunens resepolicy att användande av egen bil för resa i tjänsten ska undvikas och endast får ske efter överenskommelse med närmaste chef. Milersättning ges. Det hållbara resandet främjas än mer om arbetsgivaren nekar milersättning för användning av privat bil i tjänsten under ett visst antal km⁴⁰, alternativt att ersättning för resor i tjänsten med privat bil endast beviljas i undantagsfall. Undantaget kan exempelvis gälla för geografiskt spridda arbetsplatser där tillgång saknas till kommunens egna bilar och där kollektivtrafiken har dålig turtäthet. Sådana här "striktare" resepolicyer har exempelvis införts i Lerum, Lund och Botkyrka kommun⁴¹. En rekommendation är att Borlänge kommuns arbete med att uppdatera resepolicyen utgår

⁴⁰ Klimatkommunerna, u.å.

⁴¹ Gröna bilister, 2020

från Trafikverkets dokument *Mötes- och resepolicy, inspiration, fakta och exempel.*

Uppdaterad resepolicy, sammanställning av verktyget	
Kostnad. Hög/låg	Låg
Resursbehov	Kan bedömas utifrån kommunens tidigare erfarenheter
Samverkan	HR-avdelningen
Framgångsfaktorer	En förståelse och vilja hos politiken att stärka resepolicyen. HR och chefers säkerställande av efterlevnad av resepolicyen. De riktlinjer som anges i resepolicyen behöver accepteras internt.
Effekt	<p>En potentiell effekt av en resepolicy kan vara att resor undviks, men vad detta ger i form av till exempel energi- och koldioxidbesparingar kan också vara svårt att beräkna. Orsaken är att det är svårt att avgöra vilka resor som är onödiga och vilka som är nödvändiga. Förutom energi- och utsläppsbesparingar kan en resepolicy ofta även leda till tids- och kostnadsbesparingar för en kommun⁴².</p> <p>I kombination med bilpool ger en resepolicy 10-20 % minskning av körda mil i tjänsten och därutöver minskad bilkörning till och från arbetet⁴³. Botkyrka: Från år 2007 till år 2016 har utbetalningen av ersättning till privat bil i tjänsten minskat med cirka 70 %. Lerum: 79 % väljer kollektivtrafik i första hand för tjänsteresor, och 70 % svarar att möten förläggs på kollektivtrafiknära platser. Om tjänsteresan är kortare än 2 km väljer 69 % gång eller cykel i första hand⁴⁴.</p>
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
B	Andelen anställda som känner till resepolicyen
E	Andelen av de anställda som har för avsikt att följa resepolicyen
H	Andelen anställda som följer resepolicyen. Andelen anställda som inte tar bilen till arbetet.
I	Hur mycket utsläppen minskat från resor under arbetstid i kommunen. Minskade kostnader för kommunen.

⁴² Statens Energimyndighet, u.å.

⁴⁴ Gröna bilister, 2020

⁴³ Gröna bilister, 2018

KOMMUNENS RESEPOLICY – STYRNING

Borlänge kan inspireras av Region Skånes arbete med tjänsteresor. I Region Skåne har det varit mycket effektivt att följa upp statistiken för tjänsteresorna och kommunicera den för ledningsgrupper, på intranät etc. Ett statistik-uppföljningsprogram används som räknar samman kostnader och utsläpp från olika tjänstereseslag för varje månad. Alla medarbetare har tillgång till sammanställningen och kan följa upp statistiken för hela organisationen eller för respektive förvaltning, avdelning, enhet eller kostnadsansvar. När de anställda såg nedbruten statistik över kostnader och utsläpp och kunde jämföra sig med andra avdelningar upplevde Region Skåne att en förändring skedde per automatik. Det har varit uppskattat av organisationens ledningsgrupper och upplevts som mycket effektivt ur beteendepåverkanssynpunkt. Det är viktigt att statistiken är nedbrytbar så långt som möjligt för att avdelningar inte ska skylla

ifrån sig på andra, något som är enkelt hänt om fler än 100 personer omfattas av statistiken⁴⁵.

Borlänge kan även inspireras av hur Örebro kommun visar på ett tydligt ledarskap kring sin resepolicy:

"En viktig förutsättning för ett framgångsrikt miljö- och hälsofrämjande arbete är ett brett engagemang hos dig som medarbetare och förtroendevald. Vi vill att du som medarbetare och förtroendevald ska omfattas av de grundläggande värderingarna för ett förändrat resbeteende och den här policyn ger en bild av vårt synsätt och våra ambitioner som arbetsgivare. Policyn ska omfatta alla: politiker, chefer och medarbetare..."⁴⁶

Region Kalmar län har utvecklat inspirationsfilmer att använda som diskussionsunderlag under arbetsplatsträffar gällande resefria möten, se länk⁴⁷. Kanske kan deras material användas, alternativt kan Borlänge kommun utveckla eget material med inspiration från Region Kalmar.

Kommunens resepolicy - styrning, sammanställning av verktyget

Kostnad. Höga/låga	Beror på kostnaden för statistikuppföljningsprogram
Resursbehov	Statistikuppföljningsprogram och ansvarig för att distribuera informationen.
Samverkan	Gärna med Region Skåne för ytterligare information om deras erfarenheter
Framgångsfaktorer	Ledningsgruppers implementering. Tydligt ledarskap och engagemang från högsta ledning
Effekt	God effekt enligt Region Skåne, men ingen exakt beräkning har hittats.

⁴⁵ Klimatkommunerna, 2016

⁴⁶ Klimatkommunerna, u.å.

⁴⁷ Youtube, Region Kalmar län,

https://www.youtube.com/user/Ltkalmar/videos?disable_polymer=1, Se filmerna:

"Tillsammans för bättre möten", "Var med på video istället", "Smidigt att koppla upp sig till videomötet", och "Vad med på videomötet via telefonen".

INFORMATIONÅTGÄRDER INTERNT

Informationsåtgärder innebär att resenärer förses med information och rådgivning, både före och under resan genom exempelvis en webbplats, applikation eller informationstavla.

Informationsåtgärder ger framförallt effekt om det kombineras med andra åtgärder. Enskilt har informationsverktyg en mycket liten effekt på människors beteenden. Se därför till att kombinera informations-åtgärderna med andra verktyg.



INFORMATION OM RESEPOLICY OCH HÅLLBART RESANDE

Det är närmaste chef som ansvarar för att anställda och förtroendevalda har den kunskap, motivation, information och utbildning som krävs för att följa kommunens resepolicy. Om detta säkerställs i tillräcklig utsträckning i dagsläget är svårt att bedöma. För resepolicyens implementering är det viktigt att anställda och nyanställda får information om resepolicyen. Det är även viktigt att anställda får den information de behöver för att enkelt kunna följa resepolicyen; Hur gör du när du behöver resa kollektivt under arbetstid? Hur får du tillgång till kollektivtrafikkort? Hur lånar du kommunens bilar och el-cyklar? Finns det en person som är ansvarig och som du kan kontakta gällande problem med busskorten, bilarna eller cyklarna? Är det möjligt att låna kommunens bilar och cyklar på fritiden?

Exempelvis kan informationen sammanställas i ett välkomstbrev som skickas till nyanställda eller inkluderas på *Ny på jobbet*-fliken på Insidan.

En enkel åtgärd för att förbättra informationen för anställda gällande hur de reser hållbart under arbetstid är exempelvis att se till att det finns tillgänglig information på Insidan. Länkarna till instruktioner om hur du reser hållbart i Resepolicyen behöver fungera. Det är även lämpligt att utöka informationen om de möjligheter som finns till ombyte och dusch på arbetsplatserna då

Enkät svar, Klimatsmart resande till jobbet:

"Jag reste med tåg och buss i ca två år utan att veta att jag kunde ha fått ett rabatterat pris. I och för sig var det min miss eftersom jag inte sökte efter den informationen på insidan, men ni kanske kunde marknadsföra det lite mer. Jag fick sedan information om det från en kollega, samma kollega berättade även om att det fanns förmånscykel att hyra, vilket jag inte hade någon aning om"

22 % av de anställda svarade "vet ej" gällande om de är nöjda med duschmöjligheterna⁴⁸.

Genom att appen Dalatrafiks Reseplanerare är förinstallerad när anställda får en ny jobbtelefon kan tröskeln för att åka kollektivt

under arbetstid minska. Kanske skulle även betalning av kollektivtrafiksresan kunna möjliggöras via appen i jobbtelefonen. Det kan även informeras om funktionen mötesplaneraren som finns på Dalatrafiks hemsida och som visar när det är bäst att starta ett möte utifrån busstiderna.

Kommunen ger i dagsläget nettolöneavdrag på årskort på kollektivtrafiken till anställda genom Resekort Företag. I dagsläget är det dock 36 % av de anställda som inte vet om möjligheten att teckna Resekort Företag via arbetsgivaren⁴⁹. Kanske påverkas detta av att erbjudandet inte är tillgängligt för alla, men oavsett visar det på ett behov av att bättre informerar om denna möjlighet.

Det är även av stor betydelse att information ges om vikten av att resa hållbart. Medvetenheten om kopplingen mellan bilanvändning och klimatförändringar, hälsoproblem orsakat av en stillasittande livsstil, föroreningar och buller behöver öka. Läs vidare i avsnittet *Strategier för kommunikation* (s. 21)⁵⁰.

⁴⁸ Borlänge kommun, enkät svar, Klimatsmart resande till jobbet

⁴⁹ ibid

⁵⁰ Andersson, 2020

Information om resepolicy och hållbart resande under arbetstid, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Chefsledarskap och kunskap. Informationsmaterial.
Samverkan	Kommunikationsavdelningen, Dalatrafik, It-service
Framgångsfaktorer	Tydligt ledarskap och väl kommunicerat att vi ska resa hållbart i kommunen och varför detta är viktigt. Minska trösklar. Kombinera med verktygen under avsnittet <i>Styrning</i> . En framgångsfaktor för Resekort företag är en högre taxa på arbetsplatsparkeringen, då ekonomiska incitament till att nyttja kortet annars försvagas ⁵¹ .
Olika ambitionsnivåer	<u>Nästa nivå:</u> Hur säkerställer vi att information om resepolicy, hur du reser hållbart, erbjudanden om Resekort företag, förmånscykel, vikten av hållbart resande och info om duschmöjligheter ges till nyanställda? <u>Nästa nivå:</u> Förinstallation av Dalatrafiks app i
Effekt	Effekterna för allmänna informationskampanjer är 0,2-1 % minskat resande med bil. Beräkningar bygger på informationsinsatser där målgruppen i många fall är stor och odefinierad vilket gör det svårt att nå ut med budskapet. När målgruppen är känd ökar chanserna till bra effekter ⁵² . Dock bör inte denna insats främst ses som ett informationsverktyg, utan en åtgärd för att stärka implementeringen av resepolicy och nyttjandet av kommunens erbjudanden. I kombination med bilpool ger en resepolicy 10-20 % minskning av körda mil i tjänsten och därutöver minskad bilkörning till och från arbetet ⁵³ . Om informationen om resepolicy och hur du följer den är tydlig stärker det resepolicyns effekt. Rabatterat kollektivtrafikkort kan effektivt öka de anställdas användning av kollektivtrafiken ⁵⁴ . Priselasticiteten för rabatt på kollektivtrafik är -0,3. Detta innebär att om rabatten är 20 % ökar andelen kollektivtrafikresenärer med 6 % ⁵⁵ . Om informationsspridningen om Resekort Företag är begränsat påverkar detta verktygets effekt.

⁵¹ EPOMM, u.å.D.

⁵² Trivector, 2013

⁵³ Gröna bilister, 2018

⁵⁴ ibid

⁵⁵ Trafikverket och SKL, 2012

KOLLEKTIVTRAFIKSINFO I ENTRÉER

Det är viktigt att de som reser med kollektivtrafik får användarvänlig och tilltalande information innan, och under, resan. Dalatrafiks reseplanerar-app svarar på denna typ av frågor, men kommunen kan främja att denna information blir än mer lättillgänglig för dess anställda. Det är bra om kommunen ökar medvetenheten om kanaler där kollektivtrafikinformation är tillgänglig, t.ex. om reseplaneraren, Dalatrafiks hemsida och där det är möjligt att köpa kollektivtrafikkort⁵⁶.

Förslagsvis installerar kollektivtrafikförvaltningen informationsskärmar vid entréer på några av de större kommunala arbetsplatserna med information om när bussar och/eller tåg i realtid går från närliggande hållplatser⁵⁷. Annan information kopplat till kollektivtrafiksresor kan även erbjudas på/i anslutning till dessa digitala skärmar, exempelvis på planscher eller informationstavlor.

Realtidsinformation som kollektivtrafiksresenär behöver kunna få svar på inför en resa:

- > Kan jag åka kollektivt på den här resan, och i så fall vilken/vilka linjer finns?
- > När kan jag resa?
- > Vilka anslutningsmöjligheter finns? Behöver jag byta? I så fall, hur fungerar bytet på den aktuella hållplatsen/stationen och vilken service finns att tillgå?
- > Hur lång tid tar resan?
- > Finns det alternativ?
- > Vad kostar det? Finns det några rabatter?
- > Hur bokar och betalar jag resan?
- > Finns det några "planerade störningar" för denna resa jämfört med ordinarie tidtabell?
- > Vilken service finns ombord på fordonet?
- > Finns parkering och vad kostar det?
- > Vilken hållplats går bussen ifrån?
- > Går linjen och anslutningar som planerat (realtidsinformation strax före resan)?
- > Hur pålitlig är den här förbindelsen (punktlighet)?
- > Finns det några resegarantier om resan inte fungerar som planerat?
- > Hur trafiksäker och miljövänlig är denna resa?

⁵⁶ Trafikverket och SKL, 2012

⁵⁷ Se exempelvis Region Skåne som infört detta <https://p74jjbc7bn3qsjd01tplt5dw-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2019/09/att-skapa-klimatsmarta-beteenden.pdf>

Enkät svar från en anställd på Borlänge kommun,
Klimatsmart resande till jobbet:

"Bara detta om hur man bokar/köper en biljett har i alla fall för mig varit ett hinder under lång tid. Jag är inte inkompetent så att jag inte kan ta reda på det själv, med det har ändå inneburit ett hinder till förändrade vanor. Berätta och beskriv om de appar man kan använda för att lättare planera sitt resande kollektivt."

Statisk information som kollektivtrafiksresenär behöver kunna få svar på inför en resa:

- > Linjenätet: linjer och utbud (tidtabell). Presentera särskilt huvudlinjer/ stomlinjenät. Detta ger en tydlig bild av kollektivtrafiken och sänker tröskeln för kollektivtrafikanvändandet
- > Biljetter: biljettyper, biljettpriser, köpställen, rabatter, speciella erbjudanden.
- > Bussars och hållplatsers tillgänglighet.
- > Andra erbjudanden (t.ex. samarbete med bilpooler/hyrbilar).
- > Var och hur man kan framföra förbättringsförslag och klagomål.
- > Var och hur man anmäler borttappade föremål.
- > Kartor av området kring hållplatsen för att kunna hitta slutdestinationen.⁵⁸
- > Vilka resor det är möjligt att ta med cykeln på

⁵⁸ Trafikverket och SKL, 2012

Information om kollektivtrafiksinfo i entréer, Sammanställning av verktyget	
Kostnad, hög/låg	Låg kostnad. Beror på antalet skärmar.
Resursbehov	Underhåll av skärmar. Kontaktvägar för felanmälan.
Samverkan	Dalatrafik och kommunikationsavdelningen
Framgångsfaktorer	Framhäv vid skärmarna möjligheten att köpa Resekort Företag som anställda, liksom vikten av att resa hållbart för miljö och klimatet och det lokala samhället (se avsnittet <i>Strategier för kommunikation</i>). Avgörande framgångsfaktor är tillgänglighet och användarvänlighet. En trevlig design lockar till sig fler användare. Tanken är även att skärmarna kan marknadsföra kollektivtrafiksåkande samtidigt som det minskar tröskeln för att åka kollektivt genom att ge information. Kombinera verktyget med andra verktyg som främjar beteendeförändring för personer på steg 1 och steg 3.
Olika ambitionsnivåer	Beror på hur många arbetsplatser skärmarna och informationstavlorna placeras på.
Effekt	Bidrar till att öka kollektivtrafiksresandet ⁵⁹ . Effekterna för allmänna informationskampanjer är 0,2-1 % minskat resande med bil. Beräkningar bygger på informationsinsatser där målgruppen i många fall är stor och odefinierad vilket gör det svårt att nå ut med budskapet. När målgruppen är känd ökar chanserna till bra effekter ⁶⁰ . MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 6.1/10 ⁶¹ . För varje mil som görs med kollektivtrafik istället för bil sparar kollektivtrafiksresenären mellan 30 och 40 kronor. Forskning visar att kollektivtrafikresenärer rör sig betydligt mer än de som kör bil. I genomsnitt rör sig kollektivtrafikresenärer mer än fyra gånger så mycket per dag ⁶² .

⁵⁹ EPOMM, u.å.F.

⁶⁰ Trivector, 2013

⁶¹ EPOMM, u.å.G.

⁶² Region Sörmland, u.å.

ERBJUDANDEN, ORGANISATIONS- OCH SAMVERKANSVERKTYG

Vanligen benämns en kategori av MM-verktyg som Organisations- och samverkansverktyg. Dessa styr upp olika typer av MM-tjänster för att tillhandahålla alternativ till privat bil, exempelvis bildelningstjänster, bilpooler, lånecyklar. Med erbjudanden syftas till åtgärder som ofta benämns som marknadsföring, exempel rabatterad kollektivtrafik⁶³. Nedan presenteras verktyg som ska bidra till att öka det hållbara resandet genom att göra det enklare och mer attraktivt.



FÖRMÅNER SOM GYNNAR HÅLLBART RESANDE

Kommunen erbjuder i dagsläget dess tillsvidareanställda möjlighet att köpa en förmåncykel. Kommunen erbjuder även nettolöneavdrag vid köp på årskort på kollektivtrafiken (Resekort Företag) till personer med tillsvidareanställning eller med en tidsbegränsad anställning med minst 12 månaders anställningstid kvar.

I svaren från enkäten *Klimatsmart resande till jobbet* som gjorts bland kommunens anställda, var det flera som framförde att det vore en förbättring om även cykelutrustning gick att köpa som förmån. Framförallt var det flera som betonade möjligheten att köpa vintercykeldäck till ett lägre pris för att möjliggöra cykling större delen av året. Detta vore särskilt positivt sett till hur många som i dagsläget cyklar under sommaren, men som sedan kör bil under vinterhalvåret. Om kommunen ska erbjuda att köpa vintercykeldäck på förmån bör vintercykling samtidigt marknadsföras på andra sätt, exempelvis en variant av verktyget *Kommunens testcyklister/testresenärer* som fokuserar på vintercykling.

⁶³ Gröna bilister, 2018

Förmåner som gynnar hållbart resande, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Vissa administrativa kostnader, exempelvis för att dela ut kort, underskrifter för utlämnande samt för HR-avdelningen som måste lägga in uppgifterna om förmånen i lönesystemen.
Resursbehov	Inget ytterligare resursbehov i jämförelse med dagsläget
Samverkan	Samarbete med Cykelcentrum i Borlänge. Samarbete med upphandlingscenter.
Framgångsfaktorer	Kombinera med kampanjer och prova-på-åtgärder som fokuserar på vintercykling. Informera tydligt om det utökade erbjudandet.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: Fortsätt att erbjuda förmånscykel och Resekort Företag som i dagsläget Nästa nivå: inkludera vintercykeldäck i erbjudandet med förmånscykel
Effekt	255 personer har nyttjat erbjudandet om förmånscykel (2020-03-25). Energimyndigheten skriver: "Med leasingcyklar eller låncyklar till de anställda för kortare tjänsteresor samt för resor till och från arbetet kan energiåtgången minska i någon grad. Den mest positiva sammanlagda effekten erhålls dock sannolikt genom ökad motion för anställda" ⁶⁴ . Gröna bilister menar att rabatterat kollektivtrafikkort effektivt kan öka de anställdas användning av kollektivtrafiken ⁶⁵ . Priselasticiteten för rabatt på kollektivtrafik är -0,3. Detta innebär att om rabatten är 20 % ökar andelen kollektivtrafikresenärer med 6 % ⁶⁶ . I Jönköpings kommun har mer än 20 % av personalen tecknat ett avtal om förmånscykel. Utvärderingar visar att 75 % av deltagarna har börjat cykla mer som en följd av försöket. Majoriteten av deltagarna har valt en elcykel eller el-assisterad lådcykel och för mer än 25 % har cykelresan ersatt en tidigare bilresa ⁶⁷ .

⁶⁴ Statens Energimyndighet, u.å.

⁶⁵ Gröna bilister, 2018

⁶⁶ Trafikverket och SKL, 2012

⁶⁷ Enligt Region Sörmland, u.å.

CYKELSERVICE UNDER ARBETSTID

Ibland hindras en person från att använda sin cykel på grund av mindre problem eller brister såsom en punka eller en felinställd växel. Detta skapar för många en tids- och kostnadsmässig tröskel när det krävs att ta sig till en cykelverkstad för att få hjälp. När orsakerna till varför personer inte cyklar undersöktes i Botkyrka, visade det sig att en trasig cykel eller oro för att cykeln skulle gå sönder, var stora och vanliga hinder. Det saknas dock cykelbutik och cykelverkstad där detta undersöktes i Botkyrka, vilket skiljer sig från Borlänge⁶⁸.

För att motverka denna typ av hinder i Borlänge kan kommunen som arbetsgivare låta anställda få sina cyklar servade under arbetstid. Detta bör göras flera gånger per år.

En cykelverkstad hyrs in och kommer till kommunens lokaler och servar och reparerar de anställdas cyklar. Tjänsten kan vara gratis eller erbjudas till ett reducerat pris. En alternativ lösning kan vara att personal på arbetsplatsen som är kunnig om cyklar får lägga arbetstid på att hjälpa kollegorna med deras cyklar. Denna insats har testats på Tillväxt- och regionsplaneförvaltningen på Region Stockholm. En femtedel av de anställda nyttjade tjänsten⁶⁹.



⁶⁸ Boverket, u.å.

⁶⁹ Region Sörmland, u.å.

Cykelservice under arbetstid, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Kostnaden för åtgärden varierar beroende på hur ofta servicen genomförs och hur omfattande den är. Exemplet från Stockholm innebar en kostnad på cirka 15 000 kronor per gång vilket omfattade två cykelmekaniker inklusive servicestation som kunde åtgärda drygt 50 cyklar per på en dag.
Resursbehov	Upphandling med cykelverkstad och ansvarig på kommunen för att sprida information om erbjudandet.
Samverkan	Samarbete med upphandlingscenter, cykelverkstad och kommunikationsavdelningen
Framgångsfaktorer	Tydligt kommunicerat erbjudande.
Olika ambitionsnivåer	Avgörs av hur ofta erbjudandet ges och om servicen ges gratis eller till rabatterat pris.
Effekt	På tillväxt- och regionplaneförvaltningen i Stockholm är bedömningen att cirka en femtedel av medarbetarna använder sig av tjänsten. Cykelservice ger möjlighet för befintliga cyklister att förbättra sin cykelupplevelse samtidigt som det kan motivera andra att börja cykla ⁷⁰ . Verktyget kan stärka effekten av andra åtgärder.
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?" s. 30-31)	
A	Vad verktyget innebär
B	Antal som känner till möjligheten att få cykelservice under arbetstid
C	Andelen av målgruppen som nyttjar erbjudandet om cykelservice under arbetstid

⁷⁰ ibid

HEJ KOLLEGA, SKA VI SAMÅKA?

Flera studier i Sverige och andra länder visar vilka faktorer som är viktiga för att anställda ska samåka till sina arbetsplatser:

- > samma målpunkt och bekanta personer
- > samma och regelbundna tider
- > samma kön – kvinnor åker helst med kvinnor
- > lång färdväg – minst 20 km enkel väg
- > liten tidsförlust jämfört med att köra själv
- > otillfredsställande allmänna kommunikationer – få alternativ till bil och/eller dyrt med parkeringsplatser vid destinationen⁷¹.

40,5 % av kommunens anställda svarade "stämmer ej" på frågan om de undersökt möjligheterna med att samåka till deras arbetsplats eller att de vet hur de ska gå tillväga. Detta visar på att det finns en stor förbättringspotential i frågan. Ett sätt för kommunen att främja samåkning på ett kostnadseffektivt sätt, och som inte kräver större arbetsinsatser, är att skapa ett digitalt forum för de anställda där de kan annonsera ut intresse för att samåka. Detta är möjligt via Insidan, exempelvis på samma sätt som det i dagsläget annonseras ut på TAGE. Alternativt kan kommunen skapa skjutsgrupper i appen Skjutsgruppen⁷².

I samband med att detta görs kan kommunen genom de interna kanalerna uppmuntra till samåkning. Ett inspirerande exempel är Umeå kommun som under 2019 gjorde en kampanjfilm för att

uppmåna till samåkning samtidigt som skjutsgrupper skapades. I kampanjen framhövs det att samåkning är snällt, roligare, en möjlighet till att lära känna varandra samt att det är klimatsmart⁷³.

Enkät svar - Klimatsmart resande till jobbet:

"Att det kanske finns något forum där man kan lägga upp vid intresse av samåkning, varifrån man åker och tider etc."

"Samåkningsforum på Insidan för att underlätta kontakt mellan personer som ex. jobbar på Stadshuset men inom olika verksamheter."

"Kanske hjälper till att starta en samåknings pool. Att man har en sida när man kan klicka i att man vill åka med någon. Då skulle det vara lättare att se vem som bor åt samma håll. Idag har man ju bara koll på sina egna kollegor och inte på nån annan i huset."

⁷¹ Trafikverket, 2006

⁷² Se <https://skjutsgruppen.nu/>

⁷³ Umeå kommun, 2020

Hej kollega, ska vi samåka?, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg.
Resursbehov	Ansvarig för att publicera och organiserar arbetet.
Samverkan	Stöd från kommunikationsavdelningen för utformande av kommunikationsmaterial eller kampanj samt spridning på Insidan.
Framgångsfaktorer	Uppmana till samåkning (marknadsför samåkning) och kombinera med <i>Uppdaterad resepolicy</i> . En framgångsfaktor är om särskilda parkeringsplatser är reserverade för de som samåker. Det är viktigt att de som samåker effektivt och på ett noggrant sätt matchas ihop. Se även punkterna ovan.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: Publicera på Insidan Nästa nivå: Skapa skjutsgrupper och skapa en kampanj som uppmanar till samåkning.
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 5.8/10. Verktyget ger ofta endast en låg effekt. Utan en kraftfull marknadsföring förväntas endast omkring 4 % att använda samåkningssystem. Med bra marknadsföring och i övrigt gynnsamma förutsättningar kan man däremot få med 10–20 % av personalen ⁷⁴ . Borlänge kommun bör avvakta med att införa denna typ av åtgärd tills parkeringssystemet skapar starkare incitament till att samåka.

⁷⁴ Gröna bilister, 2018

PROVA-PÅ KAMPANJER INTERNT

Prova-på kampanjer innebär att vanebilister åker kollektivt och/eller cyklar under en viss tid i utbyte mot exempelvis hälsokontroller eller gratis kollektivtrafikkort. Det finns en stor potential för överflyttning från privatbil till kollektivtrafik genom denna typ av verktyg, i synnerhet då det riktas mot större samlade arbetsplatsområden med begränsad parkeringstillgång. I utvärderingen av ett svenskt testresenärsprojekt inriktat på arbetsresor var det 51 % av testresenärerna som ett halvår efter testmånaden fortfarande regelbundet arbetspendlar med kollektivtrafik (minst 3 dagar per vecka)⁷⁵.

Deltagarna av testresenärsprojekt och testcyklister är troligen betydelsefulla inspiratörer och normskapare. I ett projekt ansåg 80 % av deltagarna att de hade påverkat sin omgivning med sitt cyklande under testprojektet⁷⁶.

Trafikverket skriver: *"I samtliga kampanjer där resultatet prognostiserats är de ekonomiska vinsterna av kampanjerna stora. Enligt intervju med Värmlandstrafik är det ett vanligt mått att man räknar med att kostnaderna för en testresenärskampanj betalar sig efter ett år, förutsatt att kampanjen är gjord på ett lämpligt sätt"*⁷⁷.

Prova på-kampanjer som gynnar cykling har en stor kostnadseffektivitet. I Uppsala var nyttan 12 gånger större än

kostnaden pga. besparingar genom färre sjukskrivningsdagar bland deltagarna⁷⁸. Cyklister är den trafikantgrupp som själva upplever sig som friskast, de har bättre psykisk hälsa, större rörlighet, lägre stressnivåer och känner sig mindre ensamma än andra trafikanter⁷⁹. Sett till dessa faktorer är det kampanjer som gynnar cykling som är mest lämpligt för kommunen att genomföra. Nedan presenteras två kampanjer som kommunen kan genomföra.



⁷⁵ Trivektor traffic, 2012

⁷⁶ Göteborgsregionen, u.å.

⁷⁷ Trafikverket, 2012A

⁷⁸ SKL, 2010

⁷⁹ Trivektor, 2018B

KOMMUNENS TESTCYKLISTER/TESTRESENÄRER

Många kommuner arbetar med olika typer av testcyklist-projekt. Projekten har uppfattats mycket positivt av både kommuner och kommunanställda, och en tid efter projektslut är det en majoritet av deltagarna som fortsatt cykla till och från jobbet och många som valt att skaffa en egen el-cykel⁸⁰. Det är viktigt att testresenären/testcyklisten får formulerat ett mål för hur mycket han/hon/hen ska transportera sig med cykel för att en beteendeförändring ska ske⁸¹.

Kommunen skulle kunna erbjuda gratis prova-på-kort på kollektivtrafiken i samband med att taxa införs på en kommunal arbetsplatsparkering. Resekortet kan vara för ett par veckor och erbjudas i kombination med att andra Mobility management-åtgärder sätts in. Personerna som får kollektivtrafikkort får rapportera hur mycket kortet nyttjats, hur de har upplevt resandet och om de kan tänka sig att fortsätta att resa hållbart. Det är även strategiskt att ge erbjudandet till nyanställda i kombination med information om hur kollektivresandet fungerar i kommunen. Personer som genomgår en livsförändring, såsom byte av arbetsplats, är mer öppna för att testa nya resvanor⁸². Prova-på-

Resultat från två testcyklist-projekt

- > Ett år efter avslutat projekt var det 75 % som cyklade lika mycket eller mer
- > 39 % av de 240 deltagarna har köpt en egen el-cykel och minskat sitt bilanvändande.

Källa: Klimatkommunerna, 2016

kortet blir även ett sätt att tydligt förankra kommunens vision hos nyanställda.

En annan variant kan vara att fokusera på anställdas vintercykling. Detta bör i sådana fall göras i samband med att vintercykeldäck blir tillgängliga att köpa till förmånspris (se avsnittet *Förmånscykel*).

Om kommunen vill utöka insatsen kan kommunen inspireras av Umeå kommuns koncept som beskrivs i textrutan på nästa sida. Det projektet var dock inte riktat mot kommunens egna anställda.

⁸⁰ Klimatkommunerna, 2016

⁸¹ Friman, Larhult och Gärling, 2010

⁸² Bamberg, Rölle och Weber, 2003

Umeå kommun gav tio familjer hjälp att ta steget över tröskeln och leva bilfritt under tre månader. Flera av familjerna har nu gjort sig av med bilen. Familjerna hade enligt dem själva, trots att de alla hade en hög grundmotivation, inte tagit dessa beslut om de inte först fått prova ett nytt beteende. Flera av familjerna har förmedlat att det var enklare än förväntat att vara utan sin bil.

Familjerna erbjöds:

- Att låna en el-cykel
- Busskort till hela familjen
- Tillgång till el-lådcykelpool
- Rabatterad tillgång till bilpool

Projektet visade att:

- Många vill testa ett liv utan bil och att det är bra att få hjälp att komma till skott.
- Tre månader är en tillräcklig tid för att testa en förändring på riktigt.
- En behöver ibland en spark för att komma till skott med en förändring.
- Kontinuerlig kontakt är ett bra sätt att upprätthålla motivationen, exempelvis genom intervjuer, jämfört med om deltagarna hade gjort förändringen på egen hand.
- Det är värdefullt att kommunen är initiativtagare.
- El-cykeln är en nyckel till ett bilfritt liv
- För att genomföra projektet utan alltför stora risker är det viktigt att infrastrukturen och kollektivtrafiken "möter upp" med bra förutsättningar

Läs vidare:

<https://www.umea.se/download/18.6fa619ad16f3087d4d51cfce/1579092074252/Den-koldioxidn%C3%A5la-platsen-2016-2019-r%C3%A4ttelse-20-01-15.pdf>

Kommunens testcyklister/testresenärer, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög kostnad, men ekonomisk lönsam. Växjö år 2011: Ca 130 deltagare, projektkostnad 210 000. Sjukfrånvaron sjönk i genomsnitt med 1 dag/deltagare/år. Projektet var lönsamt efter drygt ett år ⁸³ .
Resursbehov	Stort resursbehov för genomförandet. Gärna personer med kunskaper inom hälsa.
Samverkan	Kommunikationsavdelningen
Framgångsfaktorer	Se avsnitten <i>Strategier för kommunikation</i> och <i>Målgruppsanpassning</i> . Om testresenärerna sprids som inspirerande exempel kan fler än deltagarna påverkas. Kombinera med <i>Kampanj: Cykla till jobbet</i> och verktyget <i>Information om resepolicy och hållbart resande</i> .
Olika ambitionsnivåer	<u>Första nivå</u> : erbjud prova-på-kort på kollektivtrafiken inför införande av taxa på parkering vid arbetsplatser. Kombinera med informationsåtgärder och kampanj eller gör en riktad insats mot nyanställda. <u>Nästa nivå</u> : Kommunens testcyklister är vintercyklister med egna cyklar i kombination med nästa nivå av <i>Förmånscykel</i> . <u>Nästa nivå</u> : kommunens testcyklister med el-cyklar <u>Nästa nivå</u> : erbjud ett större stöd och mer resurser till deltagarna för att främja en bilfri livsstil och inte endast hållbara pendlingsresor. Genomför i likhet med Umeås koncept.
Effekt	MaxExplorer: relevansen är 5.6/10 ⁸⁴ . Relevansen bedöms som större för Borlänge kommun. Uppsala, 2004: 65 % fortsatte att cykla minst lika mycket efter test-året. Sjukfrånvaron bland testcyklisterna sjönk under de två första åren från 10 till 3 dagar/deltagare/år. Arbetsgivaren sparade 1–3 miljoner kr/år i minskad sjukfrånvaro. Behovet av bilparkeringsplatser minskade ⁸⁵ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
B	Andelen av kommunens anställda som vet om projektet
C	Antalet som visat intresse för projektet
H	Andelen av deltagarna som fortfarande cyklar ett år senare
I	Minskade utsläpp. Minskat antal sjukdagar (hos testcyklister). Ekonomiska besparingar.

⁸³ Trafikverket, 2012D

⁸⁴ EPOMM, u.å.G.

⁸⁵ Trafikverket, 2012D

KAMPANJ: CYKLA TILL JOBBET

Genom kampanjer går det att höja medvetenheten om problem med biltrafiken och vad som kan göras för att minska detta - såsom att förändra de egna resevanorna. Nedan presenteras olika aktiviteter som kan genomföras som del av en kampanj som uppmanar kommunens anställda till att cykla.

Ett förslag är att ordna en "Cykla till jobbet-dag". Kommunen kan erbjuda frukost för de som cyklar till jobbet och samarbeta med lokala cykelaktörer för att kunna erbjuda en cykelreparation under "Cykla till jobbet-dagen"⁸⁶. I Helsingfors anordnas gratis frukost för cyklister vid några tillfällen per år vilket gett omkring 300-400 deltagare per event⁸⁷.

Ett annat förslag är att sprida en film internt där vi förklarar vikten av att vi reser hållbart till arbetsplatsen utifrån olika mål och lokala utmaningar (se *Strategier för kommunikation*). I filmen kan förebilder användas som pratar om varför de cyklar till arbetsplatsen. En vintercyklist kan presenteras likväl någon som nyttjat erbjudandet om förmåncykel.

Konceptet Cities for us är ett annat förslag (dock troligen obeprövat) som innebär att anställda erbjuds att sluta arbetet 20 minuter tidigare om de cyklar till och från arbetet⁸⁸, något som skulle väcka stor uppmärksamhet om kommunen genomförde exempelvis under Trafikantveckan.

⁸⁶ Köhler, Németh & Mourey, 2019

⁸⁷ European mobility week/European Cyclists Federation, u.å



Luleå kommun utvecklade ett resespel för att främja hållbart resande bland dess anställda. Spelet ska nu även utvecklas i en digital variant. Spelet bygger på "fyra i rad" med en spelplan som har 400 rutor med olika uppgifter som exempelvis "har cyklat till jobbet", "har åkt buss till ett möte" och "har gått på lunchpromenad med en kollega".

⁸⁸ ibid

Luleå kommun beskriver resultatet på följande vis:

*"Resespelet spelades först på en avdelning, men var så lyckat att det spred sig till 150 andra anställda. Vi märker att vi nu pratar mer om hur vi reser, och vi kan också se en förändring hos enskilda individer i resebeteende"*⁸⁹.

Borlänge kommun skulle kunna låna Luleå kommuns koncept med resespelet. Undersök om den digitala versionen finns tillgänglig för oss att använda.

Kanske kan en tävling göras mellan Falu kommun och Borlänge kommun gällande vilken kommun som har störst andel personal som cyklar till arbetet? Tävlingen kan exempelvis avgränsas till vissa avdelningar eller en sektor och sedan göras större om konceptet visar sig vara framgångsrikt.

En kampanj kopplad till kommunens värdegrund:

Lever du upp till vår Värdegrund? Gillar du utmaningar? Cykla till jobbet – antagligen inte en så stor utmaning som du tror. Efter en cykeltur till jobbet kommer du att vara bättre rustad för att möta utmaningarna under jobbdagen och därför ha lättare för att finnas där för borlängebon. Forskning visar att personer som cyklar upplever sig friskast, de har bättre psykisk hälsa, större rörlighet, lägre stressnivåer och känner sig mindre ensamma än andra trafikanter.

En tävlingskampanj:

Syskon tävlar och det gör även syskonstäderna Falun och Borlänge! Vilken halva av den tvåkärniga stadsregionen vinner?

Nästa månad tävlar Borlänge och Falun om att ha största andel anställda och politiker som cyklar, går och reser kollektivt till arbetsplatsen. I slutet av månaden bjuder vi alla som cyklat till jobbet på frukost. Var med och visa Falun att vi på Borlänge kommun gillar utmaningar!

⁸⁹ Luleå, 2020

Kampanj: Cykla till jobbet, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög/låg (beror på ambitionsnivå). Åtgärden ger dock vanligen ekonomiska vinster för arbetsgivare som genomför åtgärder som ökar anställdas cykling.
Resursbehov	Projektledare och kommunikatör. Ekonomiska resurser till utformning av material och exempelvis för att köpa frukost m.m.
Samverkan	Kommunikationsavdelningen, cykelhandlare (beror på utformning), Falu kommun (beror på utformning), Personalklubben (beror på utformning).
Framgångsfaktorer	Målgruppsanpassning. Det är betydelsefullt att kommunledningen, chefer och politiker har ett stort engagemang i kampanjen och att de själva aktivt deltar. God infrastruktur för cykling vid arbetsplatsen, avgift på bilparkeringarna i närheten av arbetsplatsen. Väl kommunicerat och professionellt material. Om kampanjen genomförs under höst/vinter: kombinera med erbjudande om vintercykeldäck som förmån. Avgörande framgångsfaktor är kombinationen av åtgärder.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: Cykla till jobbet dag Nästa nivå: erbjud frukost och cykelverkstad under cykeldagar Nästa nivå: utforma tävling mellan Borlänge och Falun Nästa nivå: registrera resor och skapa tävling via app Nästa nivå: erbjud cyklande anställda att sluta arbetsdagen 20 min tidigare under exempelvis Trafikantveckan
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 5.3/10. Kommunen framstår som en förebild inför dess invånare gällande hållbart resande. Anställda får en mer positiv attityd till att cykla och vissa provar på ett förändrat beteende.

UPPMÄRKSAMMA OCH BELÖNA RÄTT BETEENDE

För att permanentera hållbara resmönster så behöver dessa belönas. Detta kan göras på olika sätt.

UPPMÄRKSAMHET PÅ INTRANÄTET

Genom kommunens intranät är det möjligt att på ett effektivt sätt nå ut till många. På intranätet kan det kontinuerligt, eller intensivt under några månaders tid, göras inlägg som framhäver det hållbara resandet. Dem som går, cyklar eller åker kollektivt kan erbjudas något positivt (en belöning). När medarbetare kommer för att hämta sin belöning, exempelvis finare fika, kan de bevisa att de har cyklat genom att ha med sin cykelhjälm eller visa att de åkt kollektivt genom att ha med sin biljett.

En annan lösning är att lämna lappar på parkerade cyklar utanför kommunala arbetsplatser. Lappen förklarar hur positivt kommunen

ser på att de anställda cyklar till arbetet, hur bra det är för både samhället och personen själv. På lappen kan det finnas en länk till en utlottning av exempelvis presentkort. Undvik att ge gåvor som upplevs som icke hållbara, exempelvis plastprodukter. Väck glädje hos cyklisten och få den att känna sig motiverad, stolt och nöjd över sitt beteende. En annan åtgärd kan vara att sätta upp skyltar vid cykelställen som är motiverande och belönande.

På intranätet kan kommunen även visa på hur normativt det är att cykla till arbetet och förklara hur betydelsefullt det är att många cyklar. De lösningar och erbjudanden som finns för de anställda; nettolönsavdrag på kollektivtrafikkort, förmånscykel och cyklar att låna under arbetstid, kan även presenteras. Förebilder kan användas i kommunikationen, exempelvis "hur reser kommundirektören till arbetet?" Genom kombinationer av aktiviteter ger verktyget effekt, inte bara på dem som behöver belönas, alltså personer som befinner sig på beteendeförändringssteg 4, (se *Strategier för kommunikation, Strategi 6A*) utan även personer på steg 1-3.

Uppmärksamhet på intranätet, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Belöning, exempelvis fika eller frukost
Samverkan	Kommunikationsavdelningen
Framgångsfaktorer	Se <i>Strategier för kommunikation</i> . Belöna likvärdigt olika typer av hållbart resande.
Olika ambitionsnivåer	Med eller utan utlottning av exempelvis presentkort.
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 5.3/10.

Mobility management för invånare

I detta avsnitt beskrivs de åtgärder vi kan göra för att öka det hållbara resandet bland invånarna i kommunen. Verktögen är uppdelade i olika underkategorier.



INFORMATIONÅTGÄRDER FÖR BORLÄNGEBOR

Informationsverktyg kan syfta till att vara insiktshöjande och öka medvetenheten om de problem som är förknippade med olika transportmedel, och hur ett förändrat beteende kan bidra till att motverka sådana problem. För att främja ett hållbart resande, och minska tröskeln för en beteendeförändring, är det även viktigt att alla borlängebor enkelt har tillgång till information gällande möjligheterna med att resa hållbart.

Informationsåtgärder kan utformas som antingen generella eller mer målgruppsanpassade. Informationsåtgärder ger endast en liten effekt om de inte kombineras med andra typer av verktyg. Effekten av informationskampanjer kan bedömas som 0,2-1 % minskning av antalet bilresor⁹⁰. Informationsåtgärder bör därför framförallt hanteras som en inkluderad del i andra verktyg.

Nedan ges dock förslag på informationsåtgärder som kommunen kan genomföra separat. Utöver förslagen nedan kan vi även se möjligheter med att de kommunägda bolagen kommunicera kring nyttan med ett hållbart resande och kollektivtrafiken till sina kunder. Kommunen kan även delta vid större evenemang och förmedla vikten av hållbart resande.



⁹⁰ Trivector, 2013 (Gröna bilister, 2018 beräknar detta som 0,1-1 % minskade antal bilresor)

SERVICECENTER SVARAR PÅ FRÅGOR

I arbetet med att tillhandahålla information om hållbart resande kan kommunens servicecenter fylla en funktion. Servicecenter bör kunna ge invånarna information om hur kollektivtrafiken fungerar i kommunen och hur det fungerar att cykla i kommunen sett till cykelvägar, cykelregler, var det är möjligt att underhålla och tvätta sin cykel etc. Även frågor om vad det kostar att åka med kollektivtrafik jämfört med att köra bil, och vad miljöpåverkan är jämfört mellan olika transportmedel bör gärna kunna besvaras. Ett verktyg som servicecenter kan använda sig av för att svara på dessa frågor är Resejämföraren (se vidare beskrivning av detta i avsnittet *Trevligt folk cyklar*)⁹¹.



Servicecenter svarar på frågor, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Sammanställt informationsmaterial till servicecenter och information om Resejämföraren
Samverkan	Servicecenter och ansvarig för MM-frågor
Framgångsfaktorer	Kunna belysa vikten av att resa hållbart i jämförelse med att köra fossildriven bil. Synliggöra möjligheter. Desto mer individanpassad informationen och svaren blir, desto bättre effekt.
Olika ambitionsnivåer	Nej.
Effekt	Lättillgänglig information stödjer en beteendeförändring ⁹² .

⁹¹ Lunds kommun, u.å.

⁹² EPOMM, u.å.F.

DIGITAL INFORMATION OM HÅLLBARA TRANSPORTER

Kommunen bör ständigt förbättra den information som finns på hemsidan genom att hålla den uppdaterad och enkelt sökbar. För att skapa en beteendeförändring (se avsnittet om *Målgruppsanpassning*) behöver information om hur hållbara transportmedel fungerar i Borlänge även synliggöras i andra sammanhang och forum. Det är viktigt att informationen når ut till många, där digitala kanaler är effektiva lösningar. Sociala medier kan vara ett lämpligt kompletterade verktyg.

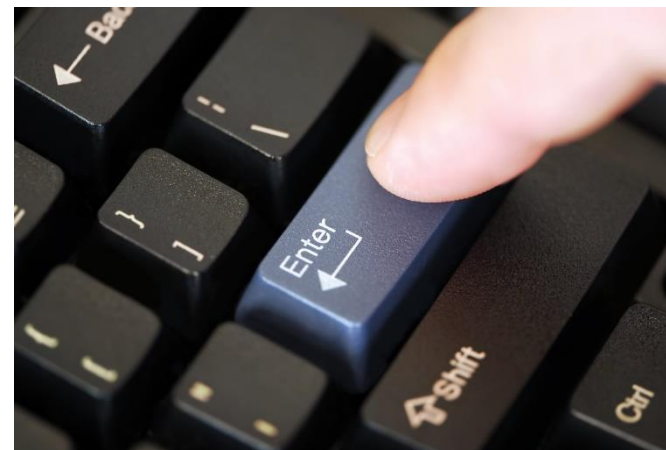
På Borlänge kommuns hemsida finns det i dagsläget information om:

- Möjligheten till att låna en elcykel
- Cykelgarage
- Trafikantveckan
- Bilpoolarna

Information som bör läggas till/ändras:

- Var är det möjligt att reparera sin cykel?
- Borlänge Energis cykelkarta bör länkas till eller inkluderas på kommunens hemsida
- Information om hur du reser med kollektivtrafiken
- Var det är möjligt att parkera olika typer av cyklar, t.ex. lådcyklar och andra cyklar som kräver speciella cykelställ för att kunna låsas fast på ett säkert sätt

- Information om var och när du får ha med cykeln på kollektivtrafiken
- I korthet de trafikregler som gäller cykling
- En karta över hur kollektivtrafiklinjerna går genom Borlänge och till angränsande kommuner
- I dagsläget finns information om var du kan ladda en elbil, var du kan pumpa cykeldäck och hur du reser mer klimatsmart under fliken Trafikantveckan, vilket bör flyttas till egna flikar för att bli mer sökbart och enklare att hitta
- Information när nya cykelvägar byggts, liksom om nya/förändrade kollektivtrafiksstråk och nya busshållplatser
- Möjlighet att genom appar hyra andra privatpersoners bilar



Digital information om hållbara transporter, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Funktion som ansvarar för uppdatering och spridning av information
Samverkan	Kommunikationsavdelningen
Framgångsfaktorer	Åtgärdens effekt avgörs av hur användarvänlig och tillgänglig informationen är. Spridning av informationen i andra kanaler utöver kommunens hemsida. Spridning av informationen bör göras främst i samband med andra åtgärder som riktar sig mot invånarna.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: förbättra informationen på hemsidan och håll den kontinuerligt uppdaterat Nästa nivå: sprid informationen i fler kanaler. Välj ut det som anses vara mest intressant
Effekt	Lätillgänglig information stödjer en beteendeförändring ⁹³ .

⁹³ EPOMM, u.å.F.

VAR RÄDD OM BILEN

Det är viktigt att vara medvetna om att olika målgrupper attraheras av olika budskap. Ett intressant exempel är en broschyr som Gävle kommun gav ut år 2003. Personal på bilbesiktningen delade ut broschyren där de uppmanade kunderna att undvika att ta bilen under korta resor för att undvika slitage på bilen. Genom att bilbesiktningen delade ut kampanjmaterialet gav detta informationen en legitimitet.

Essensen i budskapet var: "var rädd om din bil, den slits ned i onödan när man använder den på korta resor".

Kampanjen skiljer sig från kampanjer där vikten av miljövänliga beteenden marknadsförs och når därför troligen även personer som inte tilltalas av miljöbudskap. Kampanjen gjorde att attityden till korta bilresor blev mer negativ hos mottagarna⁹⁴. Verktöget strävar inte efter att skapa en beteendeförändring som är mätbar, men syftar till att skapa en attitydförändring som i sin tur bidrar till en beteendeförändring.



⁹⁴ VTI, 2007

Var rädd om bilen, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg, utveckla kommunikationsmaterial
Resursbehov	Utformat material och samarbete med bilbesiktningar.
Samverkan	Kommunikationsavdelningen. Bilbesiktningar
Framgångsfaktorer	Se avsnitten <i>Strategier för kommunikation</i> och <i>Målgruppsanpassning</i> . Lättillgänglig information stödjer en beteendeförändring. Ett engagemang även från bilbesiktningarnas sida och ett gott samarbete mellan kommunen och bilbesiktningarna.
Olika ambitionsnivåer	Hur länge genomförs åtgärden? Mäts resultatet?
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 7.7/10 ⁹⁵ . Resultatet av kampanjen visade att attityden till korta bilresor blev mera negativ. För övrigt uppnådde 40 % av målgruppen en större kunskap om de fördelar som uppstår då bilen inte används på korta sträckor. Hela 80 % av dem som fått broschyren tyckte att innehållet var intressant och tankeväckande ⁹⁶ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?" s. 30-31)	
A	Vad verktyget innebär.
B	Antalet personer som får ta del av informationsbladet.
E	Andelen av de som får budskapet som tycker att det är viktigt och som har för avsikt att använda bilen mer sällan för korta sträckor.

⁹⁵ EPOMM, u.å.G.

⁹⁶ VTI, 2007

I BYGGSKEDET

Mobility management i byggskedet består av åtgärder som förbättrar för hållbara transportval genom förbättrad utformning och utbud samt beteendepåverkande åtgärder såsom styrning och information. Trafikverket har utvecklat en handbok⁹⁷ för planering inför Mobility management-åtgärder i byggskedet, varifrån informationen nedan är hämtad.

Att genomföra Mobility management i samband med byggprojekt och infrastrukturprojekt är särskilt effektivt då byggprocesser som påverkar människors vardagsresande får dem att ändra eller förändra sina resvanor. Om det även efter byggtiden är attraktivt att resa med hållbara transportmedel kan överflyttningen bli permanent. Mobility management i byggskedet ger vinster för trafikanterna, vägghållaren, byggansvariga, näringsliv/arbetsgivare och långsiktiga vinster för samhället. Genom Mobility management i byggskedet främjas en överflyttning av ensambilister till kollektivtrafik, samåkning, cykel eller gång. Det resulterar även i att störningen av byggprojektet upplevs mindre och att eventuell trängsel blir mindre.



⁹⁷ Trafikverket, 2012B

Utformning

Framkomligheten för hållbara transportmedel ska under byggskedet prioriteras.

Utbud

Det kan vara lämpligt att utveckla utbudet av kollektivtrafiken under byggtiden

Styrning

Kan kommunen arbeta med ekonomiska incitament genom avgifter eller exempelvis rabatt på kollektivtrafiken för att bidra till en överflyttning till hållbara transportmedel under byggperioden?

Information

En av de viktigaste åtgärderna under byggskedet är att informera trafikanterna om de förväntade störningarna, när de äger rum, vilken omfattning de förväntas att ha och vilka alternativ det finns för att ta sig förbi byggområdet. Det är viktigt med information som även är anpassad till de som reser med kollektivtrafik och cykel.



Foto, Jussi Björlings väg, 2020-02-18. Gåendes och cyklisters färdväg när cykelbanan blockeras av byggprojekt. Foto: Victoria Bengtsson

För ytterligare information om hur åtgärderna ska planeras hänvisas till Trafikverkets handbok.

I byggskedet, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Beror på vad för åtgärder som görs
Resursbehov	Beror på vad för åtgärder som görs
Samverkan	Dalatrafik, Borlänge energi, exploatörer
Framgångsfaktorer	Tydlig information och prioritering av hållbara transportmedel
Effekt	Främjar ett permanent byte till hållbara transportmedel.

ERBJUDANDEN, ORGANISATION- OCH SAMVERKANSVERKTYG

Med erbjudanden syftas till åtgärder som ofta benämns som marknadsföring, exempelvis rabatterad kollektivtrafik. Organisation- och samverkanstjänster innebär att tillhandahålla alternativ till den privata bilen, exempelvis genom integrerade biljettsystem, bildelningstjänster, bilpooler och/eller lånecyklar.

Offentliga lånecykelsystem har i andra städer visat sig framförallt ersätta gång och kollektivtrafik, snarare än att de ersätter bilresor⁹⁸. Offentliga lånecykelsystem bör därför framförallt ses som en stödfunktion till andra färdmedel och inte som ett medel som enskilt kan ersätta bilresor. Prioritering av verktyget bör därför göras i relation till hur och när detta kan fungera som en effektiv stödfunktion i ett hållbart transportsystem i Borlänge.

I kommunen finns det i dagsläget en bilpool, Bilpolarna, som drivs som en ekonomisk förening. Föreningen har omkring 20 medlemmar och 10 aktiva användare av deras två bilar⁹⁹. Genom att det redan finns en bilpool i kommunen bör inte kommunen prioritera att arbeta för etablerandet av ytterligare en bilpool. Kommunen bör dock främja utvecklande av bilpooler generellt och vara rådgivande till de aktörer som önskar upprätta en bilpool.

⁹⁸ Gröna bilister, 2018

EN BILJETT I MÅNGA

Ett integrerat biljettsystem innebär exempelvis att en biljett gäller för olika typer av transportmedel. Det kan vara att ett kollektivtrafikskort gör det billigare att vara med i en bilpool eller att en biljett till ett större evenemang även fungerar som en biljett på kollektivtrafiken.

Kommunen kan föra en dialog med Dalatrafik och med biljettförsäljare till evenemang i Borlänge om att biljetter till evenemang även ska fungera som bussbiljetter. Ett exempel är fotbollsmatcher på Domnarvallen. Finansieringsfrågan behöver då diskuteras. I dagsläget fungerar en kallelse till ett läkarbesök som bussbiljett i kommunen så en implementering bör vara möjlig. Ett annat exempel är att IKEA i dagsläget bjuder dess kunder på tågresan.

Kommunen kan även främja ett samarbete mellan Dalatrafik och bilpoolen Bilpolarna så att kollektivtrafikspriserna kan rabatteras för Bilpolarnas medlemmar och vice versa, exempelvis för de som köper ett årskort på Dalatrafik. Genom att visa på, och tydligt kommunicera ut, denna typ av integrerade lösningar synliggörs det för invånarna hur en vardag utan att äga en bil är möjligt. Det är viktigt att erbjudanden om integrerade biljetter tydligt kommuniceras och att hållbart resande samtidigt marknadsförs för att åtgärden ska få effekt.

⁹⁹ Information från kassör på Bilpolarna, 2020-02-06

En biljett i många, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg (för kommunen)
Resursbehov	Samordning och juridisk kunskap
Samverkan	Dalatrafik och försäljare av biljetter till evenemang och/eller Bilpoolarna
Framgångsfaktorer	Tydlig kommunikation, se <i>Strategier för kommunikation</i>
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: evenemangsbiljetter med integrerad kollektivtrafikbiljett Nästa nivå: Dalatrafik och Bilpoolarna samarbete. Nästa nivå: När/om kommunen inför en cykelpool eller ett hysystem för cykel, bör dessa även integrera i det kombinerade medlemskapet/biljettpriset.
Effekt	MaxExplorer bedömer åtgärdens relevans som 9.2/10 (obs detta är för ett omfattande gemensamt biljettystem för olika transportmedel, t.ex. bilpool, cykelpool, taxi, kollektivtrafik, evenemangsbiljetter).

I BOSTADSHUS

Fastighetsägare kan främja ett hållbart resande genom att arbeta med lägre p-tal och hållbar mobilitet i sina nybyggnationer. Gröna parkeringsköp innebär att genomföra bland annat MM-åtgärder för att som byggherre kunna bygga färre bilparkeringar. Delade fordon frigör yta och därmed kapital i byggprocessen som istället kan investeras i smarta mobilitetslösningar¹⁰⁰. Kommunens parkeringsstrategi visar olika åtgärder som kan göras som en del av ett grönt parkeringsköp.

Genom att tillhandahålla kombinationer av åtgärder skapar vi både en attitydförändring och underlättar för en beteendeförändring för de boende i bostadshusen. För att skapa hållbart resande är det viktigt att olika typer av åtgärder införs gemensamt; uppmaning, information, förbättrat utbud, erbjudanden och/eller ekonomiska incitament. Det är kombinationerna som ger effekt. Därför bör inte åtgärder som i parkeringsstrategin bedöms ha liten effekt ses som betydelselösa. Tabellen på sidan 75 som beskriver åtgärder som kan göras för ett grönt parkeringsköp är hämtad från parkeringsstrategin. Kommentarererna i tabellen är specifika för verktygslådan.



¹⁰⁰ Klimatklivet, Mo-bo Resvanor

Ett inspirerande exempel där man vågat bygga bostäder med fokus på hållbar mobilitet och ett p-tal på noll är projektet Mo-Bo. I projektets rapporter redogörs för ekonomiska, ekologiska och sociala fördelar med att bygga med p-tal noll. Det beskrivs bland annat en 57 % minskning av utsläpp under byggskedet. Byggkostnaderna blev 15 % lägre, även om kostnaden per kvadratmeter blev högre då ytan byggdes med högre kvalitet och gjordes mer flexibla och tillgänglig för fler. Genom att låta alla få tillgång till bostadsföreningens fordonspool, framhäver projektet att transportkostnaderna blir mer jämlikt och jämställt fördelade än i konventionellt bostadsbyggande. Projektet framhäver att följande är viktigt för en förändring mot en bostadsarkitektur som stöttar hållbart resande:

Bostadsutvecklare

- Intresse för klimatfrågan och förståelse för hur den kan omsättas i hållbara affärsmodeller
- Kunskap om sina begränsningar och möjligheter
- Mod och vilja att satsa på nya lösningar
- Trygghet i sin process

Kommunen

- Att kommunen initierar och släpper fram pilotprojekt som bryter nuvarande normer
- Säkerställ utvärdering av pilotprojekt för att ny kunskap ska utvinnas
- Se och använd kommunens avgörande roll i att skapa ett mer hållbart resande

Läs mer:

Klimatklivet, Mo-bo Resvanor, tillgänglig <https://indd.adobe.com/view/12eb5893-8174-4e23-a90d-90705ea3bf08>

ViableCities, MOBO, Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur, tillgänglig:

https://adobeindd.com/view/publications/d12b6844-ff07-4fff-bee3-27da72a71c7a/cm85/publication-web-resources/pdf/Slutrapport_2019_20190603.pdf

Åtgärd	Effekt	Kommentarer och rekommendationer
Informationsinsatser i tidigt skede som belyser vilka hållbara resealternativ som finns tillgängliga	Liten	Se <i>Strategier för kommunikation</i>
Marknadsföring av bilfri livsstil	Liten	Se <i>Strategier för kommunikation</i> . Effekten för personligt anpassad kommunikation resulterar vanligen i omkring 11 % minskning i antal bilresor ¹⁰¹ . Beteendeförändring är en långsam process vilket gör att åtgärden inte är en snabb lösning men det är ändå betydelsefullt för att skapa förändring.
Lätt tillgängliga cykelparkeringar med särskilt goda fastlåsningsmöjligheter och väderskydd	Liten	Tänk på att det är cykelns relativa attraktivitet till bilen som behöver förbättras. Hur gör vi cykeln mer attraktiv än bilen?
Prova-på-kort för kollektivtrafiken till nyinflyttade	Medel	Se verktyget <i>Välkomstpaket till nyinflyttade</i>
Tillgång till "cykelverkstad" med verktyg, ladduttag för elcykel, tvättmöjligheter m.m.m	Medel	Tänk på att det är cykelns relativa attraktivitet till bilen som behöver förbättras. Hur gör vi cykeln mer attraktiv än bilen?
Cykelpool med olika typer av cyklar, ex. lastcykel, vikbar resecykel, barncykelkärra och elcyklar	Medel	Tänk på att det är cykelns relativa attraktivitet till bilen som behöver förbättras. Hur gör vi cykeln mer attraktiv än bilen?
Kylskåp i entréplan för mottagande av varor med hemkörning	Medel	
Stadigvarande subvention av månadskort för kollektivtrafik	Hög	Rabatterade kollektivtrafikkort har positiva effekter för boende, bostadsbolaget och kollektivtrafiksoperatören ¹⁰² .
Hög månadsavgift för bilparkeringsplatser	Hög	Avgiften bör baseras på ett fast pris för en längre tidsperiod, t.ex. en månad, för att inte skapa incitament till att flytta bilen dagtid ¹⁰³ .

¹⁰¹ Gröna bilister, 2018

¹⁰² Carsten Sommer, Franz Lambrecht, 2016

¹⁰³ SKL, 2013

Bilpool	Hög	För att åtgärden ska få god effekt bör den kombineras med kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen inför inflyttning. Medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran ¹⁰⁴ . Körsträckorna minskar med 15-60 % för de som är med i en bilpool ¹⁰⁵ . En bilpoolsbil kan ersätta ungefär 5 privatbilar och därmed även fem parkeringsplatser vid bostaden ¹⁰⁶ .
----------------	-----	--

Informationen i tabellen förutom kolumnen "kommentarer och rekommendationer" är hämtat från kommunens parkeringsstrategi

I bostadshus, sammanfattning av verktyget	
Kostnad, hög/låg	Är ekonomiskt fördelaktigt för bostadsbyggare: I ett pilotprojekt finansierade fastighetsutvecklaren medlemsavgiften för bilpoolen i fem år och marknadsför såväl bilpoolen som den bilfria livsstilen. 230 färre parkeringsplatser för bil anläggs och exloatören beräknas spara mellan 23 och 57 miljoner kronor ¹⁰⁷ .
Resursbehov	Stöd till bostadsbolag
Samverkan	Fastighetsägare
Framgångsfaktorer	Ett engagemang från bostadsbolag och byggherrar. Se framgångsfaktorerna ovan från MoBO.
Olika ambitionsnivåer	Hur många olika åtgärder som införs i kombination för det gröna p-köpet
Effekt	Exempel Fullriggaren, Malmö: Bilinnehavet i Fullriggaren ligger på 0,6 bilar/ lägenhet vilket är lägre än den beräknade p-normen på 0,7 (exklusive besöksparkering) ¹⁰⁸ . Bilinnehavet var betydligt lägre jämfört med andra kvarter i samma område som inte utvecklades med lika omfattande Mobility managementåtgärder och där bilpool inte ingick i hyran vid inflyttning ¹⁰⁹ .

¹⁰⁴ ibid

¹⁰⁵ Gröna bilister, 2018

¹⁰⁶ Statens Energimyndighet, u.å.

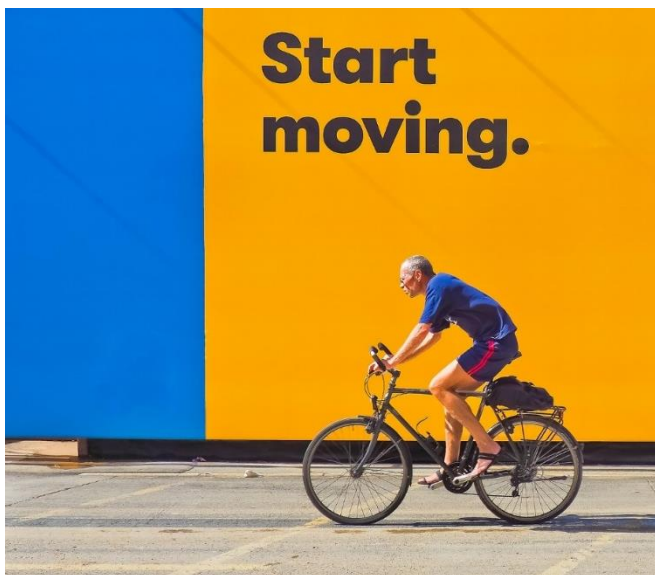
¹⁰⁷ ibid

¹⁰⁸ Trafikverket, SKL, Boverket, 2015

¹⁰⁹ Statens Energimyndighet, 2015B

UPPMANA OCH LÅT BORLÄNGEBOR PROVA PÅ ETT HÅLLBART RESANDE

Ett koncept som visat sig mycket framgångsrikt när det gäller att byta arbetspendlingen med bil mot cykel, är projekt med Hälsotrampare eller testresenärer, alltså projekt där personer som vanligtvis reser med bil lovar att cykla/åka kollektivt till arbetet ett visst antal gånger i veckan i utbyte mot exempelvis busskort eller hälsokontroller. Denna typ av åtgärd har beskrivits närmare i avsnittet *Prova-på kampanjer internt*.



¹¹⁰ Borlänge kommun, enkätsvar, Undersökning om hur du upplevde testcyklingen, 2020-02-13

PROVCYKLA EL

I dagsläget lånar Borlänge kommun ut olika typer av el-cyklar till invånarna. Elcykeln, i kombination med cykelkärra, och last-cykeln är värdefulla ersättare till bilen. Majoriteten (64,3 %) av kommunens testresenärer av utlåningscyklarna överväger att skaffa el-cykel eller lastcykel efter provperioden¹¹⁰.

Mellan april till oktober är söktrycket på cyklarna högt. Under sommarmånaderna juni-augusti är vanligen alla cyklar utlånade, och många förfrågningar för att låna under sommarmånaderna skickas redan under september året innan. Intresset för att låna cyklarna under vintermånaderna är dock inte lika stort.

För att underlätta för invånarna att boka kan det vara lämpligt att göra en bokningskalender synlig på websidan. Detta är även något som framförts som en rekommendation av en person som lånat cykel av kommunen¹¹¹.

Vidare är det värt att fundera på hur kommunen kan främja att testresenärerna köper en cykel efter låneperioden. Kan exempelvis testresenärerna få rabatt vid köp av el-cykel/el-lastcykel, om det görs under månaden efter provperioden? Kan en kontinuerlig kontakt med testresenärerna ske, genom exempelvis SMS-utskick under provmånaden för att bevara testresenärernas motivation? Under kommunens genomförande

¹¹¹ ibid

av Vintercyklisten¹¹² och exempelvis andra testresenärsprojekt i Umeå, har en kontinuerlig kontakt visats vara positivt för att hålla deltagarnas motivation uppe.

En mindre åtgärd kan vara att vid slutet av provperioden ge testresenärerna ett inspirerande material gällande vilka ekonomiska fördelar, hälsofördelar och miljöfördelar deras nya resesätt medför. Utforma materialet utifrån avsnittet *Strategier för kommunikation* och ge många argument. I vissa testresenärsprojekt uppmanas deltagarna att dela sina upplevelser i sociala medier. Överväg om detta är önskvärt eller inte bland de som lånar kommunens el-cyklar. Om upplevelserna ska delas är det mycket viktigt att infrastrukturen för cyklingen upplevs som god i kommunen för att detta inte ska få negativa effekter¹¹³.

¹¹² Borlänge kommun, Slutrapport Vintercyklisten, 2012

Utkast på material att ge till den som lånat cykel



Majoriteten av dem som lånat Borlänge kommuns cyklar överväger efter låneperioden att köpa en el-cykel eller el-lastcykel. Är du en av dem?

Visste du att luftföroreningar från fordonsavgaser bedöms orsaka cirka 3 000 dödsfall per år i Sverige? Hårdast drabbar luftföroreningarna barn och personer som sitter i bil. Personer som cyklar lever längre och skattar sin hälsa högre. Ett liv utan bil är därför snällare mot miljö, din egen hälsa och dina närståendes hälsa.

För att Borlänge ska nå sina mål och bli en mer hållbar stad behöver de hållbara resorna i kommunen öka samtidigt som bilresorna minskar. Vi är glada att se att du är del av denna förändring till ett modernare och smartare Borlänge!

¹¹³ Umeå kommun, u.å.

Provcykla el, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg, cyklarna finns redan, men beror på ambitionsnivå
Resursbehov	Beroende på ambitionsnivå
Samverkan	Beroende på ambitionsnivå: samarbete med cykelförsäljare för rabatterat pris
Framgångsfaktorer	Motivation till beteendeförändring. Arbeta med sociala normer. Uppföljning.
Olika ambitionsnivåer	<p><u>Första nivå</u>: fortsatt att låna ut</p> <p><u>Nästa nivå</u>: hur främjar vi att fler personer lånar cyklarna och så att inte samma personer bokar upp dem kontinuerligt?</p> <p><u>Nästa nivå</u>: ge deltagarna ett material efter avslutat lån som inspirerar till att fortsätta med el-cykling</p> <p><u>Nästa nivå</u>: som förra ambitionsnivån, men erbjud även rabatt på elcykel/lastcykel inom en månad efter låneperioden</p>
Effekt	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 ¹¹⁴ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
A	Vad som görs
B	Andelen invånare som vet att de kan låna cykel
F	Antalet personer som hyrt cykel
G	Andelen som var nöjda efter att hyrt cykel
H	Andelen som lånat cykel och som köper sig en lastcykel eller elcykel inom 3 månader efter provperioden.

¹¹⁴ Gröna bilister, 2018

TREVLIGT FOLK CYKLAR

Nationellt finns det goda möjligheter att få fler att välja cykeln för korta resor under fem kilometer¹¹⁵ och i Borlänge bedöms cykeln vara konkurrenskraftig under fyra kilometer. I en kampanj som uppmanar till cykling, är det därför bland annat lämpligt att synliggöra cykeln och elcykelns konkurrenskraft gentemot bilen sett till hur lång tid det tar att cykla kontra att köra bil i centrala Borlänge.

Broschyr om cykling som kan distribueras:
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10543/RelatedFiles/88836_en_genvag_till_jobbet.pdf

Hälsoeffekterna med vardagsmotion i form av cykling kan även framhävas i en kampanj. Enligt Trafikverket finns ett stort behov av att höja medvetandegraden bland allmänheten, förtroendevalda och tjänstemän verksamma inom såväl kommuner som landsting och myndigheter om vikten av aktiva transporter för hälsan¹¹⁶. Image och social acceptans är viktiga aspekter att arbeta med¹¹⁷. I en kampanj kan vi använda statistik från testcyklisterna av kommunens utlånade el(last)cyklar. 64 % av de som lånat

¹¹⁵ Regeringskansliet, 2017

¹¹⁶ Trafikverket, 2015A

¹¹⁷ Koucky, u.å

¹¹⁸ Borlänge kommun, enkätsvar, Undersökning om hur du upplevde testcyklingen, 2020-02-13

Ökad cykling ger positiva effekter

Mindre buller, luft- och klimatpåverkan

Bättre folkhälsa

Effekter på trafiksäkerhet

Bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet

Möjligheter för näringslivs- och landsbygdsutveckling

Källa: Nationell cykelstrategi

cyklarna upplevde testcyklingen som mycket positiv och 14 % upplevde den som positiv. 57,1% av testdeltagarna svarade "mycket positiv" gällande ifall deras inställning till att använda cykel i vardagen förändrats under testcyklingen. Majoriteten av de som lånat cyklarna överväger att köpa en el-cykel eller el-lastcykel efter testperioden¹¹⁸.

Den allmänna medvetenheten om kopplingen mellan bilanvändning och klimatförändringar, hälsoproblem orsakat av en stillasittande livsstil etc.¹¹⁹ kan exempelvis synliggöras genom funktionen Resejämföraren¹²⁰. Om Dalatrafik, i samråd med Lunds kommun (som producerar och äger Resejämföraren), skulle koppla upp sig gentemot Resejämföraren, kan borlängeborna få bättre information om deras resvanors utsläpp, kostnader och

¹¹⁹ Alfred Andersson, 2020

¹²⁰ Lunds kommun, u.å.

tidsskillnaden mellan olika alternativ. Resejämföraren kan användas som del i/stöd åt en "Trevligt folk cyklar"-kampanj. Se även förslaget nedan på cykeltävlingar som kan ingå/kombineras med en "Trevligt folk cyklar"-kampanj.

Det är viktigt att en "Trevligt folk cyklar"-kampanj inte genomförs enskilt utan i kombination med andra verktyg.



EXEMPEL CYKELTÄVLING

Via appen BikePrints, som är utvecklad av EU, kan cykeltävlingar anordnas. Konceptet beskrivs på följande vis:

“Appen registrerar personens rörelse och omvandlar spårade kilometer till poäng. 1 km = 1 poäng. Chanserna att vinna ett pris står i direkt proportion till den sträcka som utförs. Ju fler poäng som en S-biker samlar desto högre är chanserna till att vinna ett pris. S-bikers kan vara en del av ett Social Biking-par och tjäna in Pair Bonus tillsammans utöver de individuella poängen på två olika sätt: Common Route Bonus: En S-biker fördubblar sina poäng och sin partners poäng genom att cykla på samma cykeltur som sin partners BikePrints inom 48 timmar efter att partnern har cyklat där. Cycling Together Bonus: En S-biker tredubblar sina och sin Social Biking-partners poäng för alla kilometer som de cyklar tillsammans och vid samma tidpunkt på BikePrints-rutten”¹²¹.

Kommunen kan ordna denna typ av tävling och sedan dra några vinnare. För att uppnå god effekt, sett till ett stort antal deltagare, bör kommunen sprida informationen om tävlingen internt och externt. Det är viktigt att vinsterna är eftertraktade och lockar även personer som i dagsläget inte bryr sig mycket om cykling eller hållbarhet. Det finns även andra alternativ till BikePrints. Region Gävleborg köpte exempelvis in sig på zoner i mobilspelet Turf som del av sitt MM-arbete¹²².

¹²¹ Google Play, European Union, BikeSprints

¹²² Seminarium Hela Dalarna cyklar 2.0, 2020-03-31

Trevligt folk cyklar, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög/låg - beror på kampanjens omfattning och vilka kanaler som väljs för kommunikation.
Resursbehov	Kommunikation, stöd i utformandet av kampanjmaterial. Ansvarig för arrangerandet av tävlingen.
Samverkan	Dalatrafik och Lunds kommun gällande Resejämföraren.
Framgångsfaktorer	<p>Se avsnittet <i>Strategier för kommunikation</i>.</p> <p>Genomför inte isolerat utan i kombination med andra åtgärder. Exempelvis är tydlig skyltning, attraktiva och synligt placerade cykelparkeringar och cykelleder också element av marknadsföringen av cykling.</p> <p>Åtgärden får större effekt om den genomförs när infrastrukturen för cykeln förbättras eller i samband med åtgärder som minskar bilens attraktivitet (t.ex. införande av högre parkeringsavgifter).</p>
Olika ambitionsnivåer	<p>Första nivå: Distribuera broschyren om cykling som hänvisas till i textrutan ovan</p> <p>Nästa nivå: Genomför kampanj som uppmanar till cykling</p> <p>Nästa nivå: Kombinera kampanjen med Resejämföraren</p> <p>Nästa nivå: Genomför kampanj och tävling</p> <p>Nästa nivå: Resejämföraren, kampanj och tävling</p>
Effekt	MaxExplorer bedömer åtgärdens relevans som 7.7/10 ¹²³ . Det är viktigt att skapa en förändring av attityder och beteenden för att öka det hållbara resandet, men det är viktigt att vara medvetna om att detta inte är en snabb lösning ¹²⁴ . Exempel på effekten av en MM-kampanj – se graf i avsnittet <i>Hur effektivt är Mobility management?</i>

¹²³ EPOMM, u.å.G

¹²⁴ EPOMM, u.å.I.

TRAFIKANTVECKAN

Borlänge kommun har under några år deltagit under Trafikantveckan. Om stärkta möjligheter ges, kan Borlänge kommun utöka arbetet under Trafikantveckan. Ett effektivt sätt för att utöka innehållet är att etablera samarbeten med Dalatrafik, miljö-, hälso- och idrottsföreningar, lokala företag (inklusive deras externa kontakter, dvs. kunder, leverantörer, samarbetspartners)

Handbok för lokala arrangörer med tematiska riktlinjer
anpassat till det aktuella årets tema:

<https://www.trafikverket.se/trafikantveckan>
<https://mobilityweek.eu/home/>

och lokala medier. Företag är ofta intresserade av att delta så att de kan visa att de gör sitt för att motverka klimatförändringar, att de värnar om samhället och sina medarbetares hälsa. Detta är även den typ av argument kommunen kan använda sig av för att intressera fler att samarbeta kring Trafikantveckan. Aktörer inom kollektivtrafiken, i vårt fall Dalatrafik, kan använda Trafikantveckan för att marknadsföra multimodala lösningar, och bevisa att de utgör ett reellt alternativ till privatbilismen.

Trafikantveckans innehåll bör anpassas till att rikta sig till en viss målgrupp, vilket kan vara olika under olika år. Trafikantveckan skulle även kunna kombineras med "Trevligt folk cyklar"-kampanjen.



Trafikverket ansvarar för arrangerandet av Trafikantveckan i Sverige och ger stöd, inspiration och riktlinjer för det aktuella årets tema.

Organisatörerna av Mobility week rekommenderar bland annat att arrangera en utställning av nya cykelmodeller och prototyper eller ordna en modeshow för cykelkläder. Kommunen kan även exempelvis organisera en cykeltur på en nyligen invigd cykelväg.

Trafikantveckan, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Beror på ambitionsnivå
Resursbehov	Behov av samordning och organisering
Samverkan	Samverka med olika aktörer som är intresserade. Dalatrafik är en lämplig deltagare, även cykelhandlare och Bilpolarna.
Framgångsfaktorer	Olika typer av åtgärder i kombination ger större effekt. Kombinera med andra åtgärder, andra kampanjer som beskrivs i detta dokument eller andra typer av verktyg.
Olika ambitionsnivåer	<u>Första nivå:</u> Samverka med privata aktörer och Dalatrafik. Uppmana dem till att genomföra kampanjer och aktiviteter som del av Trafikantveckan <u>Nästa nivå:</u> Utställning av cyklar och möjlighet att prova på <u>Nästa nivå:</u> Brett utbud av olika aktiviteter och olika kampanjmaterial
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 7.7/10. Det är viktigt att skapa en förändring i attityder och beteenden för att öka det hållbara resandet, men detta är inte en snabb lösning ¹²⁵ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
A	Vad som görs under Trafikantveckan
B	Andelen av invånarna som känner till att Trafikantveckan genomförs
C	Antalet deltagare under Trafikantveckan
E	Andelen av Trafikantveckans deltagare som planerar att börja resa mer hållbart i vardagen.

¹²⁵ EPOMM, u.å.l.

VINTERCYKLISTEN

Val av färdmedel är för många borlängebor beroende av säsong. 46 % av borlängeborna väljer att ersätta vissa bilresor med cykel under sommarhalvåret¹²⁶. Överflyttning sker generellt vid vinterhalvåret från cykel och gång till bil eller buss¹²⁷. En utmaning är därför att få de som cyklar under sommaren att fortsätta med detta även under den kallare delen av året.

Från Borlänges tidigare år med vintercyklisten ses positiva resultat. Under de tre åren som Vintercyklisten genomfördes i Borlänge var söktrycket högt, mellan 170-360 personer per år ansökte om att delta¹²⁸. Jämförs söktrycket i Borlänge med andra kommuner i ungefär samma storlek framgår söktrycket i Borlänge som aningen högre eller ungefär detsamma, se exempelvis Se Borås (126 sökande), Mölndal (144 sökande),¹²⁹ Östersunds kommun (368 sökande)¹³⁰. Dessa testcyklister har troligen även varit betydelsefulla inspiratörer och normskapare¹³¹. Det hållbara resandet kan på så vis sprida sig tack vare testcyklisterna.

I Borlänge var det 86 % av 2012 års deltagare som uppgav att de skulle cykla minst lika mycket vintern året efter¹³². Närmare 95 % av 2013-2014 års deltagare uppgav att de skulle fortsätta att cykla lika mycket eller mer under kommande vinter. Utifrån tidigare slutrapporters resultat verkar SMS-påminnelse och Facebook som



bra metoder, medan en blogg mindre betydelsefull. Kostnad för projektet per cyklist var mellan 800–1360 kr.

Från tidigare år har Vintercyklisten upplevts som resurskrävande sett till hur det har genomförts. Det skulle vara önskvärt att kommunen återigen kan genomföra Vintercyklisten i en modernare tappning. På grund av resursbehovet, bör prioritet ges till prova-på-åtgärder mot kommunens anställda och mot företag. Dock är det lämpligt att de prova-på-verktygen är inriktade mot vintercykling. Det är mer kostnadseffektivt att rikta sig till företags anställda (eller en kommuns anställda) eftersom det då är möjligt

¹²⁶ Borlänge kommun, Trafikstrategi

¹²⁷ Wretling, Väg- och transportforskningsinstitutet, 2002

¹²⁸ Borlänge kommun, slutrapporter Vintercyklisten 2010-2011, 2012, 2013-2014

¹²⁹ Västra Götalandsregionen, 2018/2019

¹³⁰ Trafikverket, u.å.

¹³¹ Göteborgsregionen, u.å.

¹³² Borlänge kommun, Slutrapport, 2012, Vintercyklisten

att använda sig av verksamheternas egna kanaler för att nå målgruppen, t.ex. via mejl, intranät, möten etc.¹³³.

Vintercyklisten, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög
Resursbehov	Hög
Samverkan	I en anpassad version: samarbete med företag
Framgångsfaktorer	Kontinuerlig kontakt och bra marknadsföring
Olika ambitionsnivåer	En lägre ambitionsnivå: genomför istället internt i kommunkoncernen (Se avsnittet <i>Kommunens testcyklister/testresenärer</i>)
Effekt	MaxExplorer bedömer denna typ av åtgärds relevans som 7.7/10 ¹³⁴ . Det är viktigt att skapa en förändring i attityder och beteenden för att öka det hållbara resandet, men detta är inte en snabb lösning ¹³⁵ . 95 % av 2013-2014 års deltagare uppgav att de skulle fortsätta att cykla lika mycket eller mer under kommande vinter ¹³⁶ . Vanligen är det omkring 60-85 % av testcyklister som behåller sitt nya beteende efter försöksperioder ¹³⁷ .

¹³³ Trafikverket, 2012A

¹³⁴ EPOMM, u.å.G.

¹³⁵ EPOMM, u.å.I.

¹³⁶ Borlänge kommun, Slutrapport Vintercyklisten, 2013-2014

¹³⁷ Gröna bilister, 2018

FRITIDSCYKLING

Fritidsresor utgör en stor del av resandet. 34 % av alla resor och 31 % av alla bilresor i Sverige klassas som en fritidsresa¹³⁸. Genom att främja fritidscyklning bidrar detta troligen även till att vardagscyklingen ökar. Cyklning på fritiden kan ses som en viktig inkörsport till vardagscyklning¹³⁹.

För att främja fritidscyklning kan arbetet med Mobility management knyta an till den aktivitetsplan som ska utvecklas utifrån kommunens friluftsprogram. Kontakt och samarbete med cykelföreningar och klubbar i Borlänge är en annan metod för att främja cyklning hos kommunens invånare. Om kommunen blir en del av Biking Dalarna kan detta även främja cyklning i kommunen. Sett utifrån ett Mobility management-perspektiv och kommunens mål med ökad andel hållbara transporter, bör de friluftaktiviteter inom cyklning som kommunen främjar i hög grad rikta sig till kommunens invånare och inte enbart till turister.



¹³⁸ Koucky, u.å

¹³⁹ ibid

En lämplig målgrupp att rikta verktyget mot kan vara pensionärer. Utifrån ett folkhälsoperspektiv innebär varje nytillkommen cyklist vid riktade cykelsatsningar mot äldre inaktiva minskade kostnader på omkring 8 300 kronor/år (2005)¹⁴⁰. Förslagsvis skulle gemensamma cykelturer kunna ordnas, med gemensamma fikapauser. Det skapar möten och möjligheter till att utveckla nya relationer, något som är viktigt då social isolering ökar med ålder¹⁴¹ samtidigt som den fysiska hälsan främjas (läs

fördjupningsavsnittet *Äldres hälsa*). Förhoppningen är att det, utifrån Vägverkets tidigare nämnda bedömning, även kan öka vardagscyklingen och göra att bilen i högre utsträckning ersätts med cykel. Gruppen kan även användas för att samla in åsikter om cykelbanors kvalitet och önskade förbättringar.

Fritidscykling, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Samordning, kommunikation, ansvarig på plats som genomför cykelturerna
Samverkan	Biking Dalarna, cykelklubbar, förening/organisation för pensionärer
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: anordna cykelturer för pensionärer Nästa nivå: Genomför cykelturer för pensionärer, bli en del av Biking Dalarna och förbättra samarbetet med cykelklubbar
Effekt	Osäkert
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
B	Hur många känner till att aktiviteterna görs?
C	Antalet personer som visar intresse och som deltar
F	Andelen av deltagarna som ökar sin cykling även för andra resor i vardagen
H	Andelen av deltagarna som fortsatt att i högre utsträckning cykla ett år efter att aktiviteterna genomfördes

¹⁴⁰ Naturvårdsverket, 2005

¹⁴¹ Gunilla Lindah, PRO, SKPF Pensionärerna, SPF seniorerna, 2018

VÄLKOMSTPAKET TILL NYINFLYTTADE

Människor är mer mottagliga för information om alternativa transportsätt när de går igenom en livsförändring¹⁴². Det är därför lämpligt för kommunen att genomföra beteendeförändrande åtgärder för grupper som befinner sig under en livsförändring, exempelvis vid flytt.

Energimyndigheten har utformat en handbok i hur nyinflyttades resvanor kan påverkas genom informationsprojekt¹⁴³. I handboken beskrivs processen från planering, formulerande av målsättning, genomförande och utvärdering. Handboken ger många goda råd.

Beroende på hur kommunen väljer att ge ut information om hållbart resande, och till hur många, blir resursbehovet och kostnaden för åtgärden olika stor. I handboken beskrivs brevutskick, telefonkontakt och dörknackning som möjliga



Forskning visar att de som bytt boende och fått ett gratis prova-på-kort på kollektivtrafiken åker mer kollektivtrafik, oavsett hur de reste med bil innan flytten.

Källa textruta: Bamberg, Rölle och Weber, 2003

¹⁴² Charlotte Reinholdt Hageback, 2009

¹⁴³ Statens Energimyndighet, 2015A

metoder. Borlänge kommun kan välja brevutskick då det är den minst resurskrävande åtgärden. Verktøygen kan rikta sig antingen mot nyinflyttade till kommunen eller nyinflyttade till ett nybyggt bostadsområde. Åtgärden passar exempelvis särskilt lämpligt i Jakobsdalen med dess tydliga hållbarhetsfokus.

Välkomstpaketet kan innehålla:

- > välkomstbrev från kommunen och information om kommunens vision
- > Information om satsningar som kommunen gör på infrastruktur och förbättringar för cykel
- > Information om servicecenter, bilpool, laddning av elbil, cykelparkeringar, Borlänge Energis cykelkarta, länkar till sidor på kommunens hemsida, information om kommunens vision
- > Prova-på-kort på kollektivtrafiken
- > Information om Dalatrafiks reseplanerare (om informationen är till ett specifikt område, ge även information om var närliggande busshållplatser finns)
- > Information om hur individen tjänar ekonomiskt och hälsomässigt på ett hållbart resande, och vilka miljövinster det resulterar i jämfört med bilkörning

Åtgärden kan ha positiva synergier såsom att det skapar ett positivt välkomnande till den nya bostaden och ger en första kontakt med kommunen för nya kommuninvånare. Verktøyet är även ett sätt för kommunen att visa hur vi arbetar utifrån visionen.

Förslag på en del av kommunikationsmaterialet

Välkommen till Jakobsdalen – den hållbara stadsdelen! Vi vill välkomna dig till ditt nya hem med ett gratis prova-på-kort på kollektivtrafiken. Visste du att luftföroreningar från fordonsavgaser bedöms orsaka cirka 3000 dödsfall per år i Sverige? Värst drabbade är barn och personer som sitter i bil. Ett liv utan bil är därför snällare mot miljön, din hälsa och andras hälsa.

Kanske det känns svårt och ovant att inte ta bilen, men med exempelvis en ryggsäck eller cykelkorg fungerar även mathandlingen bra för majoriteten. Personer som cyklar lever längre och skattar sin hälsa högre. Så, vågar du testa en modernare, grönare och mer hälsosam livsstil i Jakobsdalen?

Ett alternativt sätt att genomföra detta på är förmedla kampanjmaterial och erbjudande om kollektivtrafikkort genom exploatörer, bostadsrättsföreningar eller hyresgästföreningar. De har ofta någon form av personlig kontakt med de nyinflyttade, vilket är positivt då personlig kontakt gör människor mer mottagliga för informationen som ges. Personlig information ger genomsnittligen 11 % i minskning av bilåkande¹⁴⁴. I och med att informationen i detta fall ges när personernas vanebeteende störs, bör effekten kunna bli än större.

¹⁴⁴ SKL, 2010

Testresenärsprojekt ger generellt 65–80 % beteendeförändring¹⁴⁵. En noterad svaghet i ett tidigare projekt riktat mot nyinflyttade var att de som fick prova-på-biljetterna på kollektivtrafiken i hög grad var de som annars gick eller cyklade. Potentialen för överflyttning ökar om prova-på-korten enbart riktas till bilister, riktas mot områden där parkeringstillgången är begränsad och där hållbara färdmedel premieras. Intresset för prova-på-kortet ökar även om prova-på-perioden är längre än 2 veckor¹⁴⁶.



Karta över framtida Jakobsdalen¹⁴⁷

¹⁴⁵ ibid

¹⁴⁶ Trivector, 2012

Kostnadsberäkning*		
Utgift	Nyinflyttade (antal 2020: 2300)	Exempel, endast Jakobsdalen (Antal nya hushåll: 1200)
Tryckt material (20 kr st)	46 000 kr	24 000 kr
Prova-på-kort, två veckor	603 750	315 000
Totalt:	649 750	339 000

*Kostnaden för prova-på-kort på två veckor är baserat på kostnaden för ett månadskort på Dalatrafik inom en zon/2= 525 kr/2 = 262,50 kr för prova på-kort på två veckor. Troligen kan denna kostnad minska genom att Dalatrafik står för en del av kostnaden. Prisuppgifter från 2020-03-01

¹⁴⁷ Bildkälla: Borlänge kommun, Jakobsdalen – Borlänge nya stadsdel

Välkomstpaket till nyinflyttade, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög, Se tabell
Resursbehov	Projektansvarig. Adresslistor till nyinflyttade. Välutvecklat kommunikationsmaterial.
Samverkan	Hyresgästföreningar, bostadsrättsföreningar, Dalatrafik.
Framgångsfaktorer	Anpassat kommunikationsinnehåll, se <i>Strategier för kommunikation</i> . Om andra lösningar erbjuds i föreningarna stärks effekten, se avsnittet <i>I bostadshus</i> . Erbjud endast prova-på-kort till vanebilister.
Olika ambitionsnivåer	<p><u>Första nivå</u>: personlig information utan prova-på-erbjudande</p> <p><u>Nästa nivå</u>: Information + prova-på-erbjudande via utskick till nybyggda bostadsområden</p> <p><u>Nästa nivå</u>: som ovan men via personlig kommunikation</p> <p><u>Nästa nivå</u>: Information + prova-på-erbjudande via utskick till alla nyinflyttade kommuninvånare</p> <p><u>Nästa nivå</u>: Information + prova-på-erbjudande via personlig kommunikation till nybyggda bostadsområden och till alla nyinflyttade kommuninvånare</p>
Förväntad effekt	Göteborg, 2007-2011, projektkostnad 7,56 miljoner kronor: Totalt mottog cirka 39 000 hushåll hemskickat informationsmaterial. Telefonsamtal (ca 29 000 kontaktades) om hur hushållet kan göra sina resor mer miljövänliga. Kollektivtrafikkort erbjöds. Ingen effekt på bilinnehav ¹⁴⁸ . 27,5 % fortsatte att åka kollektivt efter testperioden. Enbart kampanjer med individualiserad marknadsföring om alternativ till bilen ger 11 % minskning av antalet bilresor ¹⁴⁹ . 60-85 % av testresenärer behåller vanligen sitt nya beteende ¹⁵⁰ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
A	Antal personer som fått erbjudandet
F	Antal/andel som provar ett nytt färdmedel/nytt beteende genom kampanjen
H	Andelen som ett år efter nyttjande av erbjudandet reser hållbart under majoriteten av vardagsresorna

¹⁴⁸ Trafikverket, 2012D

¹⁴⁹ Gröna bilister, 2018

¹⁵⁰ Gröna bilister, 2018

UTBILDNING

Inom Mobility management inkluderas olika utbildningsinsatser, vilket kan göras både för vuxna och för barn. Här presenteras två åtgärder som bedöms som lämpliga för Borlänge kommun att genomföra.



¹⁵¹ Röda korset Malmö: <https://www.rodakorset.se/vad-vi-gor/halsa-och-varld/motesplatser-och-social-gemenskap/cykelskola-i-lindangen/>
 Röda korset i Lund: <https://www.lund.se/trafik--stadsplanering/cykla-i-lund/cykelskola-med-roda-korset/>
 Göteborgsgiro: <http://goteborgsgiro.se/information/cykelskola/>

CYKELKURS FÖR VUXNA

Runtom i landet genomför olika aktörer (exempelvis kommunala bostadsbolag, ABF, Röda korset) cykelskolor för vuxna, se länkar för exempel¹⁵¹. Det är framförallt bland utlandsfödda som intresset finns. 35 % av utlandsfödda kvinnor och 5 % av utlandsfödda män kan inte cykla¹⁵², men samtidigt finns det ofta en vilja att lära sig detta¹⁵³. Regeringen har bedömt att olika grupper av utrikes födda, kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper i trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer¹⁵⁴.

För att skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet är det bra om Borlänge kommun främjar cykling, särskilt hos utlandsfödda kvinnor. På andra håll har deltagare i cykelskolor genom sina nyvunna cykelkunskaper kunnat få anställning inom Vård och omsorg.

Förslagsvis kan cykelkursen genomföras i en stadsdel med hög andel utlandsfödda. I och med att verktyget riktar sig till en målgrupp som ofta har begränsad mobilitet, är det viktigt att den genomförs nära målgruppen. Aktiviteterna kan vara endast riktade till kvinnor, alternativt vara öppna för både kvinnor och män. Under cykelträningen behöver kommunen tillhandahålla cykel, knäskydd och cykelhjälm. Information om trafikregler och trafiksäkerhet behöver även informeras om under kursen. Det

¹⁵² Trivector, 2018A

¹⁵³ Regeringskansliet, 2017

¹⁵⁴ ibid

behövs flera utbildare under kurstillfällena. Förslagsvis anordnas cykelkursen genom samarbeten med volontärbaserade organisationer. En deltagaravgift kan tas ut på 100 kronor, men att det då ingår en cykelhjälm i priset¹⁵⁵.

Cykelkurs för vuxna, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg. Kurs för 15 deltagare: 7500 kronor totalt i kostnad (volontärbaserat) ¹⁵⁶
Resursbehov	Stort personellt resursbehov. Kursen kan göras under 12-14 timmar under tre veckor. 2 timmar/tillfälle.
Samverkan	Volontärer och eventuellt samarbete med exempelvis Röda korset, studieförbund, kommunala bostadsbolag eller cykelfrämjandet.
Framgångsfaktorer	Kontakta Röda korset eller Cykelfrämjandet för information om framgångsfaktorer
Effekt	Charlotte Hagström, etnolog som studerat en cykelskola för vuxna säger: <i>"Det gör skillnad, för individen men också för samhället. För individen innebär det att förmågan att kunna cykla leder till att nya möjligheter öppnas. Det gäller både på arbetsmarknaden, där till exempel hemtjänsten ofta ställer krav på att personalen måste kunna cykla, och på fritiden där cykeln gör det möjligt att snabbare och enklare röra sig över större områden utan att vara beroende av andra"</i> ¹⁵⁷ . Cykelkurser för vuxna bidrar till en ökad jämlikhet och ökar målgruppens flexibilitet och frihet. Bidrar till ökad trygghet hos deltagarna eftersom de blir mer bekanta med sitt bostadsområde ¹⁵⁸ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
C	Antalet som visar intresse för cykelkursen och som deltar
G	Andel av deltagarna som är nöjda med kursen
H	Andel av deltagarna som kontinuerligt cyklar efter cykelkursen.
I	Andelen av arbetslösa deltagare som fått jobb efter deltagande på kursen.

¹⁵⁵ SKL, 2012B

¹⁵⁶ Region Sörmland, u.å.

¹⁵⁷ Charlotte Hagström, 2019, Att balansera på två hjul

¹⁵⁸ Region Sörmland, u.å.

CYKLA OCH GÅ TILL SKOLAN

I Borlänge är det 12 % av de vardagliga resorna som görs i syftet att hämta och lämna barn på förskola och skola¹⁵⁹.

Enligt de transportpolitiska målen ska barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, öka. Barn går i mindre och mindre utsträckning själva till skolan, vilket bidrar till att deras rörelsefrihet begränsas. Att barn är mer stillasittande jämfört med tidigare generationer kan resultera i sämre folkhälsa. Barn som rör på sig mår bättre, de blir piggare och har lättare för att fokusera i skolan¹⁶⁰. För mer info om



¹⁵⁹ Borlänge kommun, Resevaneundersökning 2018

¹⁶⁰ Sveriges kommuner och landsting, 2012

aktiva transporters påverkan på barns hälsa, läs fördjupningsavsnittet *Ett socialt hållbart Borlänge*.

Enligt Trafikverket bör skolan ha ett särskilt uppdrag med att undervisa om gång och cykling och att belysa dessa rörelseformer ur perspektiv av både hälsa och hållbar utveckling¹⁶¹.

Kontinuerlig undervisning i skolan utifrån mobility management har visat kunna minska bilåkningen med 5-10 %.

Undervisning inom trafik regleras i läro- och kursplanerna för grundskolan, vilket behandlar både trafiksäkerhet och trafikregler men undervisningen kan även behandla frågor som berör transporter, miljö och samhällsplanering¹⁶².

Barn kan lära sig om trafiksäkerhet och hur du reser med olika hållbara transportmedel på lekfulla sätt och genom tävlingar. Förslagsvis ordnas en tävling gällande vilken klass som går och cyklar flest dagar till skolan. Tävlningen kan vara mellan skolklasser på en eller flera skolor. Barnen kan få festligheter såsom glass när de gått en viss sträcka, (t.ex. sammanslaget lika långt som till ett

¹⁶¹ Trafikverket, 2015A

¹⁶² Regeringskansliet, 2017

annat land). Själva tävlingsmomentet har visat sig vara en framgångsfaktor i denna typen av projekt¹⁶³.

Att inkludera cykelträning är även viktigt. Ofta cyklar barn inte eftersom föräldrarna oroar sig för olycksrisken. Trafiksituationen kring skolan avgör därför till stor del projektets effekt, där en säker trafikmiljö skapar goda förutsättningar¹⁶⁴. Under projektet kommer eleverna förmodligen att röra sig mer i trafiken. Därför är det viktigt att redan innan start fokusera på trafiksäkerheten för att förbereda eleverna och visa föräldrarna att trafiksäkerheten tas på allvar. Det är viktigt att informera föräldrarna och att de involveras i val av färdstätt och gång/cykel-väg.

Denna typ av insatser görs på många håll, både i Europa och i Sverige. Trafikormen är ett exempel. Projektet har över 20 000 deltagare och har spridit sig bland många europeiska länder¹⁶⁵. Ett annat gott exempel att titta närmare på är På Egna Ben där olika aktiviteter beskrivs i noga detalj¹⁶⁶. Förhoppningsvis kan Borlänge kommuns pedagogiska utvecklare skapa eget material åt kommunens skolor med inspiration från andra projekt och i kombination med råd och rekommendationer från dokumentet Trafiksmart - om trafik i lärande för hållbar utveckling¹⁶⁷.

Nedan finns exempel på metoder som kan användas och aktiviteter som kan göras under projektet. Exempelen är hämtade

¹⁶³ Luleå tekniska universitet, 2018
och Lindqvist & Rutberg, 2018

¹⁶⁴ European Platform on mobility management, u.å.C.

¹⁶⁵ European mobility week/European Cyclists Federation, u.å.,
och The traffic snake game network, u.å.

¹⁶⁶ På egna ben, u.å

Tävling mellan skolklasser i Luleå gjorde att:

- > Barnen blev mer koncentrerade i skolan
- > Barnen kom oftare i tid till skolan
- > Några barn upplevde sig mindre ensamma efter projektet och den psykosociala miljön förändrades då barnen skapat gemenskap av att gå till skolan tillsammans
- > Föräldrarnas fysiska aktivitet ökade

från På Egna Ben¹⁶⁸, Trafiksmart - om trafik i lärande för hållbar utveckling¹⁶⁹ samt kampanjen Trafikormen (Traffic snake game)¹⁷⁰. Undervisningen kan anpassas utifrån elevernas åldrar och till olika undervisningsämnen.

¹⁶⁷ Sveriges kommuner och landsting, 2012A

¹⁶⁸ På egna ben, u.å.

¹⁶⁹ Sveriges kommuner och landsting, 2012A

¹⁷⁰ European mobility week/European Cyclists Federation, u.å.,
och The traffic snake game network, u.å.

Förslag på aktiviteter

- > Para ihop barn som bor nära varandra så att de kan hålla sällskap till skolan
- > Låt barnen rita deras väg till skolan på en karta
- > Låt eleverna identifiera platser på vägen till skolan där trafiken upplevs som farlig
- > Information om trafikregler som berör cykling och gång
- > Lär barnen om stoppsträcka
- > Titta på hur olika reflexer syns olika bra i ett mörklagt rum
- > Laga en punktering tillsammans
- > Diskutera hur människor, klimat och miljö påverkas av utsläppen från transporter och hur utsläppen kan minska.
- > Dokumentera trafiken vid skolan och trafikflöden. När kommer trafiken? Vad är det för trafik som kör? Dokumentation kan göras i text, diagram, i bilder eller muntligt utifrån elevernas ålder och undervisningsämnet
- > Cykelträning och cykelutflykter
- > Vad händer om jag inte använder cykelhjälm? Att släppa en melon från ett par meters höjd med eller utan hjälm är ett åskådligt exempel som även de yngsta barnen förstår.

Länkar för inspiration och material

På Egna ben

Ett projekt som främjar gång och cykel bland skolbarn genom aktiviteter som kopplar an till läroplanen.
paegnaben.se

Trafiksmart - om trafik i lärande för hållbar utveckling

I dokumentet finns fem tips som är konkreta sätt för skolan att inkludera trafik i undervisningen. Tipsen bygger på intentionerna i läroplanen för grundskolan. Många av målen i kursplanerna för de olika ämnena har en naturlig koppling till trafik. Dokumentet hittar du här:

<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-775-7.pdf?issuusl=ignore>

Utbildningsmaterial om klimatförändringar och hållbar utveckling på gymnasiet

Materialet har ett tvärvetenskapligt perspektiv med frågor om mänskliga rättigheter, hållbar utveckling, klimat och fattigdomsbekämpning. Riktat sig till gymnasieungdomar. Utbildningsmaterialet kan laddas ner och det är fritt att kopiera. Du hittar det här: https://plansverige.org/wp-content/uploads/2017/07/hela_utbmaterial.pdf

Cykla och gå till skolan, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Hög. Linköping 2005, 100 000 kronor i material ¹⁷¹ .
Resursbehov	Linköping 2005: 1.5 månaders arbete i arbetstid för möten och administration ¹⁷² .
Samverkan	Skola, pedagoger, föräldrar, elever och projektledare
Framgångsfaktorer	Genomförs vid skolor med säker trafiksituation. Tävlingsmoment är en framgångsfaktor. Ett gott samarbete mellan elever, föräldrar och inte minst lärare och skolan. Samtliga parter måste informeras och engageras för att de ska få en gemensam förståelse kring problematiken och de åtgärder som behöver vidtas. Involvera och informera föräldrarna om vikten av att barnen går eller cyklar till skolan för deras hälsas skull och för en bättre skolmiljö. Berätta om de förbättringar det resulterat i på andra skolor. Förklara hur barnens självständighet gör livspusslet enklare för föräldrarna. Arbeta parallellt med trafiksäkerheten kring skolan.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: genomför bara på en skola Nästa nivå: genomför kontinuerligt och på flera skolor
Effekt	I VGR: 96 % av lärarna kan tänka sig att delta i På Egna ben igen (året efter). År 2016 deltog 6910 elever, vilket sparade 38 ton CO ₂ ¹⁷³ . Eskilstuna: År 2009 skjutsades 29 % av barnen till skolan medan motsvarande siffra var 5 % 2011. Andelen som cyklade hade ökat från 5 % till 21 %, och andelen som gick hade ökat från 47 % till 64 % ¹⁷⁴ . Skolreseplaner leder i snitt till 8–15 % minskning av biltrafik till skolor ¹⁷⁵ . Relevans enligt MaxExplorer: 7.4/10 för cykelträning och 7/10 för medvetandehöjande kampanj mot årskurs F-7 ¹⁷⁶ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
F	Antal barn som under tävlingen provat att gå eller cykla till skolan
G	Andelen pedagoger som upplever bättre arbetsro och psykosocial miljö i klass. Andelen föräldrar som är nöjda.
H	Antalet/andelen barn som går eller cyklar efter verktygets genomförande

¹⁷¹ Trafikverket, 2012D

¹⁷² Ibid

¹⁷³ Hållbart resande väst, u.å.

¹⁷⁴ Trafikverket, 2012D

¹⁷⁵ Gröna bilister, 2018

¹⁷⁶ EPOMM, u.å.G.

BELÖNA INVÅNARNAS HÅLLBARA RESANDE

Enligt forskningen behöver hållbart beteende belönas för att det ska permanenteras. Det är viktigt att cyklister känner sig uppmuntrade och uppmärksammade¹⁷⁷. I många andra kommuner genomförs åtgärder för att exempelvis belöna cyklister.



¹⁷⁷ Koucky, u.å

¹⁷⁸ Övre vänstra bilden: Bildkälla och bildägare: Almhult kommun.
 Nedre vänstra bilden: Bildkälla och bildägare: Hållbart resande Väst.
 Högra bilden: Bildkälla och bildägare Region Gävleborg

UPPMÄRKSAMMA HÅLLBART RESANDE

Vi kan i det belönande MM-arbetet inspireras av de tre exempel på bilderna till vänster¹⁷⁸.

Ett första steg kan vara att sätta upp skyltar längs med cykelvägar med positiva kommentarer om cykling (vilket gjorts i Almhults kommun) exempelvis med budskap som; "Cykling förlänger livet", "Länge leve cyklisten" och "Bra jobbat! Du blir smartare av att cykla!"¹⁷⁹. På busshållplatser kan skyltar sättas upp med liknande budskap exempelvis kopplat till hur mycket resan sparar i koldioxidutsläpp och hur det är ekonomiskt fördelaktigt att åka kollektivt jämfört med att ta bilen.

Precis som på bilden till vänster från Borås, delades det även i Skellefteå ut "god morgon-påsar" för att uppmuntra cyklister och gående. Syftet var också att inspirera fler att cykla till jobbet och att få fler att cykla säkert genom att använda cykelhjälm. Cyklister utan cykelhjälm fick vara med i utlottning av 15 cykelhjälm. Cyklister med cykelhjälm fick vara med i utlottning av en cykel¹⁸⁰. Detta kan även göras på liknande sätt vid busshållplatser, exempelvis med gåvor och möjlighet att vinna ett årskort på kollektivtrafiken.

Ett annat spännande exempel som vi kan inspireras av är hur 30 meter av en cykelväg mellan Söderhamn och Söderala målades

¹⁷⁹ Almhults kommun, Cykling och cykelvägar

¹⁸⁰ SKL, 2012B

av en konstnär på uppdrag av region Gävleborg (se bilden ovan). Åtgärden gjordes bland annat för att öka trafiksäkerheten på platsen. Kanske kan den typen av åtgärd även ha en belönande effekt för dem som cyklar. Efter att konstverket skapades ökade cyklingen på cykelvägen med 30 %¹⁸¹. I Borlänge skulle konstverk

kunna skapas i gångtunnlar vilket även kan öka trivseln och den upplevda tryggheten. Det kan även vara ett tillfälle för att öka invånarinflytandet, genom att låta invånare uttrycka önskemål om utformningen. I Täby har exempelvis skolungdomar fått skapa konstverk till gångtunnlar¹⁸².

Uppmärksamma hållbart resande, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg-hög. Låg för att dela ut frukostpåsar/fika.
Resursbehov	Resursbehovet beror på hur verktyget genomförs. Personal som delar ut gåvor eller som frågar personer som är ute och går hur de vill att en gångtunnel ska förändras. Projektledning.
Samverkan	Kommunikationsavdelningen.
Framgångsfaktorer	Se avsnittet <i>Strategier för kommunikation</i> . Kombinera gärna med information om vad för förbättringar i t.ex. cykelinfrastruktur kommunen gjort och fråga gärna invånarna vad de önskar för förbättringar av cykelinfrastrukturen. Kombineras gärna med verktygen <i>Erbjudanden och lösningar</i> och <i>Uppmana och låt borlängebor prova på ett hållbart resande</i> .
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: Skyltar längs cykelbanor och vid busshållplatser Nästa nivå: Dela ut frukostpåsar eller fika till cyklister, gående och kollektivtrafiksresenärer Nästa nivå: Främja en trevlig cykelmiljö och spännande upptäckter längs cykelvägar i kommunen
Effekt	Osäkert
Förslag på SUMO, för utdelning av frukostpåsar eller liknande. (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
A	Hur många påsar/gåvor som delas ut
B	Hur många som observerat åtgärden
C	Hur många resenärer som fick belöningen

¹⁸¹Seminarium Hela Dalarna cyklar 2.0 2020-03-31

¹⁸²Trafikverket, SKL, Boverket, 2015

A photograph of three people in a modern office environment. On the left, a woman with her hair in a bun and wearing a grey hoodie and yellow headphones looks at a computer screen. In the center, a man with glasses and a grey sweater looks at the same screen. On the right, another woman wearing a grey hoodie and yellow headphones is also looking at the screen. The background is a bright, blurred office space with wooden accents and large windows.

Mobility management för externa verksamheter

Genom arbetsplatser finns goda möjligheterna att nå invånarna och förändra deras resebeteenden. Att använda andra verksamheters kommunikationskanaler effektiviserar i många fall kommunikationen och minskar kostnaden. Arbetsplatser ger även ett socialt sammanhang där en social förändring enklare kan uppnås.



STUDENTER RESER HÅLLBART

Högskolan är en potentiell samarbetspartner i arbetet med att främja hållbart resande. Sett till att högskolan ska flytta till ett centralt läge, är miljöcertifierad¹⁸³ och att resor är en av dess mest betydande miljöaspekter¹⁸⁴, är högskolan en särskilt lämplig "målgrupp". Högskolans nya lokalisering i centrum skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande för personalen och studenterna. Unga personer är generellt mer villiga att resa med hållbara transportmedel, se avsnittet *Målgruppsanpassning*, vilket ökar möjligheten till förändring.

Det är särskilt fördelaktigt om MM-åtgärder genomförs när högskolan byter lokal. Nyinflyttade studenter är även en målgrupp som går igenom en livsförändring, vilket ökar deras mottaglighet för att prova på hållbara resvanor. Ska MM-åtgärder genomföras kontinuerligt bör de därför främst genomföras i början av terminsstarter. Vad för typ av åtgärder som är bäst lämpade avgörs i en dialog med högskolan.

Kommunen skulle kunna skapa ett närmare samarbete med studenter. Finns det ett intresse bland programstudenter att göra bidra till projekt med Mobility management? I andra delar av landet finnas samarbeten där studenter, för att få erfarenhet, genomför arbete åt exempelvis kommuner, företag etc., se exempelvis Miljöbron¹⁸⁵.

¹⁸³ Vägverket, 2007

¹⁸⁴ Högskolan i dalarna, 2020



Högskolans planerade nya lokaler i centrala Borlänge, Mimer

Förslag på MM på högskolan:

- > Ge information om vikten av hållbart resande och beskriv detta som en norm på högskolan
- > Inkludera information om hur kollektivtrafiken fungerar i kommunen i informationsmaterial till nya studenter
- > Installera skärmar i lokalerna med realtid över buss- och tågavgångar
- > Tävlingar med möjlighet att vinna busskort och/eller cykellagning
- > Tävlingar om t.ex. bäst formulerad kampanjen om hållbart resande, bästa engagemang för hållbart resande eller bäst genomförda aktivitet på temat hållbart resande

¹⁸⁵ Miljöbron, se hemsida: <https://miljobron.se/>

- > Tillhandahåll ett kit för cykellagning liknande första-hjälpen i lokalerna
- > Vad kostar bilen-kampanj riktat mot studenter (sett till studenters begränsade ekonomi bör ekonomiska incitament vara betydelsefulla för målgruppen)

Kom ihåg att det är kombinationen av åtgärder för olika steg i beteendeförändringsstegen som ger resultat och att det är viktigt att arbeta med sociala normer.

Ett inspirerande exempel är hur Linköping utvecklade en Grön resplan för ett av universitets campusområden. Läs om det här:

https://www.linkoping.se/globalassets/bygga-bo-och-miljo/hallbara-linkoping/hallbart-resande/grona-resplaner/broschyr_gronresplan_liu-digital-enkelsidigt-200213.pdf?491bd6

Studenter reser hållbart, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Beror på innehåll och ambitionsnivå
Resursbehov	Beror på innehåll och ansvarsfördelning
Samverkan	Stöd från kommunikationsavdelningen. Samverka med högskolan och intresserade studenter
Framgångsfaktorer	Ett engagemang från både kommunens sida, högskolan och studenter.
Olika ambitionsnivåer	Första nivå: ge stöd åt högskolan att genomföra MM mot studenter och/eller anställda Nästa nivå: genomför MM med högskolans studenter som målgrupp
Effekt	Beror på innehåll. Mobilitetsplaner, alltså kombinationer av MM-verktyg utifrån platsspecifika förhållanden, ger en 5-25 % minskning av bilresor till/från företaget eller organisationen ¹⁸⁶ . Det är viktigt att rikta MM mot unga vuxna för att bevara deras lägre nivåer av bilkörning och så att de inte anammar trenden med ökad bilanvändningen med högre ålder ¹⁸⁷ .

¹⁸⁶ Gröna bilister, 2018

¹⁸⁷ Hiselius, Webinarium Energimyndigheten, 2020-04-03



HÅLLBART RESANDE TILL FRITIDSAKTIVITETEN

Kultur och fritid hyr ut kommunens lokaler till föreningar, exempelvis för idrottsaktiviteter. När dessa lokaler hyrs, skulle kommunen kunna formulera förväntningar på föreningarna gällande att de ska främja ett hållbart resande till deras aktiviteter i kommunens lokaler. Vilka föreningar dessa förväntningar ska sättas på bör övervägas i relation till hur utrustningskrävande aktiviteten är, lokalens lokalisering och närhet till kollektivtrafik, om det finns säkra cykelvägar samt tiden på dygnet som aktiviteten genomförs. När goda förutsättningar för ett hållbart resande till lokalen identifieras kan Borlänge kommun:

- > Uttrycka en förväntning på att föreningen främjar ett hållbart resande bland dess deltagare och besökare genom samåkning, kollektivtrafik, cykling eller gång till aktiviteten
- > Tillhandahålla informationsmaterial till föreningarna som kan spridas bland deltagarna. Informationsmaterialet beskriver vikten av att resa hållbart och hur en reser hållbart till den specifika anläggningen, exempelvis med beskrivning av vilka busshållplatser som finns i närheten.
- > Be föreningarna beskriva för kommunen hur de ska öka det hållbara resandet till deras aktiviteter

- > Ge positiv uppmärksamhet till de föreningar som arbetat proaktivt med hållbart resande. Det kan exempelvis ordnas en tävling mellan föreningarna där vinnaren presenteras i lokaltidning och på kommunens hemsida och/eller att vinnande förening får ett pris
- > Skapa en resepolicy för samtliga föreningar som nyttjar lokalerna





Hållbart resande till fritidsaktiviteten, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Utformat material att tillhandahålla föreningar.
Samverkan	
Framgångsfaktorer	Identifiera lämpliga föreningar som verktyget ska rikta sig till. Uppföljning - efterlevs förväntningarna vi satt på föreningen/föreningarna?
Olika ambitionsnivåer	<u>Första nivå:</u> uttryck förväntningar och tillhandahåll informationsmaterial som föreningarna ska dela ut <u>Nästa nivå:</u> Kan det formuleras som en resepolicy för samtliga föreningar som nyttjar lokalerna? <u>Nästa nivå:</u> anordna en tävling föreningar mellan <u>Nästa nivå:</u> kan frågan inkluderas i politiskt beslut om föreningsstöd?
Effekt	Osäkert. Enbart information ger endast en effekt på 0.1-1 % minskning av antalet bilresor, vilket gör det viktigt att även skapa aktiviteter kopplat till informationsmaterialet som tilldelas ¹⁸⁸ .
Förslag på SUMO (läs "Hur utvärderas MM?", s. 30-31)	
A	Hur många föreningar har gett information och uppmanat till ett hållbart resande
E	Antal/andel föreningar som har för avsikt att ändra resebeteenden
H	Hur många deltagare/medlemmar i föreningarna har förändrat sina färdmedelsval
I	Hur fördelningen mellan transportmedel till fritidsanläggningarna förändrats

¹⁸⁸ Gröna bilister, 2018



TÄVLING I CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS

Utifrån olika kriterier tävlar arbetsgivare om att vara en cykelvänlig arbetsplats. Kriterierna kan exempelvis vara de samma som i checklistan i avsnittet "En cykelvänlig arbetsplats" (se sidan 19). Olika insatser ger olika poäng och arbetsplatser med poäng över en viss gräns vinner utmärkelsen cykelvänlig arbetsplats. Det är Västra Götalandsregionen som utvecklat konceptet, men detta har även implementerats på andra håll, exempelvis i Mälardalen¹⁸⁹ och i Växjö¹⁹⁰. Kontrollera att Västra Götalandsregionen godkänner att Borlänge kommun använder sig av konceptet.



Tävling i cykelvänlig arbetsplats, sammanställning av verktyget

Kostnad, Hög/låg	Hög. Kostnaden varierar beroende på projektets omfattning. I exemplet från Västra Götalandsregionen har projektet en budget på cirka 300 000 kronor per år.
Resursbehov	Tidsåtgången varierar beroende på projektets omfattning. Arbetet består bland annat av projektledning, kommunikation och rekrytering av arbetsplatser ¹⁹¹ .
Samverkan	Arbetsplatser i kommunen.
Framgångsfaktorer	Sprid information om tävlingen på exempelvis mässor där många företag deltar.
Effekt	Med bättre förutsättning för cykling till arbetsplatser runt om i kommunen minskar incitament till att resa med bilen. Ökad cykling ger ökad hälsa och färre bilar minskar bilparkeringsbehovet vilket frigör yta.

¹⁸⁹ Energikontoret i Mälardalen, 2019

¹⁹⁰ Växjö Kommun, u.å.

¹⁹¹ Region Sörmland, u.å.



MOBILITETSPLANER FÖR FÖRETAG

En mobilitetsplan utgörs av ett paket av MM-inspirerade ansatser för att påverka resvanor hos kunder och personal på företag och verksamheter. De är ofta framtagna för ett begränsat område, vilket innebär att åtgärderna kan skraddarsys för plats specifika förhållanden.

När kommunen får förfrågan om att tillhandahålla en verksamhet fler parkeringar till sin personal, bör kommunen utifrån fyrstegsprincipen inleda med en diskussion om vad verksamheten kan göra inom MM. Inspiration kan hittas bland de åtgärder som föreslås för *Gröna parkeringsköp* (målgrupp M/F och F) i kommunens parkeringsstrategi och detta dokumentets avsnitt *En cykelvänlig arbetsplats*.

En annan situation där mobilitetsplaner kan föreslås att införas är när en fastighetsägare får en ny verksamhet som hyresgäst. Med nya hyresgäster innebär det att människors resvanor förändras och det är enklare att skapa en beteendeförändring.

Vad för typ av åtgärder som införs bör anpassas till storleken på verksamheten, vad för typ av verksamhet det är, lokalisering etc. och kan därför inte beskrivas i närmare detalj i detta dokument. För att få effekt är det viktigt att genomföra kombinationer av åtgärder. Kommunen skulle kunna välja att genomföra olika MM åtgärder särskilt riktade mot en eller flera identifierade lämpliga

arbetsplatser (se verktygen *Trevligt folk cyklar* och *Vintercyklisten*). Kommunen kan tipsa verksamheterna om dokumentet *Checklista för en hållbar mötes- och resepolicy*¹⁹² som Schyst resande utvecklat för företag att använda.

I arbetet med att uppmana till hållbart resande på privata arbetsplatser och företag behöver kommunen kunna svara på:

- > Vad är det vi erbjuder?
- > Vad har arbetsplatsen/företaget att vinna på det?
- > Vad behöver arbetsplatsen/företaget göra?¹⁹³

Det behöver finnas tillräckligt många och/eller stora arbetsgivare på "rätt" ställen för att en satsning ska få effekt. Innan kommunen eller kommunkoncernen planerar för att driva ett arbete gentemot en arbetsplats är det viktigt att veta vad/om vi har något att erbjuda, om vi kan arbeta långsiktigt, vad syftet är och om det är ekonomiskt lönsamt för den externa verksamheten att delta. I Vägverkets Handbok *"Konsten att sälja hållbart resande"*, framhävs det även att det är viktigt med en långsiktig finansiering på minst tre år, och med utlovad förlängning vid gott resultat. Detta är viktigt för att kommunen ska uppfattas som en seriös samarbetspartner¹⁹⁴.

¹⁹² Schyst resande, u.å.

¹⁹³ Vägverket, 2007

¹⁹⁴ Ibid

Mobilitetsplaner för företag, sammanställning av verktyget	
Kostnad, Hög/låg	Beror på innehåll
Resursbehov	Beror på innehåll
Samverkan	Stöd från ansvarig i MM-arbetet
Framgångsfaktorer	Se avsnittet <i>Strategier för kommunikation och Framgångsfaktorer vid MM för företag</i> . Kombinationer av olika typer av åtgärder, personlig kommunikation och låga p-tal. Ett engagemang från både kommunens sida och från den externa verksamheten.
Olika ambitionsnivåer	Antalet verksamheter som MM genomförs i samarbete med/gentemot <u>Första nivå:</u> beskriv koncept och ge kunskapsstöd <u>Nästa nivå:</u> Genomför MM riktat mot ett utvalt företags personal
Effekt	Tidigare forskning både internationellt och i Sverige visar att gröna resplaner för företag och verksamheter minskar bilanvändningen med 15–20 % i genomsnitt. Används ekonomiska styrmedel, exempelvis höjda parkeringsavgifter, minskar den med 20–25 %. Utan ekonomiska incitament är minskningarna dock lägre, 5–15 % ¹⁹⁵ . Relevans enligt MaxExplorer med åtgärder riktade mot företag: Parkeringsåtgärder (9/10) Medvetandehöjande kampanjer och event (8.3/10) Bilpool (8.3/10) Marknadsföring och uppmaning till beteendeförändring (8.1) ¹⁹⁶

¹⁹⁵ Gröna bilister, 2018

¹⁹⁶ EPOMM, u.å.G.



STÖD ÅT BESÖKSTÄTA VERKSAMHETER

I dialog med IKEA, som en stor besökstätt verksamhet i Borlänge, identifierades ett behov av information om hur borlängeborna transporterar sig. Det saknas även information om vad företag med många besökare kan göra för att öka det hållbara resandet till verksamheten. Det beskrivs en saknad av kunskap om vad för åtgärder som ger effekt.

En åtgärd som kommunen kan göra är därför att ta kontakt med besökstätt anläggningar i kommunen och ge rekommendation om vad de kan göra för att främja ett hållbart resande. Observera att effektivisera, vårda personal och bygga varumärke är det centrala för företag vilket gör det till det viktigaste för kommunen att kommunicera till denna typ av målgrupp. Anpassa

informationen till rekommendationerna i handboken *Konsten att sälja hållbart resande*¹⁹⁷. Värt att komma ihåg är att om verksamheten vill uppnå stor förändring behövs MM vanligen kombineras med parkeringsåtgärder.

Förslag på information:

- > Hur reser Borlängeborna
- > Varför behöver vi öka det hållbara resandet
- > Ett gemensamt ansvar om att minska klimatpåverkan – hur kan er verksamhet ta större ansvar?
- > Kontaktinfo till kommunen för ytterligare stöd och information (förslagsvis Mobility management-koordinator eller motsvarande position)

Stöd åt besökstätt verksamheter, sammanställning av verktyget

Kostnad, Hög/låg	Låg
Resursbehov	Kunskap och informationsspridning
Samverkan	Samverka med besökstätt verksamheter med ett intresse för hållbarhetsfrågor
Framgångsfaktorer	Ett engagemang från både kommunens sida och från den externa verksamheten.
Effekt	Tidigare forskning både internationellt och i Sverige visar att gröna resplaner för företag och verksamheter minskar bilanvändningen med 15–20 % i genomsnitt. Används ekonomiska styrmedel, exempelvis höjda parkeringsavgifter, minskar den med 20–25 %. Utan ekonomiska incitament är minskningarna dock lägre, 5–15 % ¹⁹⁸ .

¹⁹⁷ Vägverket, 2007

¹⁹⁸ Gröna bilister, 2018

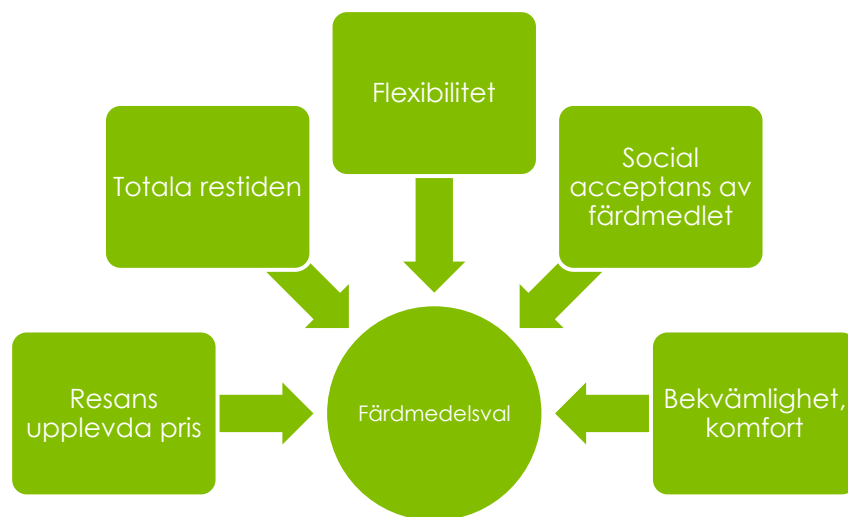
A close-up photograph of several green leaves covered in numerous small, clear water droplets. The leaves are vibrant green and the droplets are in sharp focus, creating a textured, glistening effect. The background is a soft, out-of-focus green.

Fördjupning

För den som ska arbeta med Mobility management finns det här möjlighet till fördjupning. Avsnittet ger även viss ytterligare teoretisk bakgrund och synliggör vilka möjligheter och hinder vi står inför i arbetet. Avsnittet ger viktig kunskap och beskriver vilka positiva effekter Mobility management ger.

HUR BESLUTAR INDIVIDEN MELLAN OLIKA FÄRDMEDEL?

Individens färdmedelsval styrs av en rad olika faktorer. Nedan visas en förenklad modell av faktorer som kan påverka valet mellan färdmedel. Det är här viktigt att poängtera att det är individens upplevelser av dessa faktorer och inte de faktiska objektiva skillnaderna. Den upplevda kostnaden för resan innefattar exempelvis sällan fasta utgifter för bilinnehavet såsom värdepappersskatt, skatt och försäkring. De olika faktorerna i



¹⁹⁹ Trafikverket, 2012C

²⁰⁰ Andersson, 2020

modellen påverkar individers beslut olika mycket, exempelvis påverkas vanligen en höginkomsttagare mindre av priset än en låginkomsttagare¹⁹⁹.

Den sociala acceptansen av färdmedlet synliggörs genom vad viktiga personer runt om individen uttrycker för värderingar. En svensk studie²⁰⁰ drar slutsatsen att "klimatmoral" hos vanebilisten är den viktigaste faktorn för att skapa motivation till beteendeförändring. Resvanor, rättfärdigande av bilanvändning, identiteten som bilägare och restid påverkar även motivationen.

Trafikverket har identifierat en rad övergripande faktorer som påverkar användningen av cykel som transportmedel. Detta är individuella och sociokulturella faktorer såsom inkomst och cykelns status inom individens sociala kontext. Faktorer som restid, upplevd stöldrisk, utbud och parkering, påverkar användningen av cykel som transportmedel i positiv eller negativ riktning där cykelns attraktivitet ställs i jämförelse med andra transportmedels attraktivitet. Den fysiska utformningen såsom cykelnät och infrastruktur, drift och underhåll, beteendepåverkande åtgärder samt styrmedel, påverkar även²⁰¹. Drivkrafter för att cykla är främst att spara tid, spara pengar, att det är praktiskt, att det ger positiva hälsoeffekter, är socialt, är kul, att det förknippas med en positiv image eller med miljömedvetenhet²⁰².

²⁰¹ Trafikverket, 2015B, citerat via

https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

²⁰² Boverket, u.å.

HÅLLBARHET

Främjande av hållbara transporter medför en rad fördelar. I relation till kommunens vision presenteras nedan några av de fördelar som kan uppstå genom ett ökat hållbart resande.

ETT SOCIALT HÅLLBART BORLÄNGE

Ett socialt hållbart Borlänge är "ett Borlänge där människor lever ett gott liv med jämlika och jämställda förutsättningar för hälsa, trygghet och lärande". Två av de prioriterade områdena som kommunstyrelsen identifierat utifrån behovsanalysen för social hållbarhet från 2017 är:

- > Främja psykisk hälsa
- > Främja fysisk aktivitet²⁰³

Dessa två prioriterade områden främjas av en ökad andel hållbart resande. Bilåkande ökar risken för en stillasittande livsstil, det ökar risken för fetma, övervikt, högt blodtryck och psykisk ohälsa. Bilåkande bidrar även till att öka isolering och segregation, samtidigt som det motverkar sociala relationer i bostadsområdet och minskar många gruppers (barn, äldre med flera) rörelsefrihet i samhället²⁰⁴. Nedan beskrivs vidare hur hållbara transporter och biltrafiken på olika vis påverkar den sociala hållbarheten i positiv eller negativ riktning.

²⁰³ Borlänge kommunstyrelsen, 2018, § 114 Behovsanalys och prioriterade områden för social hållbarhet/dnr 2016/1975

²⁰⁴ Faskunger, 2007

TRAFIKBULLER PÅVERKAR HÄLSAN

Buller påverkar människors hälsa och möjlighet till en god



livskvalitet. Det kan negativt påverka människors prestation, inlärning och sömn²⁰⁵. Under senare år har flera studier pekat på att långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar²⁰⁶. I centrala Borlänge orsakar framförallt tåg- och biltrafiken buller. Genom en överflyttning till aktiva transporter skulle mängden buller i centrala Borlänge minska.

²⁰⁵ Folkhälsomyndigheten, 2019-11-01

²⁰⁶ ibid

LUFTFÖRORENINGAR PÅVERKAR HÄLSAN

Vägtrafiken är en källa till luftföroreningar. Föroreningarna kommer från gaser och partiklar vid förbränning i motorer och slitagepartiklar från förslitning av bromsar, däck och vägbana. Luftföroreningarna orsakar sjukdomar som luftvägssjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar och cancer. Enligt en rapport som tagits fram av Naturvårdsverket uppskattas antalet dödsfall i Sverige till följd av luftföroreningar till 7600 för år 2015. Fordonsavgaser bedöms orsaka cirka 3000 av dessa dödsfall²⁰⁷. Hälsofördelarna med promenad och cykling som transportsätt är dock så pass stora att de negativa hälsoeffekter som uppstår av att vistas i en genomsnittlig stadsmiljö med de luftföroreningar som finns där, övervägs²⁰⁸.

De svenska miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft klaras i Borlänge kommun. I kommunens trafikstrategi framhävs dock vikten av att försöka minimera luftföroreningarna i kommunen²⁰⁹.

²⁰⁷ Gustafsson, et al., 2018

²⁰⁸ Tainio, et al., 2016

²⁰⁹ Borlänge Kommun, Trafikstrategi

²¹⁰ Borlänge kommun, DELPROGRAM 2015-2018, Trafiksäkerhet

SÄKERHETEN I TRAFIKEN

Antalet olyckor med kroppsskador och dödsfall på kommunala och statliga vägar i Borlänge ökade från 2008 till 2013²¹⁰. Studier visar att desto fler fotgängare och cyklister det finns, desto mer säker blir också gång- och cykeltrafiken. Exempelvis har en sett att risken för en olycka reduceras med 66 % i ett område där gåendet dubblerats²¹¹.

JÄMSTÄLLT OCH JÄMLIKT TRANSPORTSYSTEM

Att satsa på aktiva transport, såsom genom utbyggnad av gång- och cykeltrafiken i tätort och regionalt, bidrar till jämställdhet i transportsystemet eftersom kvinnor promenerar, cyklar och använder kollektivtrafik mer än män²¹².

En studie har dragit slutsatsen att kollektivtrafiken är en viktig resurs i socialt utsatta områden och för alla människors möjlighet till delaktighet och integration i samhället. Studien lyfter även att unga kvinnor som är utan körkort ofta är beroende av att närstående skjutsar dem med bil. Utan en fungerande kollektivtrafik finns det risk att det leder till minskade möjligheter till delaktighet och integration i samhället på egna villkor²¹³. Det finns även ett samband mellan inkomst och bilanvändandet som

²¹¹ Köhler, Németh & Mourey, 2019

²¹² Faskunger, Statens Folkhälsoinstitut, 2008

²¹³ Berg, et al., 2019

behöver vägas in i hur de sociala konsekvenserna påverkar förutsättningarna i val av färdmedel eller tillgång till ett färdmedel. I Borlänge finns ett starkt samband mellan val av färdmedel för den vardagliga arbetspendlingen och medelinkomsten i det området personen bor i. I de områden med högst medelinkomst görs 78 % av resorna med bil, jämfört med 48 % i de områden som har lägst medelinkomst²¹⁴.

INAKTIVITET PÅVERKAR UNGAS HÄLSA

I Sverige tillbringas barn och unga det mesta av sin vakna tid inaktiva, det vill säga sittandes, halvliggandes eller stående ganska stilla²¹⁵. Det är därför angeläget att stimulera till, och ge förutsättningar för, mer rörelse bland barn och unga. Även en liten ökning kan ge stora hälsovinster på både kort och lång sikt, både för individen och för samhället som helhet²¹⁶.

Världshälsoorganisationen beskriver att unga bör vara medel till mycket fysiskt aktiva under 60 minuter varje dag då detta förbättrar deras fysiska och psykiska hälsa. Den fysiska aktiviteten kan uppnås på olika sätt, där aktiva transporter är ett av de sätt som Världshälsoorganisationen beskriver²¹⁷. Det har även visats att barn som går till skolan förbättrar sin koncentration och emotionella hälsa samt uppvisar mindre aggressivt beteende jämfört med barn som åker buss²¹⁸.



²¹⁴ Borlänge kommun, Trafikstrategi

²¹⁵ Folkhälsomyndigheten, 2019-04-29 (Skolbarns hälsosvanor 2017/2018)

²¹⁶ ibid

²¹⁷ WHO, Physical activity and young people,

²¹⁸ Faskunger, 2007

INAKTIVITET PÅVERKAR VUXNAS HÄLSA

Enligt världshälsoorganisationen bör vuxna i åldern 18–64 vara fysiskt aktiva under minst 150 minuter per vecka. Den fysiska aktiviteten kan exempelvis utföras genom att transportera sig aktivt såsom att gå eller cykla. Personer som är fysiskt aktiva i denna utsträckning har minskad risk för olika typer av dödliga sjukdomar, frakturer, har bättre muskelstyrka och en hälsosammare vikt²¹⁹. Enligt behovsanalysen från 2017 är den självskattade fysiska aktiviteten bland borlängeborna i åldern 16-64 år densamma som i riket i stort där 66 % under perioden 2012-2015 uppgett att de är fysiskt aktiva minst 30 minuter per dag²²⁰. Dalarna är dock ett av länen i landet som har procentuellt högre nivåer av fetma och övervikt bland dess vuxna befolkning (statistik för 2015-2018)²²¹. Enligt Michail Tonkonogi som är professor i medicinsk vetenskap kan detta bero på sättet vi transporterar oss i Dalarna, och att vardagsresandet består av mycket bilkörning²²².

Effekterna av ett ökat hållbart resande är stora. Bland annat har det visats att cyklister i genomsnitt lever två år längre än de som inte cyklar²²³. En studie gjord i Danmark visade att risken för att dö i förtid hos dem som regelbundet cyklar till jobbet är 30 % lägre jämfört med dem som inte cyklar till jobbet varje vecka. De som började cykla oftare till jobbet under studiens gång hade 36 % lägre risk för att dö förtidigt jämfört med dem som trappade av på cyklingen eller slutade helt²²⁴.

²¹⁹ WHO, Physical Activity and Adults

²²⁰ Borlänge kommun, Behovsanalys för social hållbarhet 2017

²²¹ Folkhälsomyndigheten, 2020-03-16

²²² Sveriges radio, 2013

ÄLDRES HÄLSA

Fallolyckor är de olyckor som orsakar flest dödsfall, flest antal inläggningar på sjukhus och flest antal besök på akutmottagningar. Hos äldre personer är nedsatt balans och nedsatt muskelstyrka faktorer som ökar risken för fallolyckor²²⁵. Genom fysisk aktivitet stärks både balansen och muskelstyrkan och kan på så vis motverka risken för fallolyckor²²⁶. Det har visats att 25 minuters rask promenad per dag ökar livslängden med upp till sju år. En stor studie i Norge visade att äldre män i 70- och 80-



²²³ CTC, u.å.

²²⁴ Faskunger, Statens folkhälsoinstitut, 2008

²²⁵ Borlänge kommun, Delprogram 2015-2018, Fallprevention

²²⁶ 1177, 2019

årsåldern som var fysiskt aktiva 30 minuter varje dag levde upp till fem år längre än de som inte var fysiskt aktiva i samma utsträckning²²⁷. Dagliga promenader i form av aktiva transporter, kan på så vis anses bidra till att förlänga livslängd.

ETT EKONOMISKT HÅLLBART BORLÄNGE

Ett ekonomiskt hållbart Borlänge definieras som *"ett innovativt Borlänge som växer och utvecklas på ett balanserat sätt"*. Nedan beskrivs några av de ekonomiska fördelar som en ökning av hållbara transporter och investeringar i detta medför.

Att investera i gång- och cykelbanor i, och omkring, tätorter har ofta visat sig vara samhällsekonomiskt lönsamt tack vare att fysisk aktivitet kan motverka kroniska sjukdomar, minska sjukfrånvaron, minska produktionsbortfallet och motverka mänskligt lidande, vilket bidrar till att undvika stora kostnader för samhället²²⁸. Ett exempel på detta är att cyklister har 15 % färre sjukskrivningsdagar än personer som inte cyklar²²⁹. För samhället är det sex gånger dyrare om personen tar bilen istället för cykeln²³⁰.

Enligt en bedömning av Naturvårdsverket från 2005 kan minskade kostnader på lång sikt, tack vare ökad folkhälsa för olika grupper genom cykling, beräknas som:

- > Minskad kostnad per nytilkommen cyklist vid allmänna cykelsatsningar: 2 600 (kr/år)

²²⁷ Köhler, Németh & Mourey, 2019

²²⁸ Faskunger, Folkhälsomyndigheten, 2008

²²⁹ CTC

- > Minskad kostnad per nytilkommen cyklist vid riktade cykelsatsningar: 8 300 (Värde kr/år) för cykelsatsningar som riktar sig mot inaktiva äldre²³¹.

ETT EKOLOGISKT HÅLLBART BORLÄNGE

Ett ekologiskt hållbart Borlänge definieras som *"Ett Borlänge som tar ansvar för miljön både nu och i framtiden"*.



²³⁰ Gössling & Choic, 2015

²³¹ Naturvårdsverket, 2005

Inrikes transporter svarar för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, där personbilar och tunga lastbilar är de dominerande utsläppskällorna²³². Effekten av de tekniska framstegen har till stor del ätits 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 fort²³³.

Trafiken påverkar miljön på olika sätt. Tabellen nedan är hämtad från kommunens trafikstrategi²³⁴ och förklarar på vilka sätt trafiken påverkar miljön.

Typ av miljöpåverkan	Förklaring
Klimatpåverkan	Trafiken genererar utsläpp av växthusgaser som bidrar till klimafförändringar. Hur stor påverkan är beror på fordonets bränsle.
Energiåtgång	Transporter kräver stora mängder energi. Olika transportslag är olika energieffektiva. Energiförbrukningen på totalen har stor påverkan på miljön genom hur energin produceras.
Hårdgjorda ytor	Infrastruktur för transporter tar mycket plats och genererar stora hårdgjorda ytor. Ytorna försvårar förutsättningar för liv och drabbar markmiljön. När hårdgjorda ytor är anlagda är de svåra att återställa.
Förorenat dagvatten	De hårdgjorda ytorna genererar dagvatten som behöver ta vägen någonstans. Dagvattnet innehåller föroreningar från fordon och bränsle. Dagvatten kan påverka recipienterna - ytvatten (sjöar och vattendrag) och grundvatten.
Mikroplaster	Fordons däck är den största källan till spridning av mikroplaster i Sverige. Mikroplasten sprids till omgivningen och med dagvattnet och kan förflytta sig vidare i miljön.

²³² Boverket, 2017

²³³ Gröna bilister, 2018

²³⁴ Borlänge kommun, Trafikstrategi

Luffföroreningar	Trafiken medför avgaser och partiklar från däck och vägbana som förorenar luften.
Trafikbuller	Trafiken medför buller och bullermängderna beror på trafikmängd, hastighet, vägbana, vägbanans lutning, topografi och typ av fordon.
Övergödning och försurning	Transporters bränslen avger övergödande ämnen som sprids till närmiljö eller atmosfären och bidrar till övergödning och försurning av mark och vattendrag.
Påverkan på naturmiljön	Transportsystemet kan fragmentera naturområden och drabba ekosystemtjänsterna som områdena genererar. Vägar är ofta barriärer i naturmiljön där vissa arter av t.ex. insekter, amfibier och fladdermöss är extra känsliga. Samtidigt kan transportsystemet fungera som en spridningskorridor för många arter. Sedan ängsmarkerna minskat i omfattning har betydelsen av vägkanterna som vår tids slättermarker ökat för de växter som är beroende av att marken hävdas. Blommande vägkanter, "skräpmarker" och alléer längs vägar har en positiv miljöpåverkan.
Vägbeläggnings miljöpåverkan	Anläggning och underhåll av vägar kräver mycket resurser och materialet består ofta ändliga och fossila material. Underhåll av vägar kräver mycket resurser och sandning och saltning påverkar miljön lokalt.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EN EFFEKTIV VERKTYGSLÅDA

Nedan presenteras förutsättningar som är viktiga för att arbetet med Mobility management ska resultera i attitydförändringar och beteendeförändringar.

TAXA OCH TIDSREGLERINGAR SKAPAR GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MM-ÅTGÄRDER

Parkerings taxa och/eller tidsregleringar på bilparkering skapar förutsättning för att de Mobility management-åtgärder som görs i kommunen ska få god effekt. Exempelvis har personer med gratis arbetsplatsparkering få incitament att byta till andra färdmedel.

Ekonomiska styrmedel påverkar i hög utsträckning trafikanters val av transportmedel. Forskning visar att människor reagerar starkare på en kostnadshöjning än en kostnadsminskning. Det innebär att en kostnadshöjning på exempelvis bilparkeringar har en starkare efterfrågedämpande effekt än vad en kostnadsminskning på kollektivtrafiken leder till ökad efterfråga.

En förändring av resans tid har ännu större påverkan på människors val av transportmedel, än en förändring av resans pris. En minskning av antalet parkeringsplatser ökar sök- och gångtiden, vilket på så vis minskar bilresans attraktivitet. En studie visar att en tidsförlängning av bilresan med 10 % leder till en ökning av kollektivtrafikutnyttjandet med 7 %²³⁵.

²³⁵ Trafikverket, 2012C

Införande av taxa och/eller tidsregleringar är endast verksamt om det inte är möjligt att parkera gratis inom 10-15 minuters promenad²³⁶. En reglering av taxan på enskilda parkeringar är därför i många fall verkningslöst, utan det behöver göras storskaligt. Det är även viktigt att kommunen undviker att införa månadsavgifter för arbetsplatsers bilparkering, då detta blir ett incitament till att använda bilen oftare för att maximalt nyttja parkeringen och kostnaden för denna (för vidare kunskap om ämnet hänvisas till den beteendekonomiska teorin om "sunk cost").

FRAMGÅNGSFAKTORER FÖR FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken har utvecklats olika i olika delar av landet. I flera regioner har ökningen varit över 20 % mellan år 2009 och 2015 medan utvecklingen av resandet har stagnerat, eller till och med minskat, i andra regioner.

Framgångsfaktorer för förbättringar av kollektivtrafiken i andra kommuner kan beskrivas som:

- > mer resurser till kollektivtrafiken
- > ökat utbud av både tåg och buss
- > få, raka och snabba busslinjer i och mellan städer
- > fler avgångar
- > mer enhetliga tidtabeller

²³⁶ EPOMM, u.å.H.

- > vanligen har det varit en fördel med prioritering av starka stråk med neddragningar av trafik i svagare stråk och på landsbygden



Tre viktiga faktorer för att möjliggöra förbättringar av kollektivtrafiken:

- > politiskt stöd
- > kommunikation med medborgare
- > samverkan mellan nyckelaktörer

Samverkan är särskilt viktigt då åtgärderna är beroende av att kommunen, regionen och, i vårt fall Dalatrafik, deltar aktivt. Det är betydelsefullt att skapa nya samarbeten och samarbetsytor, eller fördjupa existerande samarbeten. Det är angeläget att alla

Bildägare: Edaen

²³⁸ EPOMM, u.å.B

parterna har del i ägandet av förändringarna och att det skapas ett stort mått av förtroende och tillit mellan personerna som deltar²³⁷.

KOMMUNENS ANSTÄLLDAS FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE

Generellt motverkar dåliga faciliteter för omklädning, dusch och förvaring av cykeln att personer cyklar till sin arbetsplats. Det är även viktigt att det upplevs säkert att parkera cykeln för att anställda ska cykla. Dock ger förbättringar inom dessa områden endast effekt på mängden cykling om det även genomförs Mobility management-åtgärder²³⁸.

Enligt Trafikverkets verktyg för samhällsekonomiska beräkningar av cykelinfrastruktur är den potentiella förändringen på grund av förbättrad cykelparkering 8 %²³⁹. En brittisk studie pekar på att en säker inomhusparkering för cykel (t.ex. cykelrum) höjer cykelanvändande för resor till arbete med ca 13 %. Anordnande av utomhusparkering för cykel höjer cykelanvändande för samma resa med ca 8 %. Tillgång till säker inomhusparkering samt dusch vid destinationen ökade cykelanvändningen med 7,1 % till 22 %²⁴⁰.

I ett projekt där olika åtgärder gjordes för att öka cyklingen till flera arbetsplatser blev resultatet att 42 % av deltagarna cyklade oftare till arbetet efter projektet. 30 % ansåg att förbättringar med möjlighet till dusch, ombyte och säker cykelparkering vid

²³⁹ Trafikverket 2012D

²⁴⁰ Wardman, Tight, et al., 2007

arbetsplatsen var den viktigaste orsaken till förändringen. 38 % av de som inte cyklade till sina arbetsplatser menade att detta berodde på bristen av faciliteter²⁴¹.

Enligt en studie bland Borlänge kommuns anställda är det 49,5 % som anser att det är enkelt och praktiskt att ställa cykeln på dess arbetsplats. 40,1 % upplever det som säkert att parkera cykeln vid arbetsplatsen och 29,9 % instämmer delvis om att det går att ställa cykeln säkert. 23,1 % instämmer bra med att de är nöjd med duschmöjligheterna och att kunna byta om på deras arbetsplats, 36,7 % instämmer inte²⁴². Utifrån denna statistik kan vi ana att medarbetare inte tar cykeln till arbetet, delvis på grund av dessa faktorer. Det är viktigt att jämföra detta med hur enkelt, praktiskt och tryggt de anställda upplever att det är att parkera bilen vid arbetsplatsen. Är det enklare och säkrare att ta bilen än cykeln? I sådana fall skapas incitament att ta bilen till arbetsplatsen.

Kommunen bör arbeta med att säkerställa tillgången till bra cykelparkeringar vid arbetsplatserna och se över möjligheterna för dusch och ombyte. Förbättringar av cykelparkeringarna bör prioriteras. Det är även lämpligt att utöka informationen om de möjligheter som finns till ombyte och dusch.

För att granska hur cykelvänlig/cykelfrämjande kommunkoncernens arbetsplatser är kan tabellen i avsnittet *En cykelvänlig arbetsplats* användas som bedömningsunderlag.

²⁴¹ Thøgersen, i: Gärling, Tommy, et al. *Handbook of Sustainable Travel*. 2014

²⁴² Borlänge kommun, Enkät svar, enkät Klimatsmart resande till jobbet

²⁴³ Trivector, 2019B

RESURSER TILL ARBETET MED MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas av en bra kostnadsnyttokvot²⁴³. Det är dock betydelsefullt att öronmärka ekonomiska medel till arbetet med Mobility management.

Generellt är det ofta en brist på resurser i arbetet med Mobility management. En Mobility management-koordinator arbetar strategiskt, organisatoriskt och samordnande²⁴⁴ och skulle möjliggöra för kommunen att i en högre utsträckning genomföra Mobility management-åtgärder. Enligt verktyget MaxExplorer är en Mobility management-koordinator en av de mest avgörande faktorerna för ett framgångsrikt arbete med Mobility management (relevans 8.4/10)²⁴⁵.

Arbetet med Mobility management är även i många fall beroende av stöd från kommunikationsavdelningen då kvaliteten på det kommunikativa arbetet ofta avgör verktygets effekt.

²⁴⁴ EPOMM, u.å.E.

²⁴⁵ ibid

Vidare läsning

Dokumenterna nedan rekommenderas för vidare läsning.

- > Kommunikation om Mobility management till företag:
Vägverket, 2007, Konsten att sälja hållbart resande Handbok https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10545/RelatedFiles/2007_41_konsten_att_salja_hallbart_resande_handbok.pdf
- > Mobility management i planeringskedet:
Trafikverket, 2011, MaxLupoSE – råd om hur Mobility management kan användas i den kommunala planeringen
- > Utvärdering av Mobility management:
Trafikverket, SUMO System för utvärdering av mobilitetsprojekt, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10548/RelatedFiles/2014_103_SUMO_System_for_utvardering_av_mobilitetsprojekt.pdf
- > Handbok för Mobility management mot nyinflyttade:
Statens energimyndighet, 2015, Påverka nyinflyttades resvanor, En bok om informationsprojekt för nyinflyttade
- > Mobility management i byggskede:
Trafikverket, 2012, Handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet
- > Mobility management i skolan:
SKL, 2012, Trafiksmart Om trafik i lärande för hållbar utveckling

Referenser

Vetenskapliga artiklar

- > Andersson A., 2020, Is climate morality the answer? Preconditions affecting the motivation to decrease private car use, Transportation Research Part D: Transport and Environment, volym 78, hämtad: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920919307692?via%3Dihub>
- > Bamberg S., 2014 "Psychological Contributions to the Development of Car Use Reduction Interventions", i: Gärling, Tommy, et al. Handbook of Sustainable Travel. 2014th ed., Springer Netherlands
- > Bamberg, S., 2013, Changing Environmentally Harmful Behaviors: A Stage Model of Self-Regulated Behavioral Change. Journal Of Environmental Psychology, vol. 34, no. C
- > Bamberg, S., D. Rölle och C. Weber (2003) Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? Transportation, 30, 1-11
- > Carsten Sommer, Franz Lambrecht, 2016, Concepts for tenant tickets for connecting habitation and transport, Transportation Research Procedia 19,s 40 – 48
- > Garcia-Sierra, et al., 2015, "Behavioural Economics, Travel Behaviour and Environmental-Transport Policy." Transportation Research Part D, vol. 41
- > Gössling & Choic, 2015, Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, Ecological Economics, Volume 113
- > Hiselius & Rosqvist, 2016, "Mobility Management Campaigns as Part of the Transition towards Changing Social Norms on Sustainable Travel Behavior." Journal of Cleaner Production, vol. 123, pp. 34–41
- > Thøgersen J, i: Gärling, Tommy, et al. Handbook of Sustainable Travel. 2014th ed., Springer Netherlands, 2014
- > Wardman, M., Tight, M., et al. (2007) Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 41, Issue 4, sid. 339-350

Internetbaserade källor

- > 1177, 2019, Att undvika fallolyckor hos äldre, tillgänglig: <https://www.1177.se/Vastra-Gotaland/liv--halsa/trygg-och-saker-miljo/att-undvika-fallolyckor-hos-aldre/>
- > Arbetsmiljöverket, 2015, Kunskapssammanställning Fysisk aktivitet och träning - möjlig prevention av arbetsrelaterade belastningsbesvär, <https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/kunskapssammanstallningar/fysisk-aktivitet-och-traning-rap-201511-kunskapssammanstallning.pdf>
- > Berg, Allanson, Henriksson & Lindkvist, 2019, Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? Tillgänglig: http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2919-4.pdf
- > Bike to work, Cycle to work with Bike to Work! Your bike ride will be even more fun!, tillgänglig: <https://www.biketowork.be/>
- > Borlänge kommun, 2018, Arbetsliv, tillgänglig: <https://www.borlange.se/jobb-och-foretagande/arbetsmarknad>
- > Borlänge kommun, Behovsanalys för social hållbarhet 2017, tillgänglig: <https://www.borlange.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/hallbarhet/social-hallbarhet---behovsanalys-2017.pdf>
- > Borlänge kommunstyrelsen, 2018, § 114 Behovsanalys och prioriterade områden för social hållbarhet / dnr 2016/1975, tillgänglig: <https://www.borlange.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/hallbarhet/beslut-ks-prioriteringar-social-hallbarhet.pdf>
- > Boverket, 2017, Transporter, tillgänglig <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/positiv-och-negativ-klimatpaverkan/transporter/>
- > Boverket, u.å., Metod för att fånga upp nya cyklister, tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/planering-for-okad-och-saker-cykling/atgarder-och-verktyg/metod-for-att-fanga-upp-nya-cyklister/>
- > Charlotte Hagström, 2019, Att balansera på två hjul, tillgänglig: https://portal.research.lu.se/ws/files/65003489/Att_balansera.pdf
- > Charlotte Reinholdt Hageback, "Mobility Management i glesbygd - samordning av gods- och persontransporter i Pajala kommun", Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:999752/FULLTEXT01.pdf>, 2009
- > CTC/Cykling UK, u.å., Safety In Numbers, Halving the risks of cykling, tillgänglig: <https://www.cyclescape.org/media/W1siZiIsImxpYnJhcnkvdG9jdW1lbnRzL2U0ZS9iYzQvZTRlYmM0Y2FmMGJhMDcyZjZiM2UyODNlMmQwNzUyYTYzZDMxOThhOSJdXQ/CTC%20Safety%20in%20numbers%20report%20and%20figures.pdf?sha=a10dd96426756b53>
- > Energikontoret i Mälardalen, 2019, Bli en cykelvänligare arbetsplats!, tillgänglig: <https://energikontor.se/cykelvanlig-arbetsplats-2019-2/>

- > European Mobility week/European Cyclists Federation, u.å., Map of ideas, <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141223-Map-of-Ideas.pdf>
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), 2009, "Vägledning till kvalitetssäkring av Mobility management i små och medelstora städer, MaxQ", Tillgänglig: http://www.epomm.eu/docs/1516/MaxQ_Svensk.pdf,
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), 2006, MaxSem: Max Self Regulation Model: Applying theory to the design and evaluation of Mobility Management Projects, tillgänglig:
http://epomm.eu/old_website/docs/mmttools/case_studies_TA/MaxSem_applying_theory_to_MM_projects.doc
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.A., Advertising & other promotion actions, Tillgänglig:
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=5
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.B., Cycling facilities improvements,
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=6
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.C., Cycling training,
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=4&p2=9&p3=2&p4=15&p5=26
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.D., Job PT ticket/rebated seasonal PT tickets, tillgänglig
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=13
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.E., Mobility consultat / Mobility manager
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=1
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.F. multimodal information & trip advice, tillgänglig:
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=2
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.G. Ranked list of recommended measures,
<http://www.epomm.eu/index.php?id=2745>
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.H. Site-based Parking Management, tillgänglig:
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=0&p3=2&p4=3&p5=22
- > European Platform on Mobility management (EPOMM), u.å.I. Travel Awareness Campaign & Events,
http://www.epomm.eu/max_explorer/index.php?page=6&p1=2&p2=3&p3=2&p4=7&p5=4
- > Faskunger J, 2007, Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. En kunskapsmanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet". Östersund: Statens folkhälsoinstitut, R 2007:3., hämtat från
https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/9621865e6bbc4d2c94ea689596bc73e3/r200831_aktiv_transport_08111.pdf

- > Faskunger, Statens folkhälsoinstitut, 2008, Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång-och cykel.,
https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/9621865e6bbc4d2c94ea689596bc73e3/r200831_aktiv_transport_081111.pdf
- > Folkhälsomyndigheten, 2019-11-01, Buller och höga ljudnivåer, tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/tillsynsvagledning-halsoskydd/buller/>
- > Folkhälsomyndigheten, 2019-04-29, Barns och ungas rörelsemönster, Resultat från objektivt uppmätt fysisk aktivitet, Skolbarns hälsovanor 2017/2018, hämtad från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/b/barns-och-ungas-rorelsemonster/?pub=60058>
- > Folkhälsomyndigheten, 2020-03-16, Övervikt och fetma, tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/halsa/overvikt-och-fetma/>
- > Friman, Larhult och Gärling, 2010, En analys av åtgärdsprogram genomförda i Sverige för att minska privatbilismen,
https://www.researchgate.net/publication/278002196_En_analys_av_atgardsprogram_genomforda_i_Sverige_for_att_minska_privatbilismen
- > Försäkringskassan, 2015, Åtgärdsområden för att förebygga sjukfrånvaro,
https://www.forsakringskassan.se/wps/wcm/connect/9dfb65db-ec97-4281-a1c9-6c3f6bb2d663/diskussionsmaterial_atgardsomraden_for_att_forebygga_sjukfranvaro_kortversion.pdf?MOD=AJPERES
- > Google Play, European Union, BikeSprints, <https://play.google.com/store/apps/details?id=eu.europa.publications.bikeprints&hl=sv>
- > Gröna bilister, 2018, Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplanering, tillgänglig:
http://www.gronabilister.se/effekter-av-beteendepaaverkande-aatgaarder-inom-transportplaneringen_2018.pdf?cms_fileid=b5a9fca22020845dddd2bfc52dcf02aa
- > Gröna bilister, 2020, 20/2: En miljöanpassad resepolicy gör skillnad, tillgänglig: <http://www.gronabilister.se/en-miljoanpassad-resepolicy-gor-skillnad>
- > Gunilla Lindah, PRO, SKPF Pensionärerna, SPF seniorerna, 2018, Tillsammans mot ensamhet, tillgänglig:
https://www.spfseniorerna.se/globalassets/forbund/aktiviteter/ensamhetsprojektet/tillsammansmotensamhet_webb_final_lagupplost.pdf
- > Gustafsson, Lindén, Tang, Forsberg, Orru, Åström, Sjöberg, 2018, Quantification of population exposure to NO2, PM2.5 and PM10 and estimated health impacts, tillgänglig: <http://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1242584/FULLTEXT01.pdf>

- > Göteborgsregionen, u.å., Bilaga 1, Tidigare genomförda eller påbörjade testcyklistprojekt, <https://goteborgsregionen.se/download/18.5860103714e4aafbc3529615/1435820087192/Bilaga+1%2C+Tidigare+genomf%C3%B6rda+eller+p%C3%A5g%C3%A5ende+projekt.pdf>
- > Hållbart resande väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, u.å., Kriterier, Tillgänglig: <https://cykelvanligarbetsplats.se/kom-igang/#kriterier>
- > Hållbart resande väst, u.å., Välkommen, <http://www2.vgregion.se/upload/H%C3%A5llbart%20resande%20v%C3%A4st/N%C3%A4tverkstr%C3%A4ffar/2016-11-25/Inledning%20GR%20och%20resultat%20GR%20proj.pdf>
- > Högskolan i dalarna, 2020, Miljöledningssystemet, tillgänglig: <https://www.du.se/sv/om-oss/hogskolan-dalarna/miljoarbete/miljoledningssystemet/>
- > K2 OUTREACH 2019:2, Fler resenärer i kollektivtrafiken, http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/outreach_2019_2_fler_resenarer_i_kollektivtrafiken_hh.pdf
- > Klimatklivet, Mo-bo Resvanor, tillgänglig <https://indd.adobe.com/view/12eb5893-8174-4e23-a90d-90705ea3bf08>
- > Klimatkommunerna, 2016, Att skapa klimatsmarta beteenden, tillgänglig: <https://p74jjbc7bn3qsjd01tplt5dw-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2019/09/att-skapa-klimatsmarta-beteenden.pdf>
- > Klimatkommunerna, u.å., Resepolicy för tjänsteresor, <https://klimatkommunerna.se/kunskapsbank/transporter/kommunorganisationens-transporter/kommunens-egna-resor-resepolicy/>
- > Koucky, u.å., Ökad cykling i kommuner och regioner, version 1, tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/13c570f298cb4f3cb75ba2a165545001/okad_cykling_i_kommuner_och_regioner.pdf
- > Köhler, Németh & Mourey, 2019, Europeiska trafikantveckan 16-22 september 2019, Manual, tillgänglig: https://Mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2019/Manual_-_EU_languages/2019_EMW_Manual_SV_web.pdf
- > Lindqvist, Rutberg, 2018, One Step Forward: Development of a Program Promoting Active School Transportation, <https://www.researchprotocols.org/2018/5/e123/pdf>
- > Luleå tekniska universitet, 2018, Aktiva skoltransporter, <https://www.ltu.se/research/subjects/fysioterapi/Forskningsprojekt/Aktiva-skoltransporter-1.176420>
- > Luleå, 2020, Reseutmaningen, tillgänglig: <https://www.lulea.se/samhalle--gator/l-till-a---hallbart-resande/reseutmaningen.html>

- > Lunds kommun, u.å., Resejämföraren, Vad betyder dina resvanor i längden? Tillgänglig: <http://lundskommun.rjdrift.se/rjweb/>
- > Naturvårdsverket, 2005, Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder, tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5456-2.pdf?pid=3085>
- > På egna ben, u.å. tillgänglig: <https://paegnaben.se/>
- > Regeringskansliet, 2017, En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, tillgänglig: https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf
- > Region Sörmland, u.å., Verktygslåda för åtgärder inom hållbart resande, tillgänglig: <https://regionsormland.se/contentassets/002e2018288e4515bbc917f7030b81be/verktygslada-for-atgarder-inom-hallbart-resande.pdf>
- > Schyst resande, u.å., Checklista för en hållbar mötes- och resepolicy, tillgänglig: <https://schystresande.se/media/filer/017cc8/checklista-en-hallbar-resepolicy.pdf>
- > Skjutsgruppen, <https://skjutsgruppen.nu/>
- > Statens Energimyndighet, 2015A, Påverka nyinflyttades resvanor, En handbok in informationsprojekt för nyinflyttade, tillgänglig: <https://goteborgsregionen.se/download/18.6faec3b614f240ba26d27857/1439461818876/P%C3%A5verka%20nyinflyttades%20resevanor%20-.pdf>
- > Statens Energimyndighet, 2015B, Uthållig kommun, Möjligheter med Mobility management, tillgänglig: https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/09/uthallig_kommun__mojligheter_med_Mobility_management.pdf
- > Statens Energimyndighet, Uthållig kommun, u.å. Idébok för kommunalt transportarbete, tillgänglig: https://www.energimyndigheten.se/globalassets/klimat--miljo/fysisk-planering/idehandbok_kommunalt_transportarbete_v1.0_091218.pdf
- > Sveriges kommuner och landsting (SKL), 2010, "Hållbart resande i praktiken Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus", Tillgänglig: <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7345-250-2.pdf>
- > Sveriges kommuner och landsting, (SKL), 2012A, Trafiksmart om trafik i lärande för hållbar utveckling, tillgänglig: <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-775-7.pdf?issuustl=ignore>
- > Sveriges kommuner och landsting, (SKL), 2012B, Vägen till ett cyklande samhälle, goda exempel på kommunal cykelplanering, tillgänglig: <https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7164-769-6.pdf?issuustl=ignore>
- > Sveriges kommuner och landsting, (SKL), 2013, Parkering för hållbar stadsutveckling, tillgänglig: <https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7164-920-1.pdf?issuustl=ignore>

- > Sveriges radio, 2013, Därför är dalfolket tjockast i landet, tillgänglig: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=161&artikel=5695948>
- > Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J., 2016, Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking?, hämtat från https://Mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2019/Manual_-_EU_languages/2019_EMW_Manual_SV_web.pdf
- > The traffic snake game network, u.å., Home, <https://www.trafficsnakegame.eu/>
- > Trafikverket och SKL, 2012, Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik tillgänglig: <https://webbutik.skr.se/sv/artiklar/kol-trast-planeringshandbok-for-en-attraktiv-och-effektiv-kollektivtrafik.html>
- > Trafikverket, 2006, Samåkning i Sverige, Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10546/RelatedFiles/2006_135_samakning_i_Sverige.pdf,
- > Trafikverket, 2011A, MaxLupoSE Råd om hur Mobility Management kan användas i kommunal planering, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11230/RelatedFiles/2011_146_MaxLupoSE_rad_om_hur_Mobility_management_kan_anvandas_i_den_kommunala_planeringen_2.pdf
- > Trafikverket, 2011B, Mötes- och resepolicy, Inspiration, fakta och exempel. Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10553/RelatedFiles/100416_motes_och_resepolicy_2.pdf
- > Trafikverket, 2012A, Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10555/RelatedFiles/2012_126_effektsamband_for_marknadsforingsatgarder_mot_bilister_2.pdf
- > Trafikverket, 2012B, Handbok för planering inför Mobility management åtgärder i byggskedet, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11233/RelatedFiles/2012_094_Handbok_%20for_planering_infor_Molibility_Management_atgarder_i_byggskedet.pdf
- > Trafikverket, 2012C, Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10556/RelatedFiles/2012_127_parkering_som_styrmedel_for_att_minska_arbetspendling_med_bil.pdf
- > Trafikverket, 2012D, Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande, Effekter och nyttor, Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10921/RelatedFiles/2012_167_steg_1_och_2_atgarder_for_okat_cyklande.pdf
- > Trafikverket, 2014, SUMO System för utvärdering av mobilitetsprojekt, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10548/RelatedFiles/2014_103_SUMO_System_for_utvardering_av_mobilitetsprojekt.pdf

- > Trafikverket, 2015A, Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11823/Ineko.Product.RelatedFiles/2015_153_om_gang_och_cykling_halsa_och_en_hallbar_utveckling_20170308.pdf
- > Trafikverket, 2015B, Nationellt cykelbokslut 2014. Publ.nr: 2015:060
- > Trafikverket, 2016, Rapport, Omgång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling, Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11823/Ineko.Product.RelatedFiles/2015_153_om_gang_och_cykling_halsa_och_en_hallbar_utveckling_20170308.pdf
- > Trafikverket, u.å., Hållbart resande, tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10551/RelatedFiles/100098_hallbart_resande.pdf
- > Trafikverket, SKL, Boverket, 2015, TRAST Trafik för en attraktiv stad, Underlag till handbok, utgåva 3, tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf
- > Trivector traffic, 2012, DinKoll – utvärdering av testresenärsprojekt och prova-på-kort för nyinflyttade. Tillgänglig: http://epomm.eu/maxeva/uploads/2012_38_DinKoll_version_1_0_skickad0.pdf
- > Trivector Traffic, Karin Neergaard och Madelene Håkansson, 2011, MaxLupoSE – råd om hur Mobility management kan användas i den kommunala planeringen tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364086/FULLTEXT01.pdf>
- > Trivector, 2013, Effekter av grönt parkeringsköp, Instruktioner till beräkningsmodell, tillgänglig: <https://www.transportportal.se/Energieffektivitet/Bilaga%206%20Effekter%20av%20gr%C3%B6nt%20parkeringsk%C3%B6p%20instruktion%20till%20ber%C3%A4kningsmodell.pdf>
- > Trivector, 2018A, Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper, Underlag till Trafikanalys, Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/trivector-2018_81-forklaringar-till-resmonster_20181203_slutlig.pdf
- > Trivector, 2018B, Cykling gör dig frisk, tillgänglig: <https://www.trivector.se/hallbara-transporter/cykling-gor-dig-frisk/>
- > Trivector, 2019A, video, "Webinarium: Mobility Management 3.0_190125", Tillgänglig: <https://www.youtube.com/watch?v=Vc1k4bBaNgc>
- > Trivector, 2019B, Framtidens Mobility management – från beteende- till normförändring, tillgänglig: http://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/08/whitepaper_mm3-0.pdf
- > Umeå kommun, 2020, Hållbara resor till arbetet, tillgänglig: <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet/koldioxidsnalaplatsen/hallbararesor/resortillarbetet.4.6856729316a4c558ff09f2.html>

- > Umeå kommun, u.å., Bilfri testgrupp – så här gjorde vi! Tillgänglig: <https://www.umea.se/download/18.19a41f3a17567e789ef2e66/1605186051713/Bilfri%20testgrupp%20-%20S%C3%A5%20gjorde%20vi.pdf>
- > ViableCities, MOBO, Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur, tillgänglig: https://adobeindd.com/view/publications/d12b6844-ff07-4fff-bee3-27da72a71c7a/cm85/publication-web-resources/pdf/Slutrapport_2019_20190603.pdf
- > VTI, 2007, Smartare kommunikation för hållbara färdmedel, handbok för kommuner, kollektivtrafik och andra organisationer som arbetar med att öka hållbara transporters marknadsandel, Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675327/FULLTEXT01.pdf>
- > Vägverket, 2007, Konsten att sälja hållbart resande Handbok, tillgänglig https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10545/RelatedFiles/2007_41_konsten_att_salja_hallbart_resande_handbok.pdf
- > Västra Götalandsregionen, Slutrapport Vintercyklisten 2018/2019, tillgänglig: <https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/1478e853-68bc-4765-bacf-9f0bdb418e97/Slutrapport%20Vintercyklist%20kommuner%202018-2019.pdf?a=false&guest=true>
- > Växjö kommun, u.å., cykelåret 2018, tillgänglig: https://vaxjo.se/download/18.3accaac16ab8f71cc63352f/1558098669533/Cykelbokslut_2018_webb.pdf
- > WHO, Physical Activity and Adults, tillgänglig: https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_adults/en/
- > WHO, Physical activity and young people, tillgänglig: https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_young_people/e
- > Wretling, Väg- och transportforskningsinstitutet, 2002, Färdmedelsval vintertid, tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:673703/FULLTEXT01.pdf>
- > Youtube, Region Kalmar län, tillgänglig: https://www.youtube.com/user/Ltkalmar/videos?disable_polymer=1
- > Älmhult kommun, Cykling och cykelvägar, tillgänglig: <https://www.almhult.se/cykling>

Muntlig information

- > Information från kassör på Bilpolarna. 2020-02-06
- > HR-avdelningen, 2020-03-04
- > Seminarium Hela Dalarna cyklar 2.0 2020-03-31

- > Hiselius L., Webinarium Energimyndigheten, 2020-04-03

Interna dokument

- > Borlänge kommun, enkätsvar, Klimatsmart resande till jobbet
- > Borlänge kommun, enkätsvar, Undersökning om hur du upplevde testcyklingen, 2020-02-13
- > Borlänge kommun, slutrapport Vintercyklisten 2010-2011
- > Borlänge kommun, Slutrapport, Vintercyklisten, 2012
- > Borlänge kommun, Slutrapport Vintercyklisten, 2013-2014
- > Borlänge kommun, Trafikstrategi
- > Resvaneundersökning i Borlänge, december 2018

Bild- och figurkällor

Majoriteten av bilderna i dokumentet är hämtade från Pixabay.com eller från kommunens bildbank. Nedan listas bilder och figurer från andra källor.

- > Bussar Dalatrafik, bildägare Edaen, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Borl%C3%A4nge_Dalatrafik_bussar.JPG
<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed sv>
- > Borlänge kommun, Jakobsdalen – Borlänges nya stadsdel <https://www.borlange.se/bygga-bo-och-miljo/byggprojekt-och-planer---borlange-vaxer/planerade-projekt/jakobsdalen>
- > Edaen, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Borl%C3%A4nge_Dalatrafik_bussar.JPG
<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed sv> | K2 OUTREACH 2019:2, Fler resenärer i kollektivtrafiken
- > Hållbart resande väst,
<https://www.facebook.com/hallbartresandevast/photos/pcb.2515853898670160/2515853418670208/?type=3&theater>
- > Region Gävleborg, instagram
- > Älmhult kommun, Cykling och cykelvägar, <https://www.almhult.se/cykling>

