

Energimyndighetens titel på projektet – svenska <b>Innovation för jämställd och hållbar arbetspendling</b>	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska <b>Innovation for equal and sustainable commuting</b>	
Universitet/högskola/företag <b>Umeå kommun</b>	Avdelning/institution <b>Samhällsbyggnad</b>
Adress <b>901 84 Umeå</b>	
Namn på projektledare <b>Anna Gemzell</b>	
Namn på ev övriga projektdeltagare <b>Eva Maaherra Lövheim, Linda Gustafsson, Melinda From, Håkan Burden, Fredrik Bergstrand</b>	
Nyckelord: 5-7 st <b>Hållbart resande, jämställdhet, normkritik, beteende, kollektivtrafik, samverkan, verksamhetsområden</b>	

## Förord

Projektet ”Innovation för jämställd hållbar arbetspendling” har genomförts i samverkan mellan RISE, Umeå kommun och Umeå kommunföretag med finansiering av Energimyndigheten. Framgångsfaktorer för projektet har varit en nära samverkan mellan Umeå kommun och RISE samt en bra dialog med engagerade företag i området. Vid sidan om projektetgruppen har kompetenser från Näringslivskontoret, kommunikatör och andra kompetenser engagerats. Det har även skett framgångsrik dialog med och via organisationen Företagarna i Umeå.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	2
Summary.....	3
Inledning/Bakgrund.....	4
Genomförande.....	5
Resultat .....	15
Diskussion.....	17
Publikationslista .....	19
Referenser, källor .....	20
Bilagor .....	21

## Sammanfattning

Sveriges transportpolitiska målformulering beskriver att vi ska ha ett ”jämnt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov”, men målet är inte att kvinnor och män ska resa på samma vis, utan att ha lika möjligheter. Denna förstudie har fokuserat på hur män kan resa mer likt kvinnor och på så vis minska arbetspendlingens klimatpåverkan med upp mot 20 procent. Under projektets gång har Umeå kommun och RISE tillsammans med flera företag från området arbetat för att gemensamt hitta en väg framåt för att skapa en mer jämställd och hållbar arbetspendling. Platsen och dess egenskaper, beteenden och normer, samt engagemanget kring en förändring har utforskats utifrån en tjänstedesignlogik som sätter fokus på människan och behovet. Tillsammans har vi en mängd utforskande aktiviteter som har belyst utmaningarna och möjligheterna för en gemensam lösning.

Arbetet visade tidigt att ett eller flera specifika mobilitetskoncept inte skulle räcka till för att skapa den normförflyttning som krävdes. En grund för ett önskat ”nyläge” krävde en förflyttning på flera plan, bland annat en förändring av den byggda miljön för att skapa en tryggare miljö med bättre förutsättningar för resor till fots och med cykel, ett bättre utbud av transportalternativ, men framför allt en bredare beteende- och normförflyttning. Umeå kommun tillsammans med företagen kan gemensamt bidra med en bredd av lösningar och åtgärder vilket inkluderar allt från anpassning av kollektivtrafiken och nya cykelbanor till bättre cykelparkering, information till anställda, interna tävlingar, och ledare som förebilder för en hållbar arbetspendling.

Med en beteendeförändring och skifte till en hållbar arbetspendling 1,7 procent per år finns en möjlighet att minska utsläppen med 20 procent fram till 2030. Samtidigt visar analysen att denna beteendeförändring tillsammans med samhällsövergripande förändringar, så som minskade utsläpp genom reduktionsplikten samt en snabb elektrifiering av fordonsflottan, skapar en potential att dels minska utsläppen från arbetspendlingen till Västerslätt så att den når klimatmålet med minskade utsläpp med 70 procent fram till 2030 jämfört med referensvärdet från 2010.

Genomförbarhetsstudien har ökat kunskapen om normer, identitet och underliggande faktorer som påverkar val av transportmedel till arbetsplatsen, samt utvecklat modeller, koncept och en samverkansplattform som syftar till att fler ska välja hållbara transportmedel. Resultatet bedöms vara relevant för andra områden med liknande förutsättningar i Umeå kommun, samt andra städer runt om i landet. Resultatet bidrar till kunskap om hur vi kan utveckla hållbar arbetspendling för att öka överflyttningen till energieffektiva trafikslag, öka jämställdhet och jämlikhet samt minska klimatpåverkan.

Arbetet har fått effekt, där etablerade kontakter och samverkan mellan olika delar av kommunorganisationen varit en framgångsfaktor. Frågan har skapat tydligt engagemang i etablerade nätverk och samverkansforum och projektet har även

medverkat till konkret resultat såsom utökade bussturer, nytt hållplatsläge, framtagande av informationsmaterial, marknadsföring med uppmaning om bussåkande från ett av deltagande företag, utbyte av lärdomar och goda exempel på hur företag kan locka sina anställda till förändring, se vidare beskrivning under rubriken resultat.

## Summary

Sweden's transport policy goals states that the transport system should be gender equal, meeting the transport needs of both women and men equally and that women and men should have equal opportunities to use the transport system. The project has had as a focus on how to create a shift in men's travel patterns to become more like women's travel patterns, knowing that in Umeå women as a group travel more sustainable than men as a group. A shift in men's travel behaviour towards the same travel patterns as women could potentially decrease the climate impact from car based work commuting by 20 percent.

The study has focused on an industrial area in Umeå, located not far from the centre of Umeå. Sweden and Umeå has a gender segregated labour market, with men working in industry to a much higher extent than women. This is true also in the district of Västerslätt, with a number of male-dominated smaller industries and a large number of employees travelling to and from work by car.

During the project Umeå municipality together with Rise, as well as a number of employers from the area has tried to cooperate in finding ways to create conditions for a more gender equal and sustainable work commute to and from the area. The district and its conditions, behaviours and norms, as well as the commitment to change has been explored through a service design logic that puts the individual traveller and needs in focus. Together we have conducted a number of exploring activities highlighting the challenges as well as the opportunities to co-create solutions.

We have seen a number of positive effects, identifying already established networks in place in the district as well as the commitment to co-creation as success factors. All stakeholders involved in the project has shown commitment and concrete results such as more departures, a new bus stop, communication materials, marketing from one of the participating companies encouraging bus travel, exchange of good examples and a strengthened cooperation are in place as a result of the project.

## Inledning/Bakgrund

Projektet ”Innovation för jämställd hållbar arbetspendling” har genomförts i samverkan mellan RISE, Umeå kommun och Umeå kommunföretag med finansiering av Energimyndigheten. Projektet har pågått oktober 2021 till oktober 2022.

Umeå kommun är en av nio kommuner som den undertecknade ”Klimatkontrakt 2030” under 2020 samt förnyade kontraktet 2022 i syfte att snabba på utvecklingen och omställningen för att bli en klimatneutral stad. Umeå vill på detta sätt visa sin avsikt genom att vara en föregångare. Kommunen har bland annat som delmål att 65 procent av alla persontransporter inom Umeå tätort ska ske med hållbara färdmedel år 2025. Att uppmuntra fler umeåbor att resa hållbart i vardagen är centralt för att uppnå klimatneutralitet, liksom i andra städer. Umeå kommun har även en lång tradition av arbete med jämställdhet som en del av samhällsplaneringen. En integrerad strategi med klimatanpassningar, omställningsprojekt samt ett stort fokus på social hållbarhet är en förutsättning för att nå målen för en växande och klimatneutral stad där alla medborgare ges samma förutsättningar.

En central utmaning är att män och kvinnor har olika resvanor och därmed olika påverkan på klimatet. Skillnaden i transportbeteendet är så stor att om män reste som kvinnor, skulle energianvändningen från persontransporter minska med nästan 20 procent. För att få underlag till att bedriva bärkraftig och hållbar arbetspendling till de verksamhetsområden med en hög andel mansdominerade arbetsplatser, behöver vi tänka nytt, hitta innovativa lösningar som alternativ till linje-bunden traditionell trafik. Gällande Umeås situation kan vi från resvaneundersökningar se att kvinnor reser med hållbara färdmedel i högre grad än män, men vi vet även att tillgängligheten med kollektiva färdmedel är betydligt högre till kvinnodominerade arbetsplatsområden och sämre till områden där majoriteten av de sysselsatta är män. Sveriges transportpolitiska målformulering beskriver att vi ska ha ett ”jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov”, men målet är inte att kvinnor och män ska resa på samma vis, utan att ha lika möjligheter. En utmaning i sammanhanget relaterar då till de normer som är styrande i transportplaneringen och som i allra största grad påverkar vilka möjligheter det finns för att uppfylla transportbehoven. Flera företag påtalar också att möjligheterna att resa utan bil till sin arbetsplats är en viktig förutsättning för kompetensförsörjning samt att det rimmar med deras eget hållbarhetsarbete.

Västerslätt, det geografiska område genomförbarhetsstudien fokuserat på, har en blandad arbetsmarknad med stor andel anställda som behöver vara fysiskt på plats för att utföra sitt arbete. Området är ett ”klassiskt industriområde” där merparten av företagen är verksamma i bygg, partihandel, transport, tillverkning och företagstjänster. I huvudsak är detta mansdominerade yrken och företag, vilket bidrog till att vi valde att utgå utifrån ett normkritiskt perspektiv. Att arbeta normkritiskt handlar om att identifiera de rådande normer som finns i området. Ett normkritiskt perspektiv handlar därmed inte bara om jämställdhet – utan att faktiskt titta på

vilka beteenden som finns i området för att försöka förstå vilka underliggande faktorer som bidrar till det beteende vi vill förändra.

## Genomförande

Då formen för projektet är en genomförbarhetsstudie är omfattningen begränsad i storlek. Upplägget lägger stor vikt på undersökande, lärande och utforskande aktiviteter. Genomförandet bygger på tjänstedesignlogik och genom en normkritisk analys av området har vi utforskat faktorer som påverkar resenärer och resande.

Tjänstedesign handlar om att leda och bygga strukturer för innovation och omställning. Det kan lösa behov och göra oss mer resurseffektiva som genom minskade råvarumaterial, mer tidseffektiva som genom minskade personella resurser i vården samt bli mer hållbara genom att förstå vilka beteende som driver olika handlingar, tex inom mobilitet. Det handlar om att sätta människan och systemet i centrum, där systemet ska finnas för människan inte tvärtom. Ofta adderar vi till detta ett normkritiskt perspektiv. Genom att identifiera vilka oskrivna lagar och regler som finns inom en plats, område etc så kan vi lättare komma till rätt lösning, för rätt person. Normer visar vilka sociologiska perspektiv som råder i vissa givna situationer och ger oss en fördjupad förståelse. Normkreativa eller normkritiska innovationer kan handla om allt ifrån mindre stereotypa produkter och tjänster till mer inkluderande miljöer och sociala sammanhang. ([Vinnova.se/nova](http://Vinnova.se/nova)).

Fältstudier i form av en normvandring, korta ”genskjutningsintervjuer” samt platsbesök har genomförts för att observera miljöer och personer i syfte att få en insikt i resmönster samt påverkande faktorer för anställda i området. Att inkludera observationer i undersökningen gör att vi kan identifiera människors sätt att resa på ett djupare plan, eftersom människor inte alltid gör som de säger, men med intervjuer och observationer i kombination kan vi göra en djupare kontextuell analys. Existerande statistik och analyser ger tillsammans med egen data ett bra underlag för vidare conceptualisering av möjliga lösningar. God involvering av potentiella användare genom workshops och dialoggrupper med företagsledare, anställda och andra involverade aktörer har skapat kontaktytor och engagemang. Arbetet har genomförts med en iterativ ansats vilket har gett oss möjligheten att återbesöka och vidareutveckla projekt mål och initiala antaganden.

För att undersöka transportnormen genomfördes ett antal aktiviteter under hösten 2021 och våren 2022. I november 2021 genomfördes en workshop med RISE och Umeå kommun där utmaningar med området diskuterades tillsammans med tjänstemän. Sedan genomfördes en aktivitet där forskare från RISE tillsammans med tjänstemän från Umeå kommun cyklade till Västerslätt för att genomföra en normvandring och genskjutningsintervjuer. I februari och maj genomfördes workshops tillsammans med företagsrepresentanter från området, och däremellan genomfördes ett antal interna aktiviteter. Workshops inom den interna gruppen bestående av Umeå kommun och RISE, samt workshops tillsammans med

representanter från företagen i området har drivit utvecklingen av både kunskap och lösningar framåt. Kombinationen av tjänstedesign, en iterativ ansats, insamling av kvalitativa data och statistiska data, samt ett deltagande från berörda företag har lett till ett brett spann av lösningar som adresserar och motsvarar resenärsgruppens behov och överensstämmer med de privata aktörernas mål och möjligheter att agera.

### Workshop 1 – Uppstart och normvandring

För att starta upp det gemensamma arbetet mellan RISE och Umeå kommun genomfördes en workshop på plats i Umeå i november 2021. Målet med denna workshop var att skapa en gemensam grund för projektet genom att dels dela tillgänglig information och kunskap kring utmaningarna, dels att genom en gemensam aktivitet skapa en stark förankring kring utmaningarna i området. Statistiska data från tidigare resevanundersökningar, statistik om arbetsplatsområden presenterades för att insikt i områdets övergripande egenskaper samt arbetspendlingen och resvanor i området. Tjänstedesignlogik och normkritik presenterades och diskuterades även för att skapa en gemensam förståelse för projektets utgångspunkt och arbetssätt.

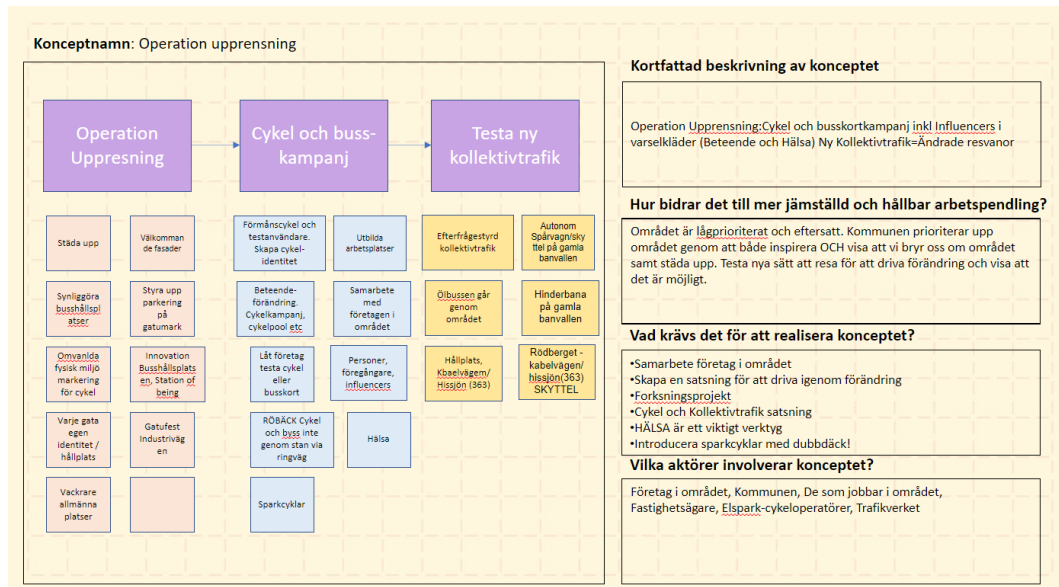
För att ”knyta ihop säcken” och för att komplettera projektet med kvalitativa data genomfördes sedan en normvandring i området. En normvandring är ett upplägg för en observationsstudie där specifika normer används som en ”lins” för observationerna. Vid vår normvandring fokuserade observationerna på trafik- och resenormer. För att underlätta studien och för att samla in data användes även ”normkort” med fördefinierade rubriker där observationer kunde dokumenteras. Projektgruppen delades in i två grupper och reste med cykel från city till Västerslätt.

Korta ”genskjutningsintervjuer” genomfördes även med personer grupperna träffade på Västerslätt. Intervjuerna visade att det fanns en stor variation i hur besökare och verksamma i området valde att resa dit. Många valde bil av olika anledningar, vilket motiverades utifrån allt från bekvämlighet, som enda möjliga alternativet, eller för att lösa familjelogistiken. Samtidigt motiverade andra cykling eller resor till fots enligt samma argument. Stora delar av området besöktes till fots och med cykel, fyra specifika platser valdes ut för en närmare granskning, och ett tiotal intervjuer genomfördes.

## Normvandring Timotejvägen/Spårvägen



Insamlat material och insikter från normvandringen samlades sedan på gemensamma ytor i workshoplokalen. Beskrivning av områdets egenskaper, specifika platser och citat från intervjuerna skapade tillsammans en bild av platsens normer och egenskaper. Normvandringen visade överlag på en miljö med en uppenbar "bil-norm". Området dominerades i stort av en byggd miljö där bilen stod i centrum. När gruppen cyklade in i området i den sydöstra änden försvann först cykelvägen, och cirka hundra meter senare även gångvägen. Genom området finns idag en central cykelled som nås antingen via bostadsområdet Västerslätt på västra sidan av området eller via väg 363 på östra sidan. Busshållplatser fanns med jämt avstånd mellan varandra längs centrumlinjen av området, men utan väderskydd och med skyltning som ibland var svår att upptäcka. Genom området körde en del bilister, ofta i hög hastighet och ibland med ett aggressivt körsätt, men i trafiken fanns även tyngre maskiner som lastbilar och frontlastare. Inom området saknades utrymme för oskyddade trafikanter längs med gatorna vilket skapade en otrygg känsla för att ta sig runt till fots eller med cykel. De flesta verksamheterna hade även enbart en infart för bilar, och där man kunde förvänta sig en gångväg oftast staket, gräs eller buskar. Intervjuer visade även att flertalet oftast valde bilen för att ta sig till arbete eller butiker. Detta berodde främst på att det var ett bekvämt och tidseffekt transportmedel som fungerade året runt, medan andra valde att cykla av liknande anledningar. Däremot påpekade flera att det upplevdes som osäkert eller till och med farligt att cykla i området på vintern.



*Konceptkarta med samlade insikter och förslag på mobilitetskoncept*

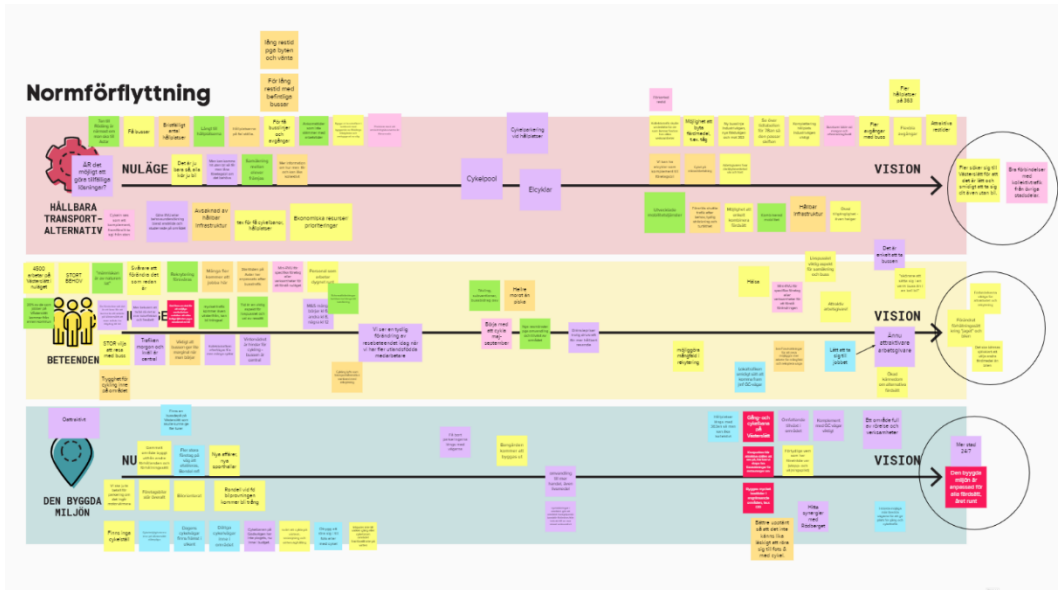
## Workshop 2 – Samverkan med företagen på Västerslätt

Med insikter från workshoppen i november genomfördes en uppföljande workshop i februari 2022 mellan RISE, Umeå Kommun och representanter från flera verksamheter i området. Syftet med workshoppen var att få ett tydligare perspektiv från företagen och de verksamma på området. På grund av en ny våg av covid-smitta genomfördes workshoppen digitalt via Microsoft Teams och med hjälp av workshop-verktyget Mural som digital arbetsyta.

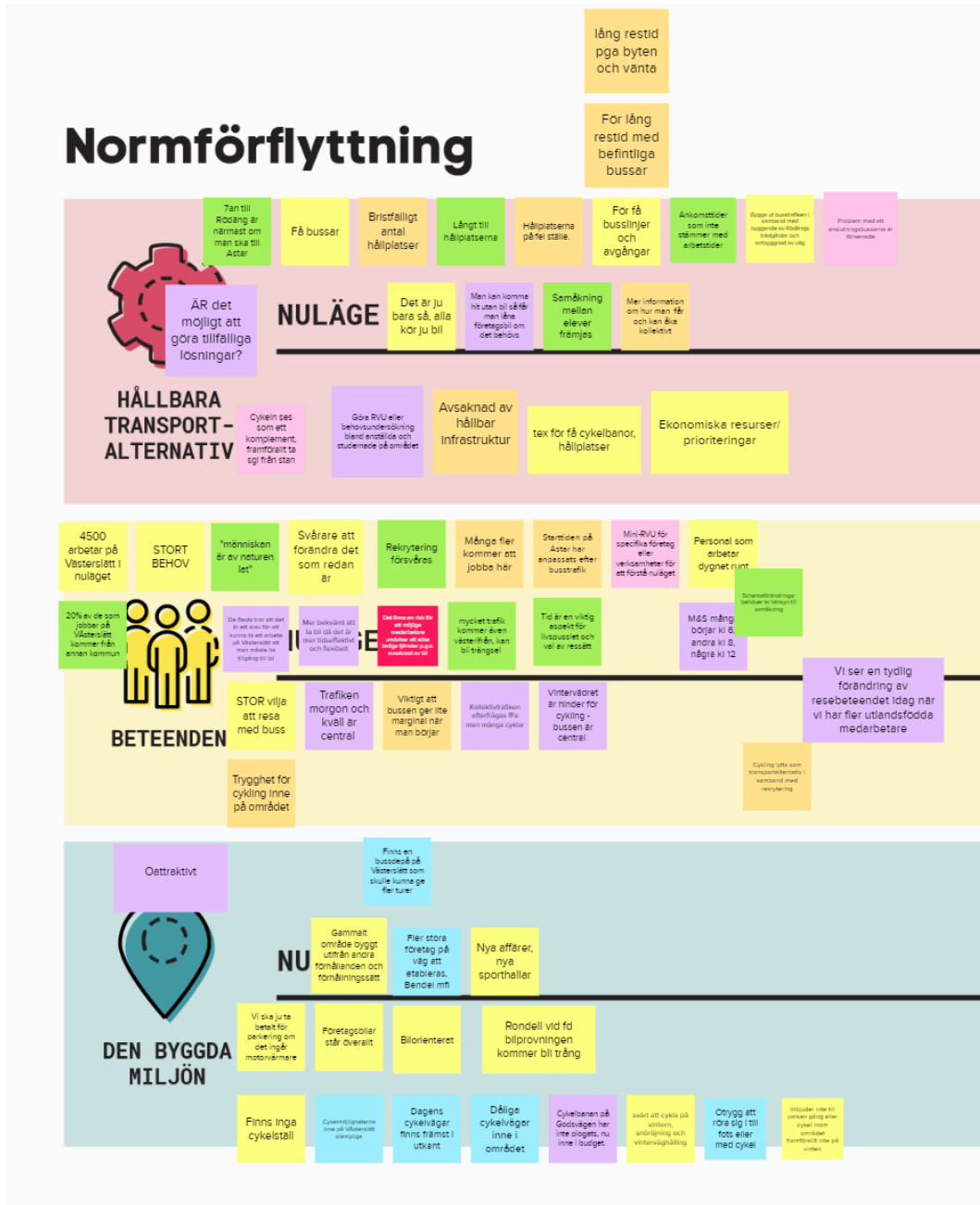
Efter workshoppen arbetade projektgruppen vidare med resultaten från november vilket bland annat resulterade i ett upplägg för hur kommunen och företagen tillsammans kan arbeta mot en bredare normförflyttning. Metoden byggde på en modell av sambanden mellan den byggda miljön, beteenden och hållbara transportalternativ då det ansågs vara områden där både företagen och kommunen har stor möjlighet till påverkan.

Diskussionen med företagen skedde genom en aktivitet där deltagarna arbetade i mindre grupper för att tillsammans skapa en bild av nuläget, lösningar som kan bidra till en förflyttning, samt ta fram en vision för hur arbetspendlingen och arbetet skulle kunna se ut i en inte allt för avlägsen framtid.





Nuläget beskrivs som problematiskt då dels transportalternativ saknas samtidigt som den fysiska miljön till stor del främst är anpassad för biltrafik, vilket inte inbjuder till transporter till fots eller med cykel. Denna situation uppfattades även av företagen som problematiskt av flera andra anledningar. Bland annat menar företagen att de får ett minskat rekryteringsunderlag då det idag ofta upplevs att det krävs att arbetssökande har tillgång till bil för att ta sig till arbetet. För utbildningsföretagser situationen likvärdig ut. Unga studerande tvingas ibland att gå till eller från Västerslätt på grund av att de missat en buss, eller på grund av att en anslutande bussen varit sen.



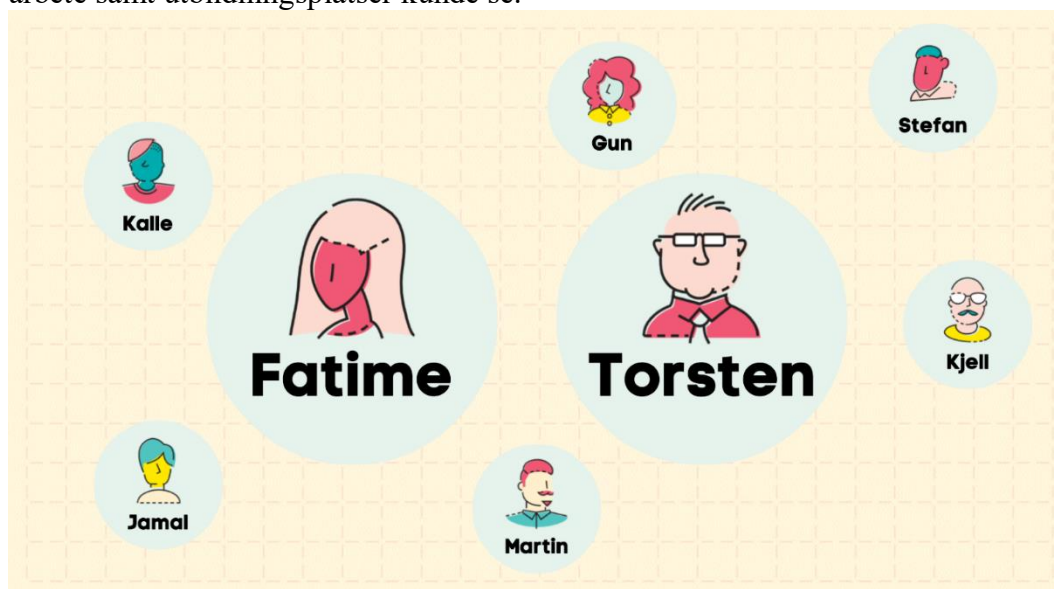
Visionen beskriver på många sätt en plats som är enkel och tidseffektiv att nå genom hållbara transportmedel, främst buss och cykel. I workshopen framkom att det krävs bland annat fler linjer, turer och bättre hållplatser. Trafikmiljön behöver även den anpassas så att det är enklare och säkrare att ta sig genom området till fots eller med cykel året runt.



### Workshop 3 – Personas

Resultatet från tidigare workshops visade på ett tydligt behov av förändring, dels av miljön och tillgången till hållbara transportmedel, dels på behovet av en mer övergripande beteende- och attitydförändring. En viktig aspekt för projektet blev här att inte bara titta på de behov som pekades ut av företagsrepresentanterna för att lösa specifika problem för en mindre grupp, utan att även arbeta med en övergripande förflyttning från den etablerade bilnormen.

För att förtydliga vilken typ av åtgärd som passade vem, samt att adressera vissa specifika utmaningar utvecklades ett antal ”personas”, ett antal fiktiva personer som hade olika egenskaper och specifika behov (Nielsen, 2013). Dessa personas baserades på lärdomar från normvandringen, intervjuer, insikter från tidigare workshops, samt vissa antaganden och påståenden från personer med insikt i området. Inför en intern workshop i mars 2022 utvecklades fem personas, och under workshopen togs ytterligare tre fram. Dessa fiktiva personer hade en stor variation i ålder, utbildning, intressen, socio-ekonomisk status och arbetslivserfarenhet. De var även boende i olika delar av Umeå och arbetade på olika platser på Västerslätt vilket skapade en variation i hur resan till och från arbete samt utbildningsplatser kunde se.



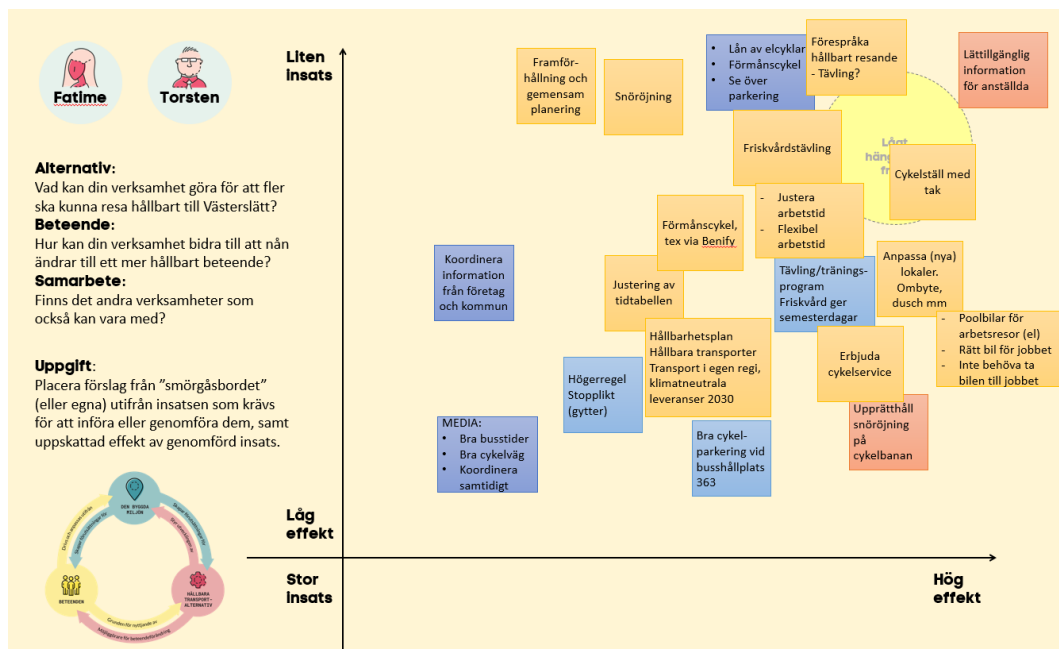
”Torsten” och ”Fatime” var två personas som representerade en stor andel av de verksamma i området. Torsten är en medelålders man som bor i ett av Umeås bostadsområden på östra sidan av stan. Han arbetar i en administrativ roll på ett större företag och ser inget större problem med att ta bilen till och från arbetet varje dag. Enligt Torsten är det bästa sättet att ta sig till arbetet då det bara tar 10-15 minuter och är väldigt bekvämt. ”Fatime” bor i sydöstra delen av stan och har ett mer varierat resmönster. Passar det tar hon ofta cykeln till jobbet, men om vädret är dåligt, eller om det är dåligt med tid, händer det att hennes mamma skjutsar henne. För att ta sig hem får hon ibland skjuts in mot centrum och ibland promenerar hon hela vägen hem. En längre resa är hennes största prioritet för tillfället, men när ekonomin tillåter hade hon gärna skaffat körkort och egen bil.

Andra personas hade andra egenskaper. Vissa såg det som naturligt att cykla längre sträckor till jobbet, eller att ta bussen, medan de flesta ansåg sig mer eller mindre beroende av bilen för att ta sig till arbetet. För att adressera alla dessa olika resmönster och behov utvecklades ett ”smörgåsbord” av möjliga åtgärder, aktiviteter och interventioner. De flesta av dessa var förslag eller ämnen som diskuterats vid tidigare workshops, och vissa baserades på insikter från bland annat normvandringen.

#### Workshop 4 – Fortsatt dialog mellan kommun och företag

Vid den fjärde och avslutande workshopen deltog RISE, Umeå kommun och flera representanter från företagen på Västerslätt. Syftet med workshopen var att skapa förutsättningar för ett gemensamt arbete mot en norm-förflyttning. Underlag för workshopen var de personor som utvecklats, samt ettsmörgåsbord av åtgärdsförslag. Inledningsvis presenterades det interna arbetet som genomförts inom projektet, och företagen berättade om pågående interna aktiviteter för att främja en mer hållbar arbetspendling. Bland annat hade företagen förbättrat ett antal cykelställ och ett företag hade även påbörjat en ”friskvårdstävling” där friskvårdstimmar kunde kvittas mot semesterdagar.

En aktivitet under workshopen var att tillsammans i mindre grupper diskutera förslagen av åtgärder, samt att ta ett visst ägarskap kring möjliga genomförbara aktiviteter. För denna aktivitet utvecklades en canvas baserad på hur stor insats och effekt en insats/aktivitet skulle bidra med.



Innan övningen presenterade kommunen ett antal aktiviteter som dels de själva planerar att genomföra (gröna i bilden nedan), dels ett antal aktiviteter som kan genomföras om det ansågs aktuellt för företagen. Samtidigt presenterades även ett

stort antal rekommenderade aktiviteter som företagen själva kan genomföra i egen regi.

Resultatet av övningen visade engagemang från företagen, och att det fanns många frågor de kan arbeta med. Framför allt handlade förslagen om att göra det enklare och att välja mer hållbara transportmedel, året runt, och en stor del av ansvaret för det låg hos företagen. Vissa gemensamma aktiviteter diskuterades, som att se över hur arbetstider och busstider förhåller sig till varandra, samt att se över vissa prioriteringar av bland annat snöröjning för att underlätta transporter till fots och med cykel även på vintern. En annan gemensam aktivitet som diskuterades var att genomföra gemensamma informationskampanjer och aktiviteter. Om, och när, en busshållplats, tidtabeller eller snöröjning ska ändras vill man gemensamt informera om det göra tydligt vad förändringarna innebär. Vissa förslag handlade även om att tillgängliggöra poolbilar för arbetsrelaterade resor så att de anställda inte skulle behöva ta bilen till jobbet. Överlag blev det en bra fördelning av aktiviteter som företagen tog ansvar för, och åtgärder för den gemensamma infrastrukturen som kommunen tog ansvar för. För att befästa arbetet planerades även flera informationsaktiviteter in, bland annat ett stormöte med företagen på Västerslätt samt pressmeddelanden.

## Vad kan kommunen göra?

- Riktad testresenärskampanj
- Testresenär för komboresor med vikcykel
- Samarrangera testaktiviteter (MM), såsom testresenär, elcyklings-test, vintercyklist, tävlingsutmaningar (t.ex. Pedal for medal),
- Elsparkcyklar vid t.ex. busshållplats för Västerslätt (dialog med leverantör om geofencad pool)
- Testa tillfällig cykelbana och alternativt nyttjande av vägutrymme
- Gång- och cykelbana Fläktvägen, byggs under 2022
- Se över lokala trafikföreskrifter för mer enhetlighet
- Busshållplatser 363 (några års sikt)
- Utökning av trafik på linje 7 när Rödängsträdgårdar byggt (några års sikt)
- Se över tidtabell buss (linje 78 från vintertidtabell)
- Se över utformning vid befintliga busshållplatser
- Underlag för samtal på arbetsplatserna om livspussel, roller, ansvar och möjligheterna att hållbart resa till jobbet
- Information om kollektivtrafik-utbud, priser, betalsätt, etc. (folder finns framtagen)
- Underlag för enkät till anställda

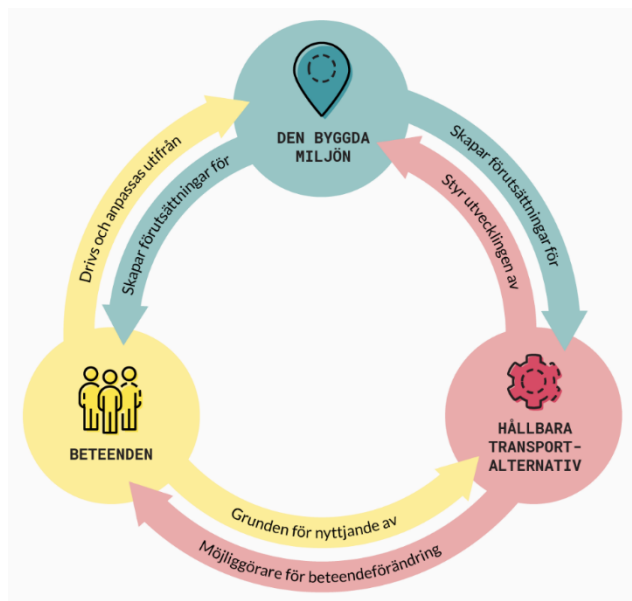
## Vad kan arbetsgivarna göra?

- Goda cykelparkeringsmöjligheter, såsom vädskyddat och nära entrén
- Se över bilparkering, utbud, prissättning, avstånd
- Synliggöra entréerna även för de som inte kommer med bil
- Bra dusch- och omklädningsmöjligheter
- Bilpool för tjänsteärenden, se över privata tjänstebilar och samordna
- **Aktivitet för ökat bussresande till stöd för fler bussavgångar – vad?**
- Förebildlighet: Ledningen sätter kulturen och föregår med gott exempel
- Arrangera samtal på arbetsplatserna om livspussel, roller, ansvar och möjligheterna att hållbart resa till jobbet
- Tjänstecykel
- Ta fram grön resplan
- Förmåncykel för anställda
- Beakta upplevelsen att resa med buss eller cykel till företaget, är det tydligt och tryggt att ta sig hela vägen?
- Eltestcyklister
- Erbjud anställda cykelservice regelbundet (t.ex. vår och höst)
- Tillgång till tryckluft & enklare reparationsmöjligheter
- Enkät till anställda om hur de reser till jobbet idag och vad tänkbara alternativen är
- Delta i testaktiviteter (MM), såsom testresenär, elcyklings-test, vintercyklist, tävlingsutmaningar,
- Kollektivtrafikkort mot bruttolöne-/nettolöneavdrag (skatteaspekter?)
- Underlätta för samäkning
- Anpassa arbetstider för att underlätta bussäkning

**RI  
SE**

## Resultat

Ett tydligt skifte i projektet kom tidigt i och med insikten att ett eller flera specifika mobilitetskoncept inte skulle räcka till för att skapa den normförflyttning som krävdes. En grund för ett önskat ”ny-läge” krävde en förflyttning på flera plan, bland annat en förändring av den byggda miljön för att skapa en tryggare miljö med bättre förutsättningar för resor till fots och med cykel, ett bättre utbud av transport-alternativ, men framförallt ett bredare beteende- och normförändring. Detta ligger i linje med tidigare mobilitetsprojekt där det bland annat har observerats att bland annat bra cykelbanor, en levande cykel-kultur, bra väder och tidseffektiva resor kan leda till att fler väljer cykeln över andra alternativ, samtidigt som en hög grad av bilägande, bra och billig bilparkering, samt risker associerade med cykling kan leda till längre andel cyklister (Van Mil et al, 2021). För att få fler att välja cykel, gång eller buss framför bil krävs alltså att fler aspekter av dagens arbetspendling förändras.



### En attitydförändring

En tydlig förflyttning som skett under projektets gång gäller inställningen till vart och hos vem som förändringen bör ske. Under projektets inledande diskussioner med företagen på området var den övergripande inställningen att kommunen hade ansvar att lösa företagens problem med deras anställdas transport till och från arbetet. Ett stort fokus var då att kollektivtrafiken borde ändras så att det motsvarade företagens behov. Dialogen och riktningen på samtalen fokuserade inledningsvis fokus på fysiska och strukturella förändringar. Detta handlade bland annat om förbättrade möjligheter för resande med kollektivtrafik och trygghetsskapande förändringar av den fysiska miljön. Dialoger inom projektet och samt i externa konstellationer har däremot ändrat ton, och ett större fokus har nu riktats mot nya beteenden och värden som en gemensam förändringsresa kan bidra med.

Flera företag har visat initiativ till att vara en del av lösningen. Det handlar dels om en tydligt förändrad attityd i dialogen, dels om ett antal initiativ som företagen har startat. Bland annat har StjärnaFyrkant startat ett friskvårdsprojekt där utförda friskvårdstimmar kan växlas mot semesterdagar. Projektet är ett bra exempel hur företagen kan ta sig an frågan om hållbar arbetspendling samtidigt som de kan dra nytta av en ökad friskvårdstid hos de anställda. Kortfattat kan denna attitydförändring beskrivas som ett skifte från ”lös vårt problem” till ”det här kan vi göra tillsammans”.

### Projektets jämställdsperspektiv

Inom vissa delar nådde vi inte ända fram i jämställdhetsanalysen. Detta beror till stor del av att utmaningen med hållbar och jämlik arbetspendling till industriområdet var bredare och mer mångfacetterad. Det finns ett stort värde i att genomföra fördjupade studier i människors normer och beteenden i relation till områden som Västerslätt. Vi tror också att ett sådant forskningsprojekt behöver mer resurser att djupdyka i mäns resvanor och dess koppling till bilen, men att det



också behöver göras i samband med en fördjupad utbildningsserie om mobilitet, män och maskulinitet samt normer i det offentliga rummet. Eftersom det här är en förstudie finns det fler saker att utforska och det här är ett sådant område.

På ett vis nådde vi ganska långt då de normer vi identifierade i området, stärker det antagande att det är en tydlig maskulinitetsnorm i området:

- Tung trafik, samt en aggressiv körstil för många bilister
- Bilnormen starkare än hållbara transportalternativ – vilket tar sig uttryck både i byggd miljö och i beteenden.
- Inom vissa delar av området upplevdes det som en risk och otryggt att cykla – men det sågs inte som ett stort problem (av män)
- Mansdominerade normer som är styrande i transportplaneringen

Eftersom vi valde att arbeta normkritiskt så identifierade vi andra normer som råder i området som skulle behöva omstruktureras, men som vi kom väldigt långt genom att bara påpeka det för involverade företag. Cykelnormen kan vi påverka genom att företag har cykelställ, omklädningsrum, tak på cykelparkering, låncykel osv, men också genom att de hjälper till med att snöröja på ett sätt så att det är lättare för de anställda att ta cykel – det bidrar också till förändring. Den viktigaste förändringen visade sig ändå på det företag där VD (man, 50+) som tidigare alltid tagit bilen, började cykla till jobbet. Samtidigt initierade företaget tävlingar och erbjöd anställda att växla cykelpendling mot extra semesterdagar – det bidrog till stor förflyttning. Detta har ju också andra oväntade effekter – där de anställda är mer hälsosamma vilket också var en av anledningarna till att företagets HR-representant (kvinna, 20+) föreslog förändringen internt. Att erbjuda semesterdagar är också enklare än att erbjuda förmåner eller ersättning som i sin tur kräver förmånsbeskattning och liknande.

## Diskussion

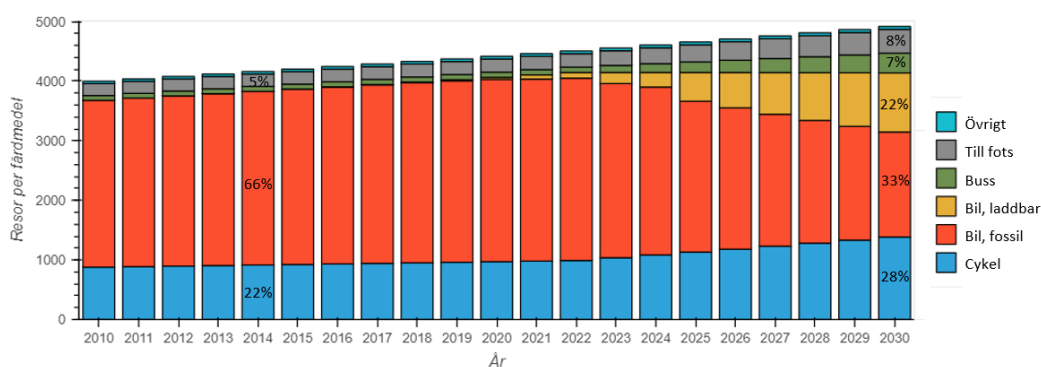
Arbetet i projektet har lett till en rad följdfrågor i form av hur olika initiativ uppmärksammas och får genomslag. Var det chefen som föregångare eller den extra ledigheten som fick fler att cykla till arbetet? Hade initiativet fått samma effekt om könsrollerna var ombytta, det vill säga en kvinnlig chef och en manlig HR-ansvarig? En tes som också kan behöva utforskas är mansnormer kopplat till träning, mat och hälsa och hur det i sin tur påverkar hållbara transportalternativ. Kanske är det så att vi bör angripa den här utmaningen ur ett hälsoperspektiv? Och hur gör vi det bäst?

Från projektparternas sida är en reflektion att vi valt att vara pragmatiska. Utgångspunkten har varit jämställd och hållbar arbetspendling under projektets gång. Samtidigt har andra normer med påverkan på färd sätt blivit tydliga och värda att beakta. Och det finns en fråga i om det är målen eller medlen som är viktigast – är fokus på att män ställer om sina resvanor för att de vill vara mer jämlika och hållbara i sin vardag, eller att män ställer om och därmed är mer jämlika och hållbara? Det senare kanske skapar en större och omedelbarare förändring i pendlandet medan det förra händer hos färre och tar längre tid.

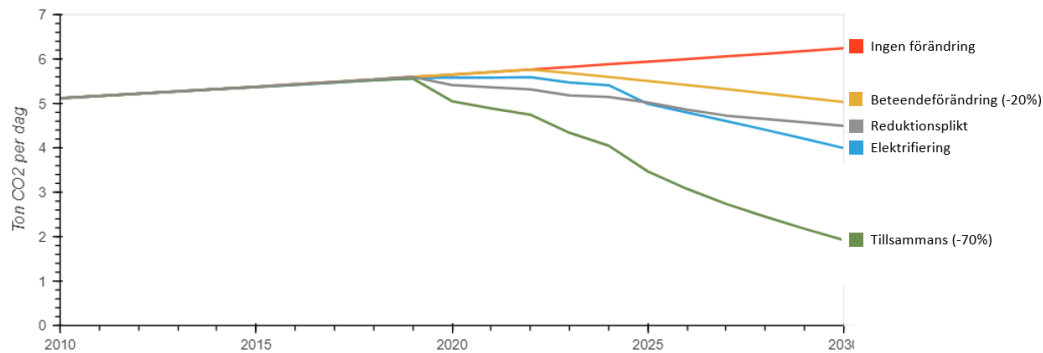
I kommunens arbete med kunskapsspridnings- och beteendefrågor finns det en tendens att rikta sig till grupper med hög mognadsgrad för en förändring utifrån en bedömning att det är lättare att få en effekt om vi riktar oss till de som är villiga att ta ett steg för förändring. Med ett normkritiskt angreppssätt kan vi nå andra grupper bland de som idag inte beter sig i enlighet med de mål vi strävar efter att uppnå. Detta gör att vi behöver rikta oss mot andra än de som redan gör rätt i hög sträckning, såsom kvinnor, unga, utrikesfödda. Det må vara en svårare nöt att knäcka men med nytänkande, normkritik och innovativa metoder kan vi öppna upp helt nya möjligheter till mer hållbart resande och hållbara livsstilar.

## Projektets potential

Ett beräkningsunderlag och en modell tagits för att se projektets möjliga genomslag. Underlaget är fram baserat på resvanestatistik, pågående hållbarhetsåtgärder och trender, samt en förändringspotential. Modellen baseras på projektets utgångspunkt – ”om män reste som kvinnor”. Den utgångspunkten beskriver även hur förändrade beteenden och resvanor skulle kunna minska utsläppen från persontransporter med 20%, vilket är förflyttningen som modellen illustrerar.



Modellen utgår från färdmedelsfördelningen för Västerslätt enligt resvaneundersökningen 2014, samt en förändringstakt för tillväxt i området på en procent. Ett antagande för modellen är att färdmedelsfördelningen håller sig relativt konstant fram till 2022 då riktade insatser har initierats för att skapa en ökad förändringstakt. För att belysa andra pågående förändringar som påverkar persontransporter och dess utsläpp har även elektrifiering lyfts fram. Utöver det har även reduktionsplikten införts i Sverige och EU (2018). Dessa parametrar ingår i modellen för att belysa dess gemensamma effekt över tid, vilket framför allt blir tydligt i relationen till arbetspendlingens utsläpp. Modellen nedan visar hur en beteendeförändring, reduktionsplikt och elektrifiering tillsammans, samt var för sig, bidrar till minskade utsläpp.



Utsläppsmodellen visar uppskattad mängd CO<sub>2</sub> för arbetspendlingen till och från Västerslätt under en arbetsdag förutsatt att 66 procent reser med bil till arbetsplatsen. Resta kilometer per dag i bil är i genomsnitt 17,8 km för Umeåbor, medan män i genomsnitt har 10 km fram och tillbaka till arbetsplatsen. Modellen utgår därför från dessa 10 km. Med en förändringstakt på 1,7 procent, det vill säga att cirka 2 av 100 personer varje år väljer att byta färdmedel så kommer utsläppen från arbetspendlingen till Västerslätt att minska med 20 procent fram till 2030. Tillsammans med reduktionsplikten och den pågående elektrifieringstrenden kommer dessa tre faktorer sammanlagt minska utsläppen från arbetspendlingen med ca 70 procent.

### Projektets genomförande

Projektgruppen upplever det mycket positivt att vi har haft möjlighet att genomföra en förstudie som också har haft utrymme för ett explorativt och involverande arbetssätt. Det har varit en nyckel för framgång att vi har kunnat utgå från etablerade dialoggrupper såsom Företagarnas infrastrukturgrupp. Det har även varit en stor framgångsfaktor att vi har kunnat samverka mellan jämställdhetsstrateg och ledande befattningar såsom näringslivschef och kollektivtrafikchef. Detta innebär att det är både män och kvinnor som har representerat kommunen, även företagets deltagare har varit både män och kvinnor. Med ett förstudiearbete med något större omfattning har vi kunnat gå djupare och kommit till en större förståelse jämfört mindre skrivbordsbaserade förstudier.

Vi hoppas kunna fördjupa och utveckla de kunskaper och insikter vi tillsammans har byggt upp inom kommunen, RISE och hos de medverkande företagen samt sprida kunskaper och involvera fler företag och aktörer i ett uppföljande projekt.

### Publikationslista

Web-tidningsartikel Politico: <https://www.politico.eu/article/men-love-cars-masculinity-cities-net-zero-pollution-climate-change-sustainable-mobility-brussels-umea/>

[Pressmeddelande Umeå kommun](#): Vill inspirera män till att pendla mer hållbart |

Folder till företagen på Västerslätt, se bilaga

[Inslag i Sveriges Radio P4 Västerbotten: Kommunen uppmuntrar Umeås män till jobbresor med buss eller cykel - P4 Västerbotten | Sveriges Radio](#)

[Länk web Hållbara och jämställda arbetsresor - Umeå kommun \(umea.se\)](#)

[ICLEIs podcast Local Voices for Sustainability](#)

## Referenser, källor

Balmar D. och Mellström U., (2019) Cyborgs and entanglements of technology, masculinity, and (automated) vehicles

Burden, H., Amanuel, M. D., Ahlberg, J., Olsson, O., Palm, F., Ulander, G., Bassioukas Hanseklint, P., Vainio, J., Lindberg Helander, G., Körkkö, J. och Zarghampour, H. (2021). Självkörande Landsbygd. Drive Sweden.

Eriksson, J., Knudsen, E., Strandrot J. (2008) Trafikskador ur ett genusperspektiv  
Publikation: 2008:63, Vägverket Konsult

Faxér, A. (2021). Shared Shuttle Services S3 – phase 2. Drive Sweden.

Jamstall.nu, 2022

Klimatkontrakt 2030, <https://www.viablecities.se/klimatkontrakt-2030>

Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist L. & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case, International Journal of Sustainable Transportation, 10:8, 703-711, DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653

Löfstrand, S., Andersson, K., Carlsson, A., Coulianos, M., Eriksson, Å-L., Gunnarsson, G., Göranson, H., Höglund, L., Morén, H., Myhrberg, S., Nordenfelt, E., Persson, S., Sarasini, S., Strömberg, H., Svensson, Å och Westräus, P. (2021). LiMA MaaS Pilot Resultat och lärdomar från ett experimentellt mobilitetsprojekt på Lindholmen i Göteborg. Drive Sweden

Nielsen, L. (2013). Personas. The encyclopedia of human-computer interaction, 2<sup>nd</sup> Edition.  
Viable Cities (2020).

NTF (2021). Ung mobilitet: En undersökning om ungas resvanor och färdbeteenden samt attityder till olika färdmedel och trafikbeteenden

Paterson, M., 2007. Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy. Cambridge University Press, Cambridge.

Skövdebostäder. (2022). FRAMSTÄLLAN OM UNDANTAG FRÅN LAGEN (1998:492) OM BILUTHYRNING M.FL.

Smidfelt Rosqvist, L., Jämställdhet i Transportsystemet. Vinnova

Thidevall, N. och Schnurr, M. (2022). Modernare och enklare skattesystem för privat bildelning. RISE Rapport 2021:77

van Mil, J. F., Leferink, T. S., Annema, J. A., & van Oort, N. (2021). Insights into factors affecting the combined bicycle-transit mode. *Public Transport*, 13(3), 649-673.

Wetter-Edman, K. & Holmlid S. (2021) Tjänstedesign – principer och praktiker, Studentlitteratur

Umeå kommun, 2014. Resvanor i Umeå: Så reste kommuninvånarna hösten 2014. <https://www.umea.se/download/18.6f2a8f70177614764ea1700/1613119787424/Rsvaneunders%C3%B6kning%202014.pdf>

Umeå kommun (2020). Umeå kommuns största arbetsplatsområden: utveckling och nuläge år 2019. Utredningar och rapporter från Övergripande planering, nr 1:2020

## Bilagor

- Administrativ bilaga
- Projektrapport: Innovation för jämställd och hållbar arbetspendling – En genomförbarhetsstudie på området Västerslätt i Umeå, RISE och Umeå Kommun
- Folder som skickats till företag på Västerslätt