

Litteraturstudie/ State of the Art

Mobility Management

1. Bakgrund

Den ökande trafiken ger oönskade effekter som trängsel, buller, olyckor och utsläpp och trafiken är vårt största miljöproblem idag. ¹ En effektivisering i transportsystemen är därför eftersträvaransvärda och problem med miljöpåverkan och trängsel bör minska medan trafiksäkerheten bör öka. I denna strävan har konceptet Mobility Management vuxit fram både i Europa och i USA. I USA används dock begreppet Transportation Demand Management. ²

2. Mobility Management – vad är det?

I samband med förstudien med namn ”Mobility Management i Borlängeregionen” enades arbetsgruppen om att i sitt arbete använda sig av en enklare, om än inte heltäckande definition. Denna säger att Mobility Management är: ”aktiviteter för att få till stånd ett effektivare utnyttjat och hållbart transportsystem”. ³ Denna definition täcker som sagt inte hela konceptet och det råder flera uppfattningar om hur Mobility Management skall tolkas. Genom att nedan redovisa flertalet tolkningar får vi en god bild av hur helheten av konceptet Mobility Management ser ut.

Den officiella definitionen, vilken är hämtad från EU-projektet MOMENTUM lyder⁴: ”Mobility Management är ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att:

- Uppmuntra användningen av miljöanpassade färdstätt
- Förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- Öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- Minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande.”

Karin Lundgren⁵ beskriver Mobility Management som ett brett angreppssätt, vilket syftar till att minska soloresandet i bil eller minska andelen transporter med låg lastfaktor genom att förbättra användningen av trafik- och transportsystemen. Målet är att uppnå ett hållbart transportsystem, där rese- och transportbehovet minskar och tillgängligheten till nya och gamla miljövänliga alternativ ökar. Förbättring av fordonsutnyttjandet ingår även i konceptet Mobility Management enligt författaren.

¹ Ljungberg, C, sid. 65

² Vägverket, 1999:132, sid. 8

³ Transportcentrum, sid. 10

⁴ <http://www.mobilitymanagement.nu/teori/>, 2001-04-03

⁵ ibid.

Christer Ljungberg⁶ menar att ”Mobility Management innebär ett nytt sätt att tänka och är ett alternativ till ny infrastruktur eller nya restriktioner”. Syftet med Mobility Management är först och främst att påverka resan eller transporten innan den börjar. Genom att använda åtgärder som information, kommunikation, organisation och koordination kan trafiken och dess tillväxt påverkas på olika sätt. Med hjälp av att framkalla attityd- och beteendeförändringar kan vi få ett bättre utnyttjande av fysiska åtgärder i trafikplaneringen. Infrastrukturen blir på så sätt effektiviserad. Åtgärderna som företas sker i samarbete med näringsliv och olika organisationer, t ex företag, kollektivtrafikföretag och vägverk. För att kunna nå varaktiga beteendeförändringar är det av vikt att många olika aktörer involveras. Ljungberg menar även att själva arbetsprocessen i samband med Mobility Management är en viktig del av arbetet. Genom arbetsförfarandet i samarbete med många olika aktörer startar ofta själva arbetet nya processer som ger ytterligare effekter.

3. Aktiviteter inom Mobility Management

Christer Ljungberg⁷ menar att Mobility Management kan tillämpas på olika nivåer i samhället: i bostadsområden, företag, kommuner, regioner eller för olika evenemang. I alla fallen handlar det om att påverka efterfrågan på resor och därmed göra vinster inom miljö, säkerhet, kapacitet och ekonomi. Mobility Management i ett brett perspektiv kan täcka åtgärder som samåkning, distansarbete, videokonferenser, nya servicekoncept och bilpooler. Dessa aktiviteter är knappast nya utan snarare kända och använda sedan tidigare. Skillnaden när dessa aktiviteter ingår i Mobility Management är att sätta användandet av dessa aktiviteter i system och se hela åtgärdsarsenalen som ett helhetskoncept. Det faktum att aktiviteterna skall användas som likvärdigt alternativ och komplement till trafikplaneringsåtgärder är också ett nytt påfund.

Rent praktiskt kan Mobility Management innefatta vardagsaktiviteter som:⁸

- Samåkning
- Bilpooler
- Ersätta vanliga sammanträden med telefon- eller videokonferenser
- Samordnad hemkörning av varor
- Distansarbete i olika former av telestugor, eller hemifrån
- Samdistribution
- Stödja lokal handel och lokala producenter
- Använda cykel och kollektivtrafik i stället för bil och flyg

Mer övergripande aktiviteter kan vara:⁹

- Rådgivning och konsultinsatser
- Information, upplysning och utbildning
- Marknadsföring av allt från MM-tänkandet till konkreta tjänster och produkter

⁶ Ljungberg, C sid. 67-69

⁷ Ljungberg C, sid. 68-69

⁸ <http://www.mobility.management.nu/praktik/>, 2001-04-03

⁹ ibid.

- Stödja MM-åtgärder – ekonomiskt eller på annat sätt
- Utveckla nya eller bättre tjänster och produkter för MM
- Effektiv organisation och samordning av verksamheter, inklusive transporter
- Genomtänkta projektplaner
- Bättre lokalisering av olika verksamheter
- Forskning och undersökningar
- Skapa lättillgänglig information om buss- och tågtider, bilpooler, linjesträckningar m m
- Miljöanpassa transporter
- Cykla-till-jobbet-kampanjer

4. Exempel inom Mobility Management

Mobility Management har använts på olika sätt i olika länder. Detta har medfört att arbetet har startats upp och utvecklats under olika tidsperioder världen över. I USA var bristen på bensin och kollektivtrafik anledningen till att man började tänka i annorlunda banor. I Nederländerna var det miljöproblemen och trafikträngseln. Det är främst Nederländerna och USA som har sysslat med Mobility Management under en längre tid. Övriga länder i Europa har startat verksamhet de senaste åren. Mobility Management som koncept har förankrats och drivits på olika sätt. Detta beror till stor del på att länderna har utgått ifrån vilka problem man har brottats med och sedan valt verktyg efter det.¹⁰

4.1 Exempel från utlandet

USA var först inom området Mobility Management, men arbetar med begreppet TDM, Transportation Demand Management. Starten till arbetet uppkom främst på grund av oljekrisen 1972 och de samåkningsprogram som då kördes igång. Programmen startades dock inte på grund av miljöhänsyn utan av konkurrensskäl. Företag var tvungna att se till att deras anställda kom till arbetet. Arbetsplatserna var oftast lokaliserade i utkanten av städerna och företagen ville erbjuda bra transporter till personalen för att kunna anställa och behålla kompetent personal. Efter oljekrisen tog samhället över samåkningsprogrammen i en del stater men i vissa fall var företagen fortfarande ansvariga. Vid 1990-talets början insåg dock 13 stater att miljöbesvären blivit så besvärande att de antog lagen, "Regulation 15", senare kallad "Roul 1501". Denna lag innebär att alla företag med mer än 100 anställda skulle se över sina anställdas resor till och från arbetet så att utsläppen från transporterna skulle minska. Genom åtgärder som parkeringsstyrning, möjligheten att arbeta hemma, komprimerade arbetsveckor, telependling och flexibel arbetstid växte TDM, Transportation Demand Management fram. Idag har lagen Roul 1501 upphört men USA har valt att arbeta med TDM frivilligt. TDM skall vara lönsamt för företaget och alla anställda. Det är alltså åter igen ekonomin och inte miljöansvaret som driver arbetet.¹¹

Nederländerna har fokuserat på att minska antalet ensamresande i bil under pendling till och från arbetet. Dessa s k Green Commuter Plans innebär översiktligt att företagen ser över sina

¹⁰ Vägverket, sid. 9

¹¹ ibid., sid. 26-27

anställdas resor och hjälper till att utveckla och tillhandahålla miljövänligare och resurssnållare transportalternativ.¹²

I **Tyskland** och **Österrike** har fokus däremot lagts på utvecklingen av informationscentraler och dess funktioner. Detta har bidragit till en ökning av verksamheter där samordning av taxi, kollektivtrafik och biluthyrning görs möjlig. Olika betalsystem såsom busspass och biluthyrning med kombinerade rabatterbudanden samordnas även. Marknadsföring såsom: ”res kollektivt och du får hyra en bil till lägre kostnad” är vanlig. I Tyskland ingår all transport och ärendetyper i Mobility Management-begreppet, d v s shopping-, arbets- och fritidsresor samt godstransporter är inkluderade.¹³

Schweiz har drivit Mobility Management-konceptet på kommersiell basis. Målet har även här varit att minska det enskilda bilägandet och soloåkandet samt att öka användningen av kollektivtrafik och hyrbilar vid alla typer av resor och transporter. Detta sker främst genom att starta upp nya alternativ som kan konkurrera med den egna bilen. Här finns bildelningsklubbar som samarbetar med kollektivtrafiken.

Belgien fokuserar precis som Nederländerna på att minska antalet ensamresande i bil och förespråkar att åka kollektivt, gå eller cykla i stället för att ta bilen när det framför allt gäller korta resor. Transportföretaget Langzaam Verkeer har bland annat specialiserat sig på att göra mobilitetsplaner för orter, städer och regioner, trafiksäkerhetsplaner och handlingsplaner för trafikcirkulation, cykelvägar, parkering och kollektivtrafik. Företaget ger även politiska råd och utför forskning, planering, design, utbildning, kommunikation och support när det gäller olika transportprogram.¹⁴

Storbritannien är nybörjare inom området. Många invånare tror att Mobility Management har med transporter för människor med rörelsehinder eller handikapp att göra. Det är främst lokala myndigheter och organisationer som har utvecklat begreppet i landet. Fokus har varit på miljöfrågorna och utifrån detta har nya specifika åtgärder så som alternativa transporter, transportplaner (green commuter plans), nätverk (t ex commuter planners club) och trafikinformationskanaler vuxit fram.¹⁵

Eftersom konceptet för Mobility Management varierar mellan länderna inom Europa så har en europeisk plattform kallad **EPOMM**, European Platform On Mobility Management, skapats. Dess största uppgift är att marknadsföra och vidareutveckla Mobility Management i Europa samt finjustera implementeringen mellan medlemsstaterna i EU och övriga länder i Europa.

¹² <http://www.epomm.org/about/involved.html>, 2001-04-03

¹³ <http://fzi.de/english/projects/jupiter/Jupiter2.html>, 2001-04-05

¹⁴ <http://www.langzaamverkeer.be/english/index.htm> 2001-04-05

¹⁵ Vägverket, sid. 32

4.2 Exempel från Sverige

I **Lund** har man arbetat med Mobility Management i lite mer än två år och här har Sveriges första mobilitetskontor startats. Detta har skett som en del i arbetet med LundaMaTs – Lunds Miljöanpassade Transportsystem. LundaMaTs-projektet är ett treårsprojekt och startade sin verksamhet i januari 1999. Projektet är delvis finansierat med medel från stödformen LIP, lokalt investeringsprogram och dels av kommunen. Inom LundaMaTs satsar kommunen främst på fyra projekt:¹⁶

Lundalänken – ett kollektivtrafikstråk genom staden som ska serva ett av Skånes största arbetsplatsområden.

Cykelkommunen – förbättring och nybyggnation av cykelvägnätet i Lunds kommun samt att cykeln marknadsförs som ett alternativ.

Projektet arbetar även med information och kommunikation med lundaborna.

Gå och cykla till skolan – trafiksäkra skolvägarna så att skjutsningen med bil ska minska. Projektet innebär både fysiska åtgärder och riktad information till föräldrar
Mobilitetskontoret – arbetar med information, kommunikation och utbildning med syfte att minska biltrafiken.

En fördel med LundaMaTs-projekten är enligt Camilla Pettersson att de arbetar gränsöverskridande mellan olika transportslag. De är inte begränsade till ett trafikslag i sin marknadsföring och information utan kan ge buss, tåg, miljöbil, bilpool, cykel, gång och IT/distansarbete som alternativ till bilen.¹⁷

Mobilitetskontoret är organiserat under den tekniska förvaltningen i Lunds kommun och här arbetar sju personer varav ca 4,5 är heltidstjänster. Mobilitetskontoret i Lund har i sin tur delat in arbetet i fem delprojekt:¹⁸

Miljöledning med fokus på transporter, kommunens interna arbete

Arbets- och tjänsteresor samt effektivare godstransporter, företag

Pilotprojekt ”Bred satsning på Södra Sandby”. Minska resandet med

fossilbränsle driven personbil till och från detta avgränsade geografiska område.

Stöd till uppstart av bilpooler samt stimulans av marknaden för miljöbilar

Ökad konkurrenskraft för ”närskalighet”, dvs. närodling och den lokala handeln stöds

Arbetsexempel som mobilitetskontoret i samarbete med övriga projekt är verksamma med är¹⁹:

Vandrande skolbuss – Ett antal familjer har gått samman och turas om att följa sina egna och varandras barn till skolan.

Hälsotrampare – 10 vanebilister har skrivit på ett kontrakt att under ett år cykla till och från arbetet. Minskning av koldioxid samt förbättrad hälsa.

¹⁶

http://www.lund.se/leva_i_lund/8_miljo_natur/8_lokala_investeringsprogrammet/Lunds_olika_projekt/Mobiltetskont.asp, 2001-04-09

¹⁷ Pettersson, Camilla, sid. 1

¹⁸ Tekniska förvaltningen i Lund, sid. 1-5

¹⁹ Pettersson, Camilla, sid. 1-3

Testresenärer – 45 vanebilister ställer bilen under två månader och prövar att åka kollektivt till och från arbetet. Kontinuerliga enkätundersökningar. Tydlig koldioxidminskning

Sparsam körning – 60-talet av kommunens anställda utbildas i sparsam körning. Utbildningen betalar sig redan fem procents minskning av bränsleåtgång.

Distansarbete – 25 anställda i Lunds kommun ingår i ett försök med distansarbete. Varje deltagare förväntas minska sina utsläpp med 20%.

Smart trafikant – En upplysningskampanj mot de större arbetsplatserna för att nå de anställda som pendlar med bil och visa på alternativ till bilen.

Samdistribution – Livsmedelsdistribution till kommunens enheter kartlagd. Förslag på hur samdistribution kan fungera finns.

Bilpooler – Två bilpooler existerade sedan tidigare och en ytterligare har nu startats.

Lokal handel – I dialog med lokala producenter och butiker skall lokalt producerade livsmedel marknadsföras.

Miljövänliga fordon – Elbilar

Fritidsresor – Olika jippon genomförs tillsammans med föreningar i kommunen med syfte att uppmärksamma trafiksäkerhet och miljö.

Information

Projektet avslutas i december 2001 men en ny ansökan har lämnats in för fortsatt verksamhet. Mobilitetskontoret ligger idag utlokaliserat fem minuter från centrum och en tydlig skillnad med en ny projektperiod blir att ha en annan placering av kontoret.²⁰

Lunds erfarenheter från arbetet med Mobility Management är att det inte är lätta segrar att erhålla samt att det stundom känns trööstlöst eftersom det handlar om att förändra attityder, vilket tar tid. Massmedialt var hälsotramparna och testresenärerna en massmedial succé. Camilla Pettersson vid mobilitetskontoret tipsar om att det är klokt att rikta sig till enskilda individer i form av utskick, gärna bostadsområde för bostadsområde. De infrastruktursatsningar som har genomförts i Lund har definitivt underlättat för Mobility Management-arbetet. Därför är det klokt att förstärka arbete som redan är igång, t.ex. Agenda 21-arbete. Resor till och från jobbet och bilpooler ger resultat och särskilt om stora arbetsgivare kontaktas från början.²¹

Jönköping har sedan november 1999 startat ett mobilitetskontor. I Jönköping satsar man på en bättre och renare luft och förespråkar att fler bör åka kollektivt eller cykla för att minska de hälso- och miljöfarliga utsläppen. Måste man ta bilen bör man samåka eller köra ekonomiskt. Kent Brändström, projektanställd på mobilitetskontoret, berättar att på kontoret arbetar en person till förutom honom och kontoret är organiserat under Stadsbyggnadskontoret. Mobilitetskontoret ligger placerat i centrala staden med intentionen att privatpersoner skall kunna strömma genom med frågor och funderingar.²²

Projektet BUSSIG (BUSS-samordning i Idrottsrörelsens Gemenskap) drivs, vilket är ett samarbetsprojekt för att öka miljö- och trafiksäkerhetsarbetet inom föreningslivet. Idag åker många barn/ungdomar ensamma med föräldrar till träning och matcher. Ibland åker hela klubben med en oerfaren chaufför i storbuss eller minibussar. Föreningarna kan genom

²⁰ Pettersson, Camilla, Mobilitetskontoret i Lund, Telefonintervju, 2001-04-26

²¹ ibid.

²² Brändström, Kent, Mobilitetskontoret i Jönköping, Telefonintervju, 2001-06-06

projektet förbättra samåkning mellan och inom klubbarna, förbättra trafiksäkerheten och trafikmiljön samt utbilda chaufförer inom klubbarna.²³

Projektet Samåkningstjänst syftar till att minska antalet bilar och därmed trängseln längs vägarna genom att matcha pendlare med samma resväg. Samåkningstjänst är öppet för anställda vid anslutna företag och är brukbart via nätet. Kommunanställda fick till en början registrera sig till tjänsten och nästa steg är nu att få företag att självmant vilja driva denna idé vidare.²⁴ I Jönköping är det även möjligt att gå utbildning i EcoDriving. Mobilitetskontoret har bedrivit kampanjer om EcoDriving dels mot privatpersoner men även internt mot kommunens förvaltningschefer. Dessa två ovan nämnda verksamheter har varit svåra att få i rullning, enligt Kent Brändström.²⁵

Brändström berättar att förutom projektet BUSSIG så har projektet med Hälsotrampare blivit en succé. Projektet går ut på att 8 st. vanebilister cyklar under ett år och får låna en cykel samt hälsotestas kontinuerligt. Tramparna får genomgå tre konditionstester under loppet av ett år och anmärkningsvärda resultat i form av konditionsförbättring och koldioxidminskning har erhållits. Miljötramparna är ett ytterligare cykelprojekt som drivs i Jönköping. 200 kommunanställda har gått med på att cykla till och från jobbet under tiden april – december 2001. De anställda har fått köpa en cykel till reducerat pris samt erbjuds cykelservice billigt. Det genomförs regelbundet mätningar över hur långt miljötramparna cyklar samt med hur mycket de har minskat sina utsläpp.

I Gävle bedrivs Mobility Management i mindre utsträckning. Här prioriteras cyklisterna i trafikplaneringen. Sedan hösten 1996 görs stora satsningar för att få gävleborna att cykla i stället för att åka bil vid korta resor. Projektet kallas Gävle cykelstad.²⁶ I huvudprojektet ingår delprojekt såsom:

- Gävles cykelbudord – årliga åtgärder för att förbättra cyklisternas trafikmiljö
- Cykla till jobbet – miljö- och hälsokampanj med möjlighet att vinna fina priser
- Lånecyklar – Gävle är första stad med gratis specialdesignade lånecyklar
- Hälsotramparna – åtta inbitna bilister cyklar till och från jobbet under ett år och hälsotestas kontinuerligt
- 30 min cykling per dag – se vad som händer med hälsan, miljön och ekonomin om du låter bilen stå och dagligen cyklar 30 minuter i stället
- Övergripande reklamkampanj
- Involvera idrottsföreningar i hjälmanvändning och trafiksäkerhet
- Uppmaning till regelefterlevnad

Åke Stålspets berättar att de även börjat informera gävleborna om busstrafiken. Information har gått ut till gävleborna att det är väldigt många korta resor i kommunen som görs med bil och att varannan resa faktiskt är kortare än 5 km. Dessa korta resor skulle med fördel kunna göras med andra alternativ än bilen. Gävles verksamhet är organiserad under Tekniska kontoret på Gävle kommun och en fast anställd arbetar med dessa frågor.²⁷

²³ <http://www.jonkoping.se/stb/bussig.htm> 2001-04-06

²⁴ <http://www.jonkoping.se/stb/samakn.htm> 2001-04-06

²⁵ Brändström, Kent, Mobilitetskontoret i Jönköping, Telefonintervju, 2001-06-06

²⁶ <http://www.gavle.se/cykelstaden>, 2001-04-05

²⁷ Stålspets, Åke Tekniska kontoret i Gävle, Telefonintervju, 2001-06-13

I **Göteborg** kommer stadsdelen Lundby, som ligger nordväst om centrum på andra sidan älven, bli kraftigt förtätad under den närmaste 20-årsperioden. Antalet personer som arbetar och bor i stadsdelen kommer minst att fördubblas. Förtätningen sänker tillgängligheten för bilar och transporter och om trafiken ökar i dagens takt kommer gatumark och tillfartsvägar inte att klara dessa volymer. Genom detta resonemang har projektet Vision Lundby skapats. Syftet med projektet är att stimulera till att nya lösningar baserade på Mobility Management utvecklas, prövas och etableras i Lundby.²⁸

Lundby som stadsdel är menad att fungera som pilotprojekt i Göteborg för att på lång sikt kunna få Mobility Management-konceptet integrerat i hela Göteborg. I dagsläget förekommer mycket byggande i stadsdelen men det finns boende i området sedan tidigare. En bilpool har startats tillsammans med Statoil och olika bostadsföretag och en färja har sedan en vecka börjat trafikera älven. Samåkningsprojekt planeras tillsammans med Vägverket. Lisa Sundell vid Trafikkontoret i Göteborg menar att mycket av arbetet nu går ut på information, attitydförändringsarbete och företagspåverkan. Nästa steg blir att öppna ett mobilitetskontor i Lundby för att på lång sikt starta kontor över hela Göteborg.

Karlstad har valt att på grund av höga luftföroreningshalter och ett högt bilägande valt att gå in och förändra stadsmiljön. 1992/93 väcktes tanken och de två viktigaste målsättningarna var att förändra människornas beteende samt att förändra stadskärnan fysiskt. En större enkät delades ut till bilpendlare till och från arbete i Karlstad samt större arbetsgivare i Karlstad. Detta följdes upp med en tävling 1995 om miljövänliga förslag. Två av de vinnande förslagen var företags-lunch-cyklar och en transportkonsult som kunde hjälpa företagen och dess anställda att resa mer miljövänligt. Båda förslagen införlivades.²⁹ Två personer anställdes för projektet och arbetar vid Karlstads Transportrådgivning. Dess uppgift är att stödja och hjälpa alla som vill göra miljöförbättringar av sina resor och transporter i Karlstad. Alla, såväl enskilda som företag, föreningar och skolor som vill ha hjälp eller information i trafikmiljöfrågor är välkomna. Transportrådgivning ger råd och information om miljöanpassad bilanvändning, om resekostnader för bil, buss och cykel, bra utrustning för cyklister, hur bilkooperativ fungerar samt hur man kör bränslesnålt.³⁰

Hasse Zimmerman, transportrådgivare i Karlstad,³¹ berättar att transportrådgivningen är en fast verksamhet med 1½ fast tjänst. Rådgivningen är organiserad under miljöförvaltningen tillsammans med fem andra rådgivningsverksamheter. Dessa är energirådgivning, avfallsrådgivning, konsumentrådgivning, handikapprådgivning samt Agenda 21. Förvaltningen är centralt placerad i Rådrummet vid Stora torget i Karlstad och Zimmerman upplever detta läge som mycket positivt. Verksamheten finansieras av kommunen och projekten betalas av Lipstöd, Vägverket samt av EU-pengar.

Transportrådgivningen har hittills lagt mest kraft på förändringsarbete i kommunen, både externt som internt. Arbetsplatser med många arbetspendlare, t ex Karlstads Universitet, har identifierats och sedan informerats om transportmöjligheterna i Karlstads kommun. Transportrådgivningen har även samarbete med studentkåren, där rådgivarna deltar i introduktionsdagarna för nya studenter. Studenterna delges information men även gratiserbjudanden inom kollektivtrafik. Zimmerman menar på att de försöker skapa en miljövänlig attityd till transporter redan innan nya mönster har bildats. Ett mål har även varit

²⁸ Sundell, Lisa Trafikkontoret i Göteborg, Telefonintervju, 2001-04-09

²⁹ Vägverket, sid. 52

³⁰ <http://www.karlstad.se/radrummet/transport.shtml>, 2001-04-10

³¹ Zimmerman, Hasse, Transportrådgivningen i Karlstad, Telefonintervju, 2001-05-04

att öka cyklandet i staden och som ett led i detta marknadsförs tjänstecykel till alla företag samt personliga cyklar att köpas och användas av privatpersoner på fritiden. En övergripande cykelkampanj har drivits i detta syfte.

Andra projekt har varit den bilfria dagen, vilken blev en massmedial succé. Under 1996-1999 bedrevs även ett projekt som kallas Miljötrafikant. Detta gick ut på att över 1 100 karlstadbor frivilligt anslöt sig med personliga utmaningar för ett mer miljövänligt resande.

Diskussionerna genom detta projekt har lett till flera konkreta resultat, bl.a. en ny busslinje från Skåre till sjukhuset. Ett tredje lyckat projekt var en enkätundersökning som gick ut till 1000 st. personer. Frågan om vad transportrådgivningen skall syssla med ställdes och ca 70% av respondenterna svarade att man bör satsa vidare på detta arbete. Majoriteten ansåg att det i första hand skall satsas på kollektivtrafiken följt av gång- och cykelväg samt biltrafik på tredje plats.

Malmö har precis öppnat ett mobilitetskontor, vilket är koncentrerat till ett bostadsområde vid Västra hamnen och Bo01-området. Stina Nilsson på gatukontoret i Malmö berättar att för närvarande vänder sig mobilitetskontoret till besökare på bomässan via en utställning. Denna utställning visar på olika vidtagna transportåtgärder inom Bo01-området, exempel på framtida mobilitet, provkörning av miljöfordon samt information om vad privatpersonen kan göra i dagsläget i väntan på mer miljövänliga fordon. Efter bomässan kommer mobilitetskontoret att vända sig till boende samt till företag i området. Framtida kampanjer ligger på planeringsstadiet än så länge. Mobilitetskontoret är organiserat under Malmö kommuns gatukontor och har för närvarande en projektanställd. Projektet löper till 2002 och en ny LIP-ansökan samt en EU-ansökan ligger inne för fortsatt finansiering av mobilitetskontoret.³²

Varberg har nyligen startat ett mobilitetskontor, Varbergs MaTs-kontor som det kallas. MaTs betyder precis som i Lund Miljöanpassat Transportsystem. I Varberg har man dock valt att personifiera Mats till en ung man. Fråga Mats i Varberg är här en känd paroll.³³ Enheten ska fungera som en konsumentupplysning och rådgivning angående resande och transporter. Arbetet är mycket utåtriktat i syfte att påverka så många som möjligt. Allt sker i nära samarbete med kommuninvånarna, företag, näringsliv och organisationer. Under de närmaste åren kommer detta att utmynna i ett antal kampanjer. MaTskontoret ligger även centralt i Varberg så att människor med enkelhet skall kunna hitta information.³⁴

Lennart Holmberg berättar att informationscentret har en projektanställd, dvs han själv och drivs som ett fristående projekt med en styrgrupp kopplad till sig. Projektet är finansierat av Lipstöd och tanken är att projektet skall leva till mars 2003. Ett projekt som har körts igång är en EcoDriving kampanj. Här sponsras 300 kommunanställda till att ta kurser i EcoDriving och detta har blivit succé. Vidare skall konceptet "Cykelstaden Varberg" skapas i projektet med samma namn. Under sommaren 2001 kommer kampanjer att drivas i hopp om att Varbergsborna fortsättningsvis kommer att gå och cykla till skolan och jobbet. Cykeltillverkaren Monark är här inkopplad som sponsor. Övriga områden som kontoret arbetar med är bland annat centrumplanering, minskad biltrafik i stadsområdet, cykelvägsplanering, bussomläggning, miljöanpassade godstransporter i hamnen samt att genomföra en enkätundersökning till kommunanställda om deras transportvanor.³⁵

³² Nilsson, Stina, Mobilitetskontoret i Malmö, Telefonintervju, 2001-06-12

³³ Holmberg, Lennart, MaTskontoret i Varberg, Telefonintervju, 2001-06-06

³⁴ <http://www2.varberg.se/default.asp>, 2001-04-06

³⁵ Holmberg, Lennart, MaTskontoret i Varberg, Telefonintervju, 2001-06-06

Källförteckning

- Ljungberg, Christer *Trafik, miljö och tillväxt. Går det ihop?* Kapitlet: Mobility Management – nya möjligheter att påverka trafikens miljöproblem. Naturvårdsverket, Stockholm, 2000, ISBN: 620-1210-X
- Petterson, Camilla *Exempel på Mobility Management i Lunds kommun*, arbetsdokument, Mobilitetskontoret, Tekniska förvaltningen i Lund, 2001
- Transportcentrum *Mobility Management i Borlängeregionen*, Förstudie Datum 2001-10-31, version 1.0, Sammanställd av WM-Data
- Vägverket *Publikation 1999:132*. Borlänge, 1999, ISSN: 1401-9612
Projektledare: Karin Lundgren

Internetkällor:

- <http://www.epomm.org/about/involved.html>, 2001-04-03
- <http://fzi.de/english/projects/jupiter/Jupiter2.html>, 2001-04-05
- <http://www.gavle.se/cykelstaden>, 2001-04-05
- <http://www.jonkoping.se/stb/bussig.htm>, 2004-04-06
- <http://www.jonkoping.se/stb/samakn.htm>, 2001-04-06
- <http://www.karlstad.se/radrummet/transport.shtml>, 2001-04-10
- <http://www.langzaamverkeer.be/english/index.htm>, 2001-04-05
- http://www.lund.se/leva_i_lund/8_miljo_natur/8_lokala_investeringsprogrammet/Lunds_olika_projekt/Mobilitetskontor.asp, 2001-04-09
- <http://www.mobility.management.nu/praktik/>, 2001-04-03
- <http://www.mobilitymanagement.nu/teori/>, 2001-04-03
- <http://www2.varberg.se/default.asp>, 2001-04-06

Telefonintervjuer

- Kent Brändström Mobilitetskontoret, Jönköpings kommun, 2001-06-06
Tfn: 036-10 52 16

Lennart Holmberg,	MaTs-kontoret i Varberg, 2001-06-06 Tfn: 0340-888 92
Stina Nilsson	Mobilitetskontoret i Malmö, 2001-06-12 Tfn: 040-34 13 40
Åke Stålspets	Tekniska kontoret i Gävle, 2001-06-13 Tfn: 026-17 82 04
Lisa Sundell	Trafikkontoret, Göteborgs kommun, 2001-04-09 Tfn: 031-61 37 24
Hasse Zimmerman	Transportrådgivningen i Karlstad, 2001-05-04 Tfn: 054-29 73 07