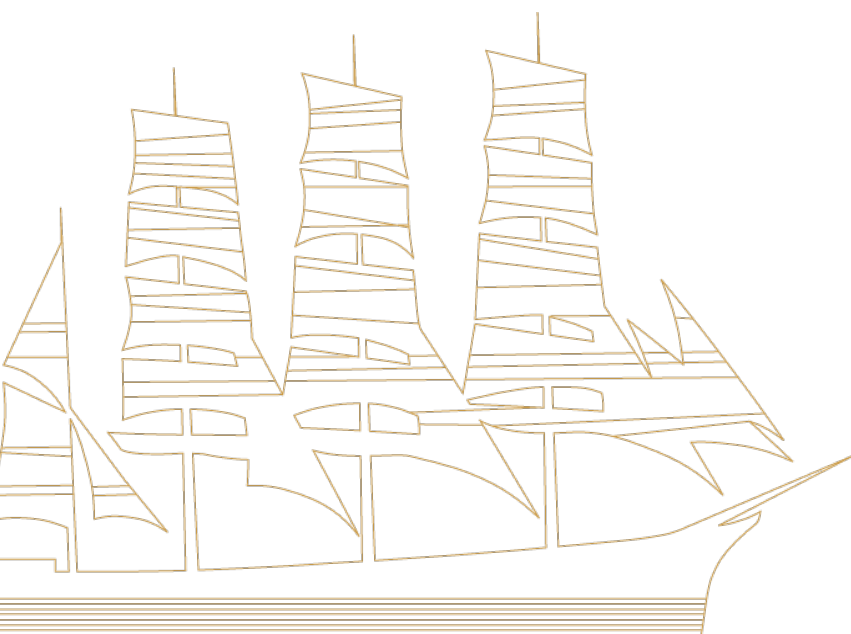


Resevaneundersökning 2019

MARIEHAMNS STADS ANSTÄLLDA

Av Mathias Björkman, Högskolepraktikant Mariefhamns stad
Handledare Ulf Simolin, miljösamordnare Mariefhamns stad

Datum: 06.09.2019



Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning.....	3
Syfte.....	4
Metod.....	4
Resultat & Analys	5
Avslutande diskussion	18
Källor:	21

Sammanfattning

Under sommaren 2019 genomfördes en intern resevaneundersökning (RVU) inom Mariehamns stad. Undersökningen är utförd av Mathias Björkman Högscolepraktikant på uppdrag av Mariehamns stad. Målgruppen var samtliga av stadens 750 anställda, av vilka 240 personer deltog vilket innebär en svarsfrekvens på 32%. Undersökningen är i linje med mål i Mariehamns stads miljöprogram 2019–2030 samt mål i stadens Trafiksäkerhetsprogram.

RVU:ns syfte var att undersöka stadens anställdas resesätt till och från arbetsplatsen samt inom tjänsten. Undersökningen visade på att det vanligaste färdmedlet inom tjänsten var bil. Även bland resorna till och från jobbet var bil det vanligaste färdmedlet. Resor med kollektivtrafik är ytterst få bland anställda. När det kommer till tjänsteresor var bil även det vanligaste färdmedlet, men ca 2 tredjedelar uppgav att de prioriterade hållbara alternativ när de reser i tjänsten. För tjänsteresor utomlands var båt med stor marginal det vanligaste färdmedlet. Undersökningens data visade även på ett intresse för samåkning hos de anställda, vilket skapar goda för en ökad samåkning i framtiden. Resultatet i RVU:n kan hjälpa staden i arbetet med att prioritera insatser framför allt att öka andelen gång och cykelresande. Denna undersökning är den första av sitt slag som genomförs i Mariehamns stad och följer vedertagna principer för metod och genomförande av RVU:er.

Inledning

Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer de Globala målen för hållbar utveckling. De 17 globala målen har i sin tur 169 delmål och 230 globala indikatorer. Nu är det upp till var och en av världens länder att göra vad de kan för att uppnå dessa viktiga mål, Finland och Åland är inget undantag (Globala målen u.å.). Åland är en av de biltätaste regionerna i Norden med ungefär 48 tusen registrerade fordon (fordonsmyndigheten, 2019). Bara inom Mariehamn finns ca 13 600 registrerade fordon, allt från personbilar och mopeder till godstrafik och bussar (ibid.). Varje dag fyller dessa fordon, tillsammans med fotgängare och cyklister Mariehamns vägnät. Trafiksystemet är komplext och att bygga ett hållbart trafiksystem med hållbara resvanor är en utmaning. Utvecklingen av framtidens trafiksystem kräver kunskap om teknik, samhällsutveckling, social hållbarhet och klimatpåverkan. Även insikter om hur vi reser idag är av stor vikt för framtida åtgärder.

Inom Mariehamn finns de stor potential i dagsläget att cykla och gå, inom de 47,3 km långa gång och cykelvägnätet. Detta är ungefär 4 meter gång- och cykelväg per invånare i Mariehamn, vilket är en väldigt hög siffra jämfört med många städer i vårt grannland Sverige. För enligt en svensk studie av cykelfrämjandet i Sverige så var det enbart en av de 53 kommuner som deltog fick mer än 4 meter gång- och cykelväg per invånare. Den kommunen var Lomma kommun med 4,4 meter gång- och cykelväg per invånare (Cykelfrämjandet, 2018). 2008 godkände stadsstyrelsen en cykelparkeringsnorm, som berör hur många cykelplatser de ska finnas tillgång till i olika typer av verksamheter (Mariehamns stad 2008). När det kommer till kontorsutrymmen så ska de finnas 1 cykelparkering per 150 m² våningsyta (ibid).

Antalet resor som stadens anställda genomför en genomsnittlig vardag uppskattas till ca 1500 resor per dygn, vilket har en inverkan på trafiknätet och klimatbelastningen. Genom att analysera resvanorna kan Mariehamns stad göra åtgärder som underlättar för hållbara transportmedel, exempelvis cykel, gång, samåkning och kollektivtrafik. I dagsläget saknas statistik kring hur anställda inom Mariehamns stad reser till och från sin arbetsplats och inom tjänsten. Det saknas även underlag på hur attityder och normer ser ut när det kommer till hållbara tjänsteresor. En genomförd RVU skulle bidra till att stänga denna kunskapslucka som finns för att utföra de åtgärder som behövs för att främja hållbara transporter så som gång, cykel och kollektiv trafik.

Stadsfullmäktige godkände nyligen ett Mariehamns stads miljöprogram 2019–2030. Det nya miljöprogrammet är omfattande och innehåller 5 strategiska miljömål som ska vara uppfyllda senast 2030. Programmet tar avstamp i FN:s agenda 2030 och Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda och

är ett styrdokument som syftar till att implementera globala och lokala miljömål genomgående inom Mariehamns stads verksamheter. Miljömål 1 ställer krav på att växthusgasutsläppen från stadens verksamhet i form av uppvärmning, elförbrukning och transporter ska minskas med 90% från jämförelseåret 2002. Miljömål 4 föreskriver att stadens utveckling av markanvändning genomförs på ett sätt som säkrar närhet till grönområden, biologisk mångfald, möjlighet till en hållbar livsstil samt motståndskraft för klimatförändringar. I stadens trafiksäkerhetsprogram finns målformuleringar kring den fysiska miljön ska planeras så att trafiksäkerheten tryggas och olyckorna minimeras.

Syfte

Syftet med den här resevaneundersökningen (RVU) är att undersöka Mariehamns stads anställdas resor mellan arbetsplatsen och hemmet samt tjänsteresor inom arbetet. RVUn kan hjälpa ansvariga i stadens förvaltning med att prioritera insatser, framförallt att öka andelen gång och cykelresande.

Metod

Enkäten har varit tillgänglig på ankaret från slutet av vecka 25 till början av vecka 32. Valet av tidsperiod för undersökningen var nödvändigt eftersom undersökningen utfördes av en högskolepraktikant på stadskansliet under dennes sommaranställning. För att locka till en hög svarsfrekvens lottades 10 stycken 10-kort för Mariebad, samt en el-cykel till den vinnande arbetsplats. Utlottningen av priserna skedde genom att respondenterna fick fylla i sin mailadress i ett utomstående Lyyti formulär. Anledningen att detta skedde i ett annat program än för själva enkäten var för att säkra insamlingen av personuppgifterna. Efter att enkätens svarstid gått ut, drogs 11 vinnare från respondenterna där den sist dragna mailadressen fick el cykeln till arbetsplatsen.

Programmet som användes för själva enkäten var Google forms. Anledningen till är att det är ett enkätprogram som använts tidigare till liknande undersökningar. Frågorna har utformats utifrån en mall från värmlandstrafiken (2014) med lämpliga anpassningar till Mariehamns stads organisatoriska och geografiska uppbyggnad. Själva enkäten delades in i tre olika delar: Bakgrund, Resor till och från jobbet, tjänsteresor och attityder.

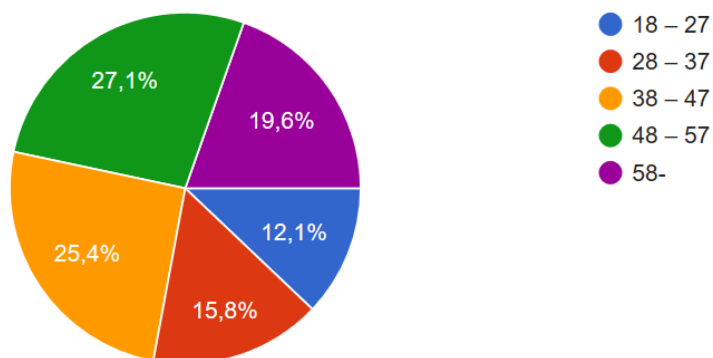
Resultat & Analys

Det här avsnittet beskriver och analyserar data som insamlats genom enkäten. Genom användandet av olika diagram så kommer relevant data att presenteras i den här rapporten.

Figur 1:

1. Ålder:

240 svar

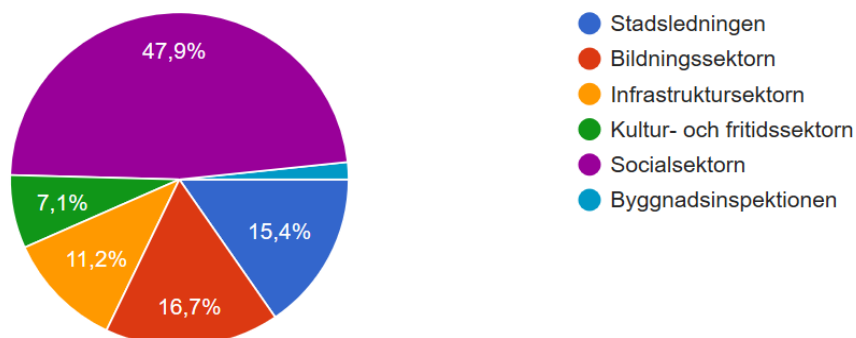


Figurtext 1. Alla åldersgrupper finns representerade, men deltagandet var något högre i de äldre åldersgrupperna.

Figur 2:

7. I vilken del av Mariehamns stad arbetar du huvudsakligen?

240 svar

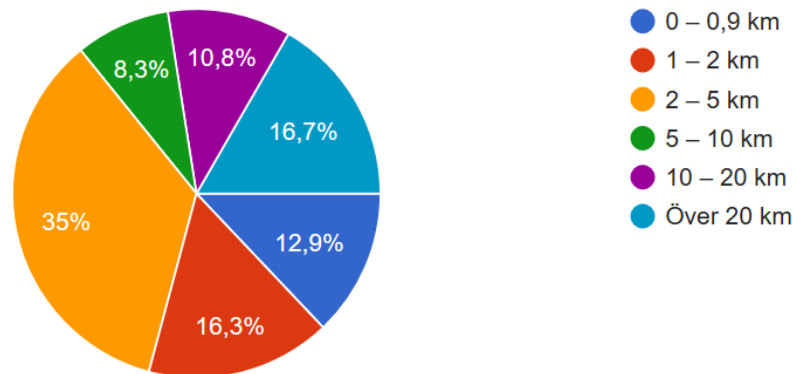


Figurtext 2. Respondenter från samtliga sektorer inom Mariehamns stad finns representerade i undersökningen. Socialsektorn hade störst andel av de svarande med 47,9 %.

Figur 3:

8. Hur långt är det mellan din bostad och din arbetsplats?

240 svar

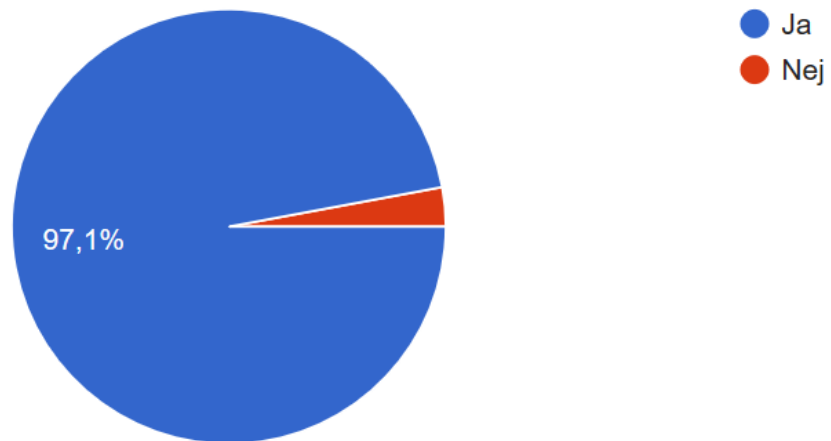


Figurtext 3. Ca 64% av de som arbetar inom staden har mindre än 5 kilometer till sin arbetsplats. Det är positivt att andelen med gång eller cykelavstånd till arbetsplatsen är så hög eftersom det ger fler möjligheten att cykla och gå till jobbet. 16,7 % av respondenter hade längre än 20 kilometer till jobbet, en så pass lång sträcka tar bort möjligheten att cykla och gå till jobbet, men ökar däremot möjligheten för samåkning åtminstone för en del av sträckan.

Figur 4

2. Har du körkort för personbil?

240 svar

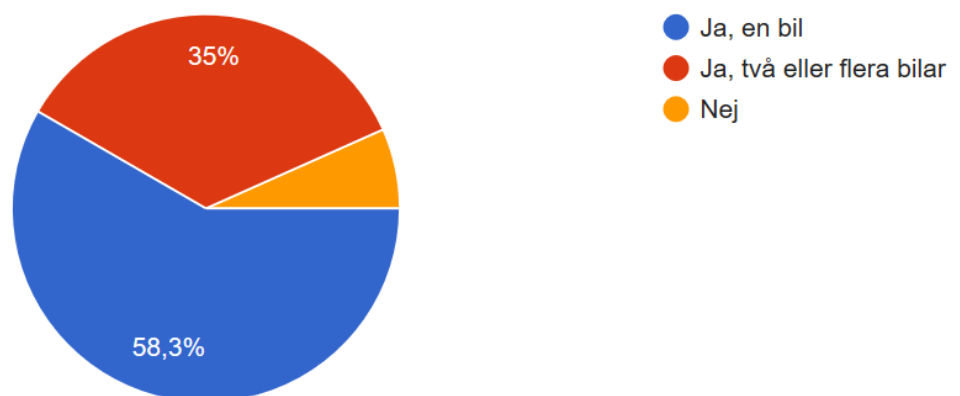


Figurtext 4. Majoriteten av respondenterna, 97,1%, har körkort för personbil.

Figur 5.

3. Har du tillgång till privat bil?

240 svar

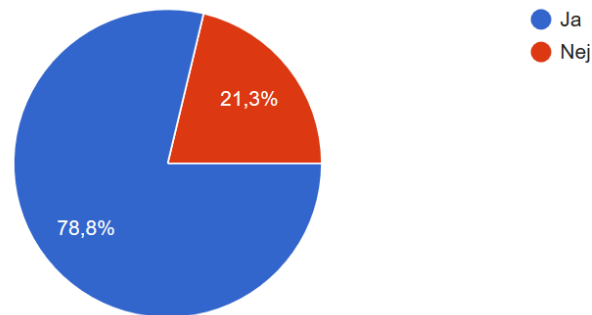


Figurtext 5. Totalt så hade 93,3% av respondenterna tillgång till privat bil medan 6,7% (16 respondenter) inte hade tillgång till privat bil.

Figur 6:

5. Upplever du att det finns en säker och praktisk cykelparkering vid din arbetsplats?

240 svar

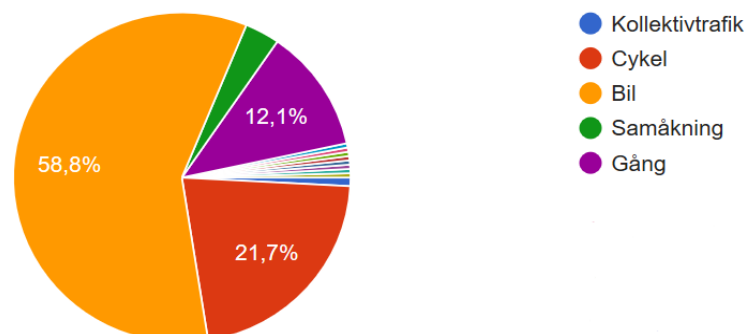


Figurtext 6. 78,8 % av respondenterna upplevde att det finns en säker och trygg cykelparkering vid arbetsplatsen, medan 21,3 % upplevde att det inte finns. Det är problematiskt att ungefär var femte anställd i Mariehamn upplever att cykelparkeringen som opraktisk eller osäker. Detta kan komma att påverka om de anställda väljer att cykla till och från jobb. Det är svårt att säga hur omfattad problematiken kring osäkra/opraktiska cykelparkeringar är. Siffran är lite högre jämfört med en tidigare undersökning på skolelever inom Mariehamns stad, där 15% av respondenterna upplevde att det inte fanns säkra och praktiska cykelparkeringar. Det finns ingen trend mellan upplevelsen av cykelparkeringar och sektor.

Figur 7:

12. Hur tar du dig oftast till och från jobbet?

240 svar

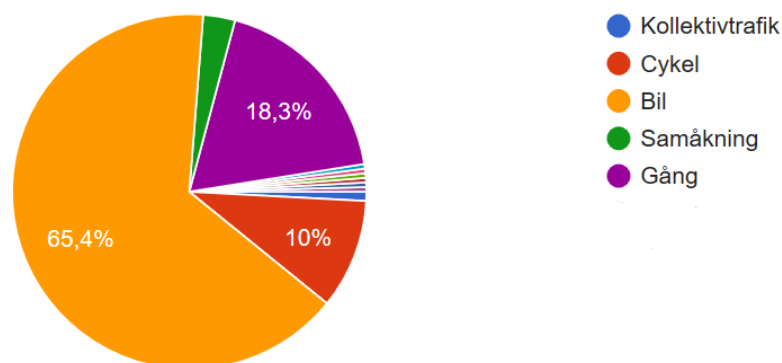


Figurtext 7. Att åka bil till arbetsplatsen är det vanligaste färd sättet för de anställda inom Mariehamns stad, nästan 59 % uppgav att de använder bilen. En respondent uppgav att hen reste med El-bil, vilket är mer hållbart än fossildrivna bilar. De är svårt att dra slutsatsen att det enbart var en som använde eldriven bil eftersom det är möjligt att andra respondenter som kör elbil valde att klassa in de under bilkategorin. Även samåkning förekom, 8 respondenter (3,3 %) uppgav samåkning som sitt färdmedel till och från jobb. Även om detta sker med bil så är de ett grönare alternativ då det minskar utsläppen per person. Ca. 12 % av respondenterna gick till jobbet och ca 22 % cyklade, dessa respondenter bodde inom Mariehamn med undantag för enstaka respondenter som bodde i Jomala och Lemland. Enbart två personer (0,8%) valde att ta sig till och från arbete med kollektivtrafik.

Figur 8:

14. Hur tar du dig oftast till och från jobbet under vinterhalvåret?

240 svar

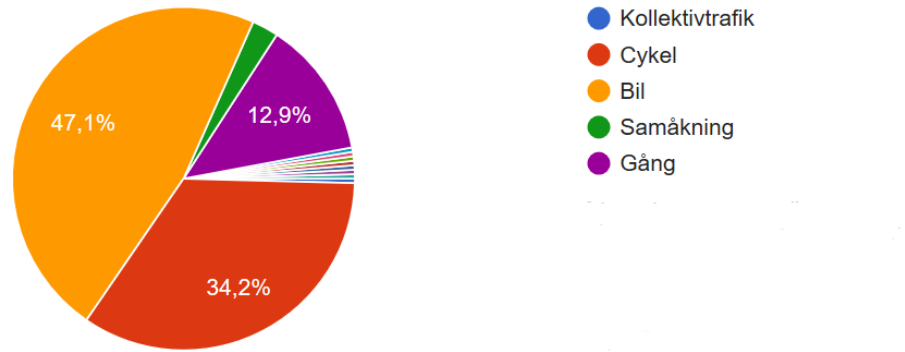


Figurtext 8. Under vinterhalvåret åkte ca 65 % bil och 10 % valde cykeln medan 18 % gick till arbetsplatsen. Samåkningen var samma som under sommarhalvåret på 3,3%. På fråga 12-14 har respondenterna haft möjligheten att skapa egna svarsalternativ, data från dessa har även gått igenom. Problemet med data från dessa är att de enbart är enstaka respondenter som angivit dessa som svarsalternativ vilket inte påverkar frågornas data i stort, och därför inte redovisas i undersökningen.

Figur 9:

13. Hur tar du dig oftast till och från jobbet under sommarhalvåret?

240 svar

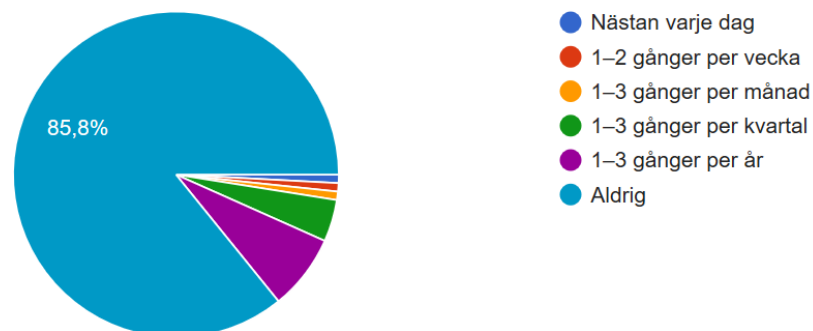


Figurtext 9. Under sommarhalvåret minskade bilanvändandet med ca 18 % och cykelanvändandet ökade med ca 24 % jämfört med vinterhalvåret. Även om andelen som gick till arbetsplatsen minskade med ca 5 % så utgjorde hållbara transportalternativ ungefär hälften av resvanorna hos respondenterna jämfört med vinterhalvåret då hållbara transportalternativ stod för ungefär en tredjedel av transporterna till och från arbetet.

Figur 10:

15. Hur ofta åker du kollektivt till och från jobbet?

240 svar

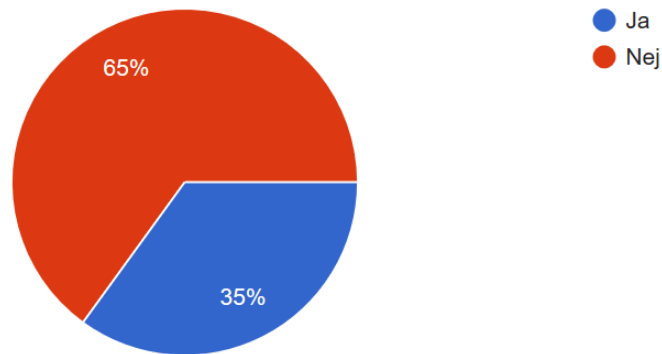


Figurtext 10. Bland respondenterna så uppgav 85,8 % att de aldrig reste med kollektivtrafik. Det var ingen större skillnad (3,3 %) mellan hur ofta respondenter som bodde utanför Mariefhamn och respondenter som bodde inom Mariefhamn åkte kollektivt.

Figur 11:

11. Passar dina arbetstider in på kollektivtrafikens tidtabeller?

240 svar

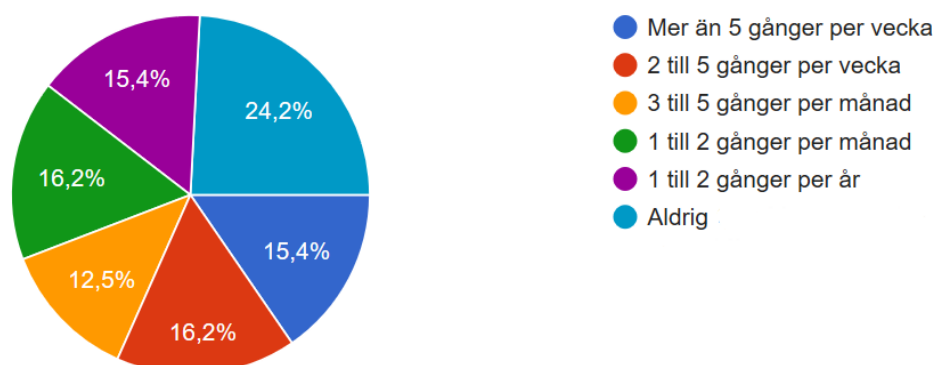


Figurtext 11. En av anledningarna till att så få valde att åka kollektivt till och från arbetsplatsen beror troligtvis på att ca. 65 % upplevde att deras arbetstider inte passade in på kollektivtrafikens tidtabeller. På fråga 11.2 hade respondenterna möjlighet att skriftligt kommentera varför kollektivtrafikens tidtabeller inte passade in på arbetstiderna. De som var mest återkommande bland kommentarerna var att medvetenheten kring kollektivtrafikens tidtabeller inte var tillräcklig. Även skiftesarbetet inom vården beskrevs som en barriär ett annat återkommande problem var att bussarna inte gick tillräckligt tidigt på morgonen.

Figur 12:

19. Hur ofta måste du förflytta dig, för att utföra ärenden i tjänsten?

240 svar

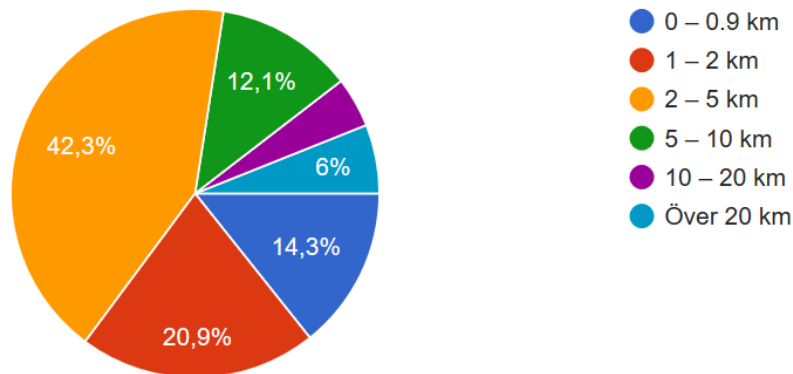


Figurtext 12. Ca. 24 % av respondenterna så behövde inte förflytta sig inom tjänsten. Medan ca 33 % måste förflytta sig mer eller mindre varje dag.

Figur 13:

20. Hur lång är en vanlig tjänsteresa för dig i genomsnitt?

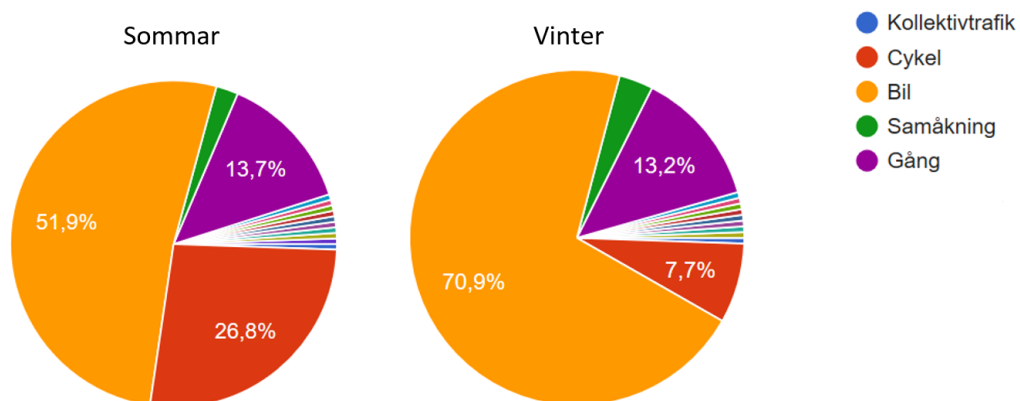
182 svar



Figurtext 13. Flest respondenter uppgav den vanligaste längden på en tjänsteresa var 2 till 5 kilometer. Även resor under 2 kilometer var vanligt förekommande. Resor över 5 kilometer utgjorde ca 22%. Den här frågan var ej obligatorisk och därför skiljer sig den i svarsfrekvens från de andra frågorna.

Figur 14:

21 & 22. Hur förflyttar du dig inom tjänsten vinter/ sommarhalvåret?

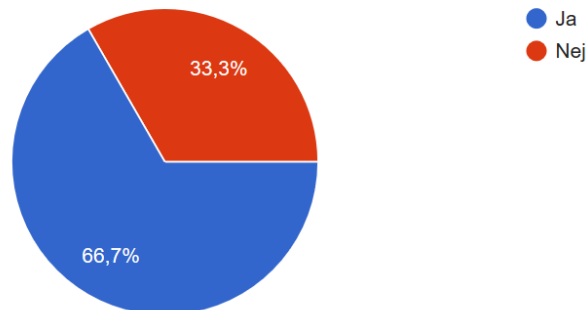


Figurtext 14. Den största skillnaden mellan vinter och sommarhalvårets resvanor var att cykel användes mindre under vinterhalvåret, vilket ökade bilresorna med 19 % och minskade cykelresorna med ca. 19 %. Säsongsvariationerna är av liknande trend som resorna till och från arbetet.

Figur 15:

23. Prioriterar du hållbara alternativ när det kommer till resor inom tjänsten?

174 svar

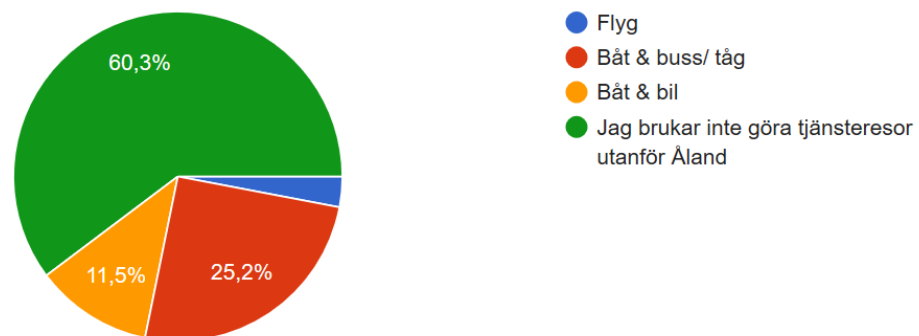


Figurtext 15. Två tredjedelar (66,7 %) av respondenterna prioriterade hållbara alternativ när det kommer till resor inom tjänsten medan den resterande tredjedelen (33,3%) inte gjorde de. För att skapa en hållbar utveckling är det viktigt att hållbara alternativ prioriteras genomgående inom alla sektorer i Mariehamns stad. Den här frågan var ej obligatorisk och därför skiljer sig den i svarsfrekvens från de andra frågorna.

Figur 16:

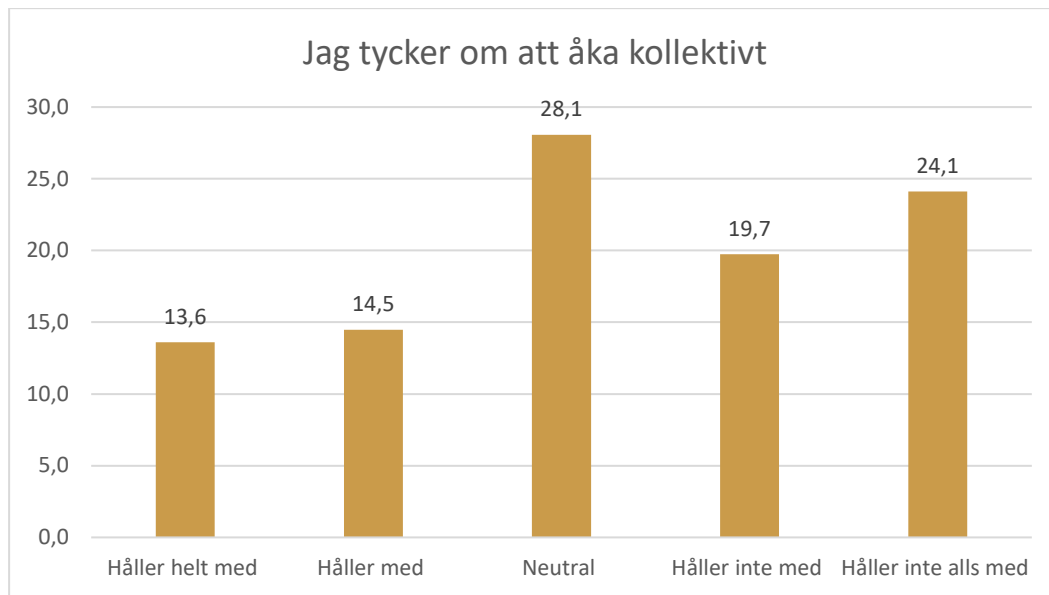
25. Om du åker på tjänsteresor utanför Åland hur brukar du då resa?

234 svar



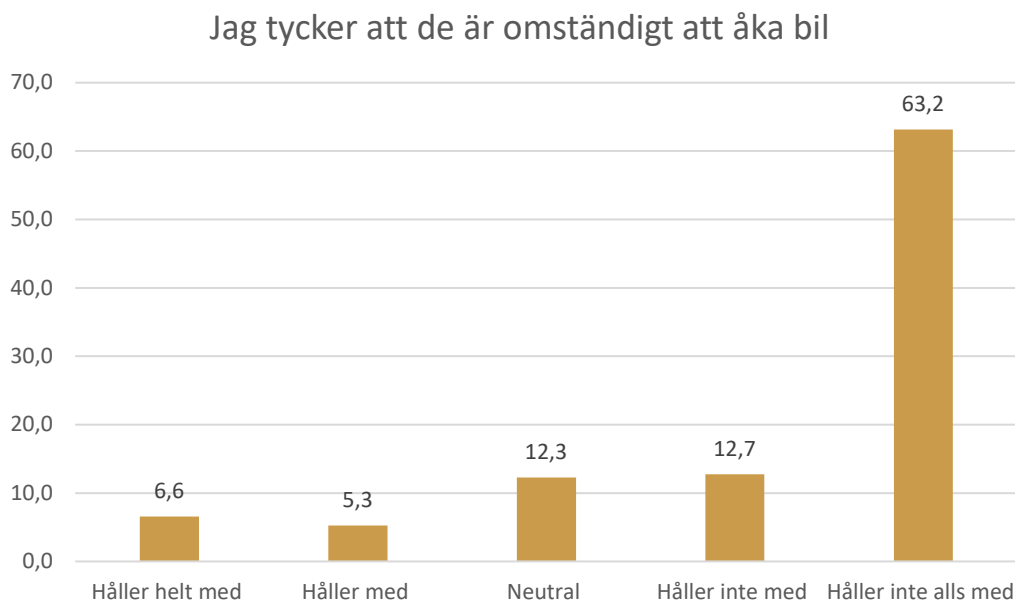
Figurtext 16. Av respondenterna så uppgav 60,3 % att de ej åker utomlands på tjänsteresor, ca 12 % reste med båt och bil, ca 25 % åkte båt tåg och buss och 3 % reste med flyg. Det är viktigt att ta i beaktande att tjänsteresor även sker utanför Sverige och Finland, vilket minskar möjligheterna att resa med båt.

Figur 17:



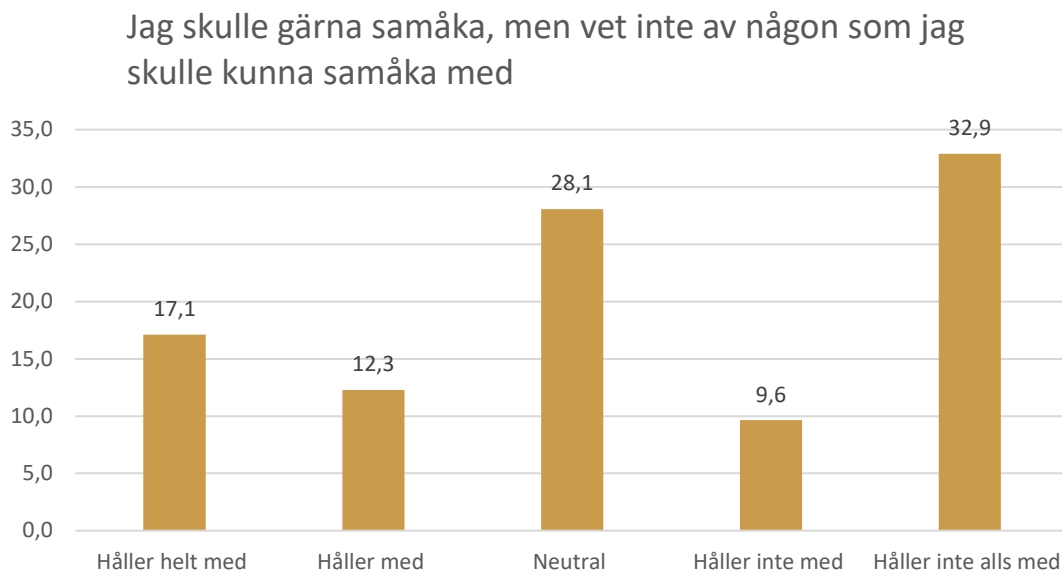
Figurtext 17. Det var någorlunda uppdelat när de kommer till huruvida respondenterna tycker om att åka kollektivt. Många valde att vara neutrala i frågan och bland de resterande respondenterna uppgav mer än hälften att de inte tyckte om att åka kollektivt.

Figur 18:



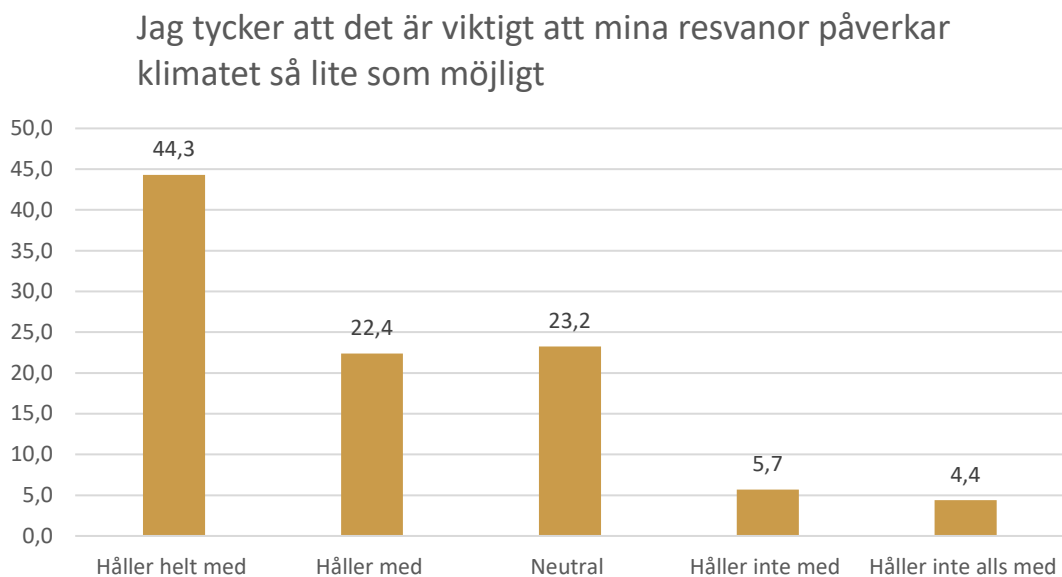
Figurtext 18. Under de här påståendena fick respondenterna ta ställning till hur omständigt de tycker det är att köra bil. 63,2 % av respondenterna tyckte inte alls att det var omständigt att åka bil och 6,6% tyckte att det var omständigt.

Figur 19:



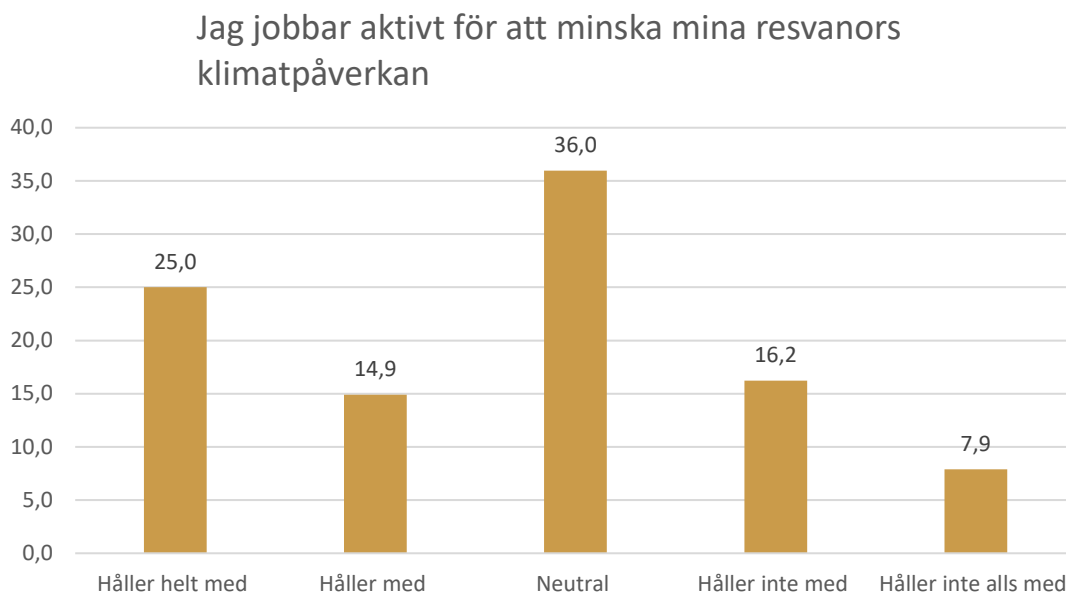
Figurtext 19. När det kommer till samåkning så visade data att 29,4 % skulle kunna tänka sig eller vill gärna samåka men att de inte visste vem de skulle kunna samåka med, medan 42,5 % inte kunde tänka sig de. 28,1 % valde att hålla sig neutrala i frågan. Här finns potential för utveckling, genom att arbeta med kommunikativa styrmedel för att öka andelen som samåker.

Figur 20:



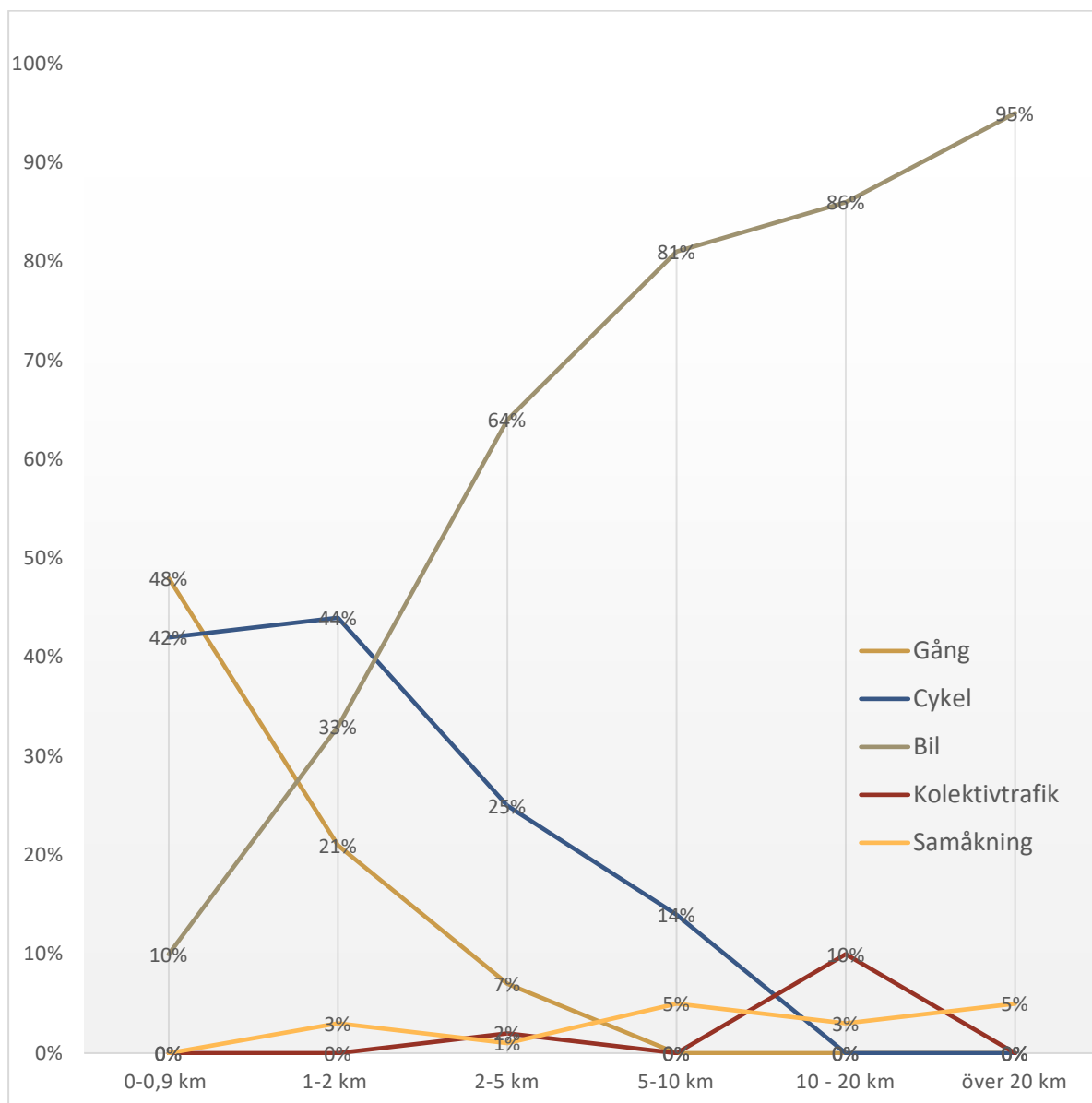
Figurtext 20. Två tredjedelar av respondenterna ansåg att det var viktigt att resvanorna påverkade klimatet så lite som möjligt, medan ca 10 % inte ansåg att detta var viktigt. Ca. 23 % valde att hålla sig neutrala i frågan.

Figur 21:



Figurtext 21. Ca 40 % av respondenterna uppgav att de aktivt jobbar för att minska sina resvanors klimatpåverkan, medan ca 24 % inte gjorde de. Här valde 36 % att vara neutrala. Det är intressant att enbart 40% uppgav att det jobbade aktivt med att sin transport klimatpåverkan, medan ca 66 % uppgav att de prioriterade hållbara färdssätt i föregående fråga.

Figur 22:



Figurtext 22. I diagrammet syns val av färdssätt uppdelat på resvägens längd till jobbet. Ca. 10 % av respondenterna som bodde inom 900m till jobbet åkte bil, medan ca 95% av de som bodde över 20km från jobbet tog bilen. Motsatta trender kan ses bland gång och cykel, bland de som bor inom 900m till jobbet så gick 48% av respondenterna medan 42% cyklade. För de som hade mellan 5 och 10 km till jobbet motsvarade siffrorna 0 och 14%. Bland de som hade över 10 km till och från jobbet var de ingen som gick eller cyklade. Anmärkningsvärt är att redan på resor så korta inom 1-2 kilometer kommer bil på andra plats med 33 % av resorna (gång 21 % och cykel 44 %).

Avslutande diskussion

När det gäller skiftesarbete och möjlighet till nyttjande av kollektivtrafik, så uppgav många av de anställda att deras arbetstider inte passade in på kollektivtrafikens tidtabeller.

” Det tar för lång tid att resa kollektivt.”

Exempelvis om den anställda kan ta bussen till arbetet men

inte hem så måste hen ha ett annat färdmedel för att ta sig hem från jobbet. Tidsaspekten som 36 personer benämnde som en barriär handlade till stor del om att det var tidskrävande att ta bussen till jobbet. De som bodde inom Mariehamn upplevde att det gick snabbare att cykla eller gå till jobbet eftersom stadsbussens linjer inte passade in på arbetstiderna. Respondenterna som bodde utanför Mariehamn upplevde detta som en barriär eftersom det var tidskrävande att ta sig till och från bussplan men även att en del måste byta buss på vägen till jobbet. Det är svårt för Mariehamns stad att sätta in en konkret åtgärd för detta eftersom landsortstrafiken ligger utanför Mariehamns stads behörighet. Många upplevde även att de

”Jag har inte undersökt hur de skulle fungera för mig att åka kollektivt.”

inte var tillräckligt medvetna om tidtabellen för att ta ställning i frågan, och därför hade de svarat nej på frågan om kollektivtrafikens tidtabeller passar in på arbetstiderna. Här skulle en kommunikativ åtgärd vara relevant för att skapa ökad kunskap om kollektivtrafikens tidtabeller. En åtgärd som skulle bidra till detta skulle vara att sponsra busskort för en vecka till anställda som vill prova på att åka kollektivt. Projektet skulle passa in under Mariehamns miljömål 1 och skulle fungera som en studie som sedan kan utvärderas. Genom att välja ut deltagare från olika sektorer skulle studien få en större spridning och uppmärksamhet.

När det kommer till cykelparkeringarna så är det viktigt att medarbetarna inom Mariehamns stad upplever att det finns en säker och praktisk plats att lämna cykeln. Eftersom det kan påverka huruvida anställda väljer att ta cykeln till arbete eller inte. Det är svårt att säga exakt vilka arbetsplatser som måste undersökas på grund av att det inte gick att läsa ut någon trend mellan arbetsplats och upplevelsen av cykelparkeringar. En relevant åtgärd skulle vara att följa upp cykelparkeringsnormen på samtliga arbetsplatser inom staden. Ifall uppföljningen av cykelparkeringarna stämmer överens med cykelparkeringsnormen, kan en relevant åtgärd

även vara en eventuell revidering av cykelparkeringsnormen så att fler upplever att de finns en säker och praktisk cykelparkering vid arbetsplatsen.

” Vintertid känns det inte tryggt med halka och backar. Kanske vinterdäck till cykeln vore en bra bonus, så vågar man cykla...”

För att få djupare perspektiv på hur de anställda inom Mariehamns stad ser på resor kopplat till arbetet, så gav vi respondenterna även möjligheten till förslag på åtgärder. Ett förslag var att sponsra med vinterdäck till cykeln, att sponsra anställda med vinterdäck är en relativt dyr åtgärd. Däremot skulle det vara relevant att se om de finns möjlighet att köpa in ett större parti som de anställda sedan kan köpa till rabatterat pris. Det var även en del respondenter som inte upplevde att det var arbetsgivarens uppgift att få sina anställda

att cykla. Den mest återkommande feedbacken var att staden borde satsa på trygga och säkra cykelparkeringar. Bland de 240 respondenterna så var det 95 personer (ca 40 %) som ansåg att detta var något arbetsgivaren kunde göra för att supporta de som cyklar på jobb. Enligt 48 respondenter (20 %) så skulle bättre omklädnings och duschmöjligheter på arbetsplatsen bidra till att få anställda att cykla på jobb.

”Bättre parkeringsmöjligheter för cykeln, tex under tak eller stöldsäkert cykelgarage.”

Enligt forskningen inom området så bidrar cyklande till bättre hälsa (Oja et al, 2011). De är viktigt att ta i beaktande att staden i sig inte kan bestämma hur de anställda tar sig till och från jobb. Däremot kan staden bidra med goda möjligheter att cykla på jobb. Vilket bidrar både till miljö- och hälsovinster för staden.

Undersökningen visar på att enbart 8 personer, 3,4 %, i dagsläget samåker till och från arbetet. Här finns stora miljövinster att hämta genom att främja samåkning och sätta upp de mer på agendan så kan anställda fundera över möjligheterna. Ett enkelt sätt att främja samåkning skulle kunna utföras genom att skapa olika grupper på intranätet alternativt sociala medier där anställda kan göra inlägg och söka kollegor att samåka med. Desto fler som åker i en bil, desto mindre utsläpp av växthusgaser skulle de bli per person. Undersökningen visar på att det finns ett intresse för detta eftersom 70 personer (ca 30%) uppgav att de gärna skulle samåka men inte vet vem de skulle kunna samåka med.

Den här typen av undersökning är i dagsläget ovanliga på Åland, därför har de varit svårt att hitta relevanta siffror att jämföra statistiken från den här undersökningen med.

Den statistiken som finns att tillgå är resevaneundersökningen på skolelever i Mariehamn som Mariehamns stad genomförde under vintern 2019 samt enstaka undersökningar av ÅSUB. Enligt en rapport om kollektivtrafiken i Mariehamn av ÅSUB (2016) så visade det sig att bil var det vanligaste transportsättet. Genom att den undersökningen skiljer sig i uppbyggnad från den här så är det svårt att jämföra exakta siffrorna. I ÅSUB (2015) medborgarundersökning så visade det sig att 69% av respondenterna aldrig åkte kollektivtrafik. Jämfört med den här undersökningen där 84,7% av respondenterna uppgav att de aldrig åker kollektivt så kan slutsatsen dras att den här studien resulterade i en högre andel som inte åker med kollektivtrafiken. En ökning på ca 16%. Det är viktigt att ta i beaktande att det inte går att statistiskt bevisa detta eftersom undersökningarna utförs på olika målgrupper. Exempelvis så ingick enbart medborgare i Mariehamns stad i nämnda medborgarundersökning, medans den här undersökningen inkluderade alla som jobbade inom Mariehamns stad även om de ej bor inom staden. En annan faktor som skiljer undersökningarna åt att medborgarundersökningens respondenter även bestod av respondenter som inte jobbade, vilket kan komma att påverka statistiken på respondenternas resvanor.

En viktig sak att ta i beaktande att den åländska landsbygden är ganska glest bebodd och en övergripande kollektivtrafik där alla har mindre än 500 meter till en busshållplats är ganska långt bort. Det är inte heller möjligt för anställda som bor lite längre ut på landet att cykla in till jobbet varje dag. Detta var även något respondenterna poängterade. Trots detta finns de goda utvecklingsmöjligheter för att främja hållbara transporter inom staden. Årliga resevaneundersökningar på stadens anställda bör utföras, dels för att säkerställa statistiken och dels för att se hur resvanorna utvecklas på sikt.

Källor:

Mariehamns stads miljöprogram 2019–2030

http://www.mariehamn.ax/globalassets/dokument/07_organisation_arbete/miljo/miljoprogram-for-mariehamns-stad-2019-2030.pdf [hämtad 05.09.2019]

Trafiksäkerhetsprogram för Mariehamns stad 1998

http://www.mariehamn.ax/globalassets/dokument/05_stadsplanering_trafik/trafiksakerhet/trafiksakerhetsprogram-mh-stad-1998.pdf [hämtad 05.09.2019]

Cykelfrämjandet (2018) - Kommunvelometer, En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt.

Fordonsmyndigheten (2019) *Fordonsbestånd*

<http://www.fma.ax/fordon/fordonsstatistik/fordonsbestand> [hämtad 14.08.2019]

Globala målen, (u.å.) Globala målen, FN:s utvecklingsprogram.

<http://www.globalamalen.se/> [Hämtad: 14 juni 2019]

Mariehamns stad (2008) Cykelparkeringsnormer för Mariehamn

<http://mariehamn.ax/organisation-arbete/styrande-dokument/stadsledning/parkeringsystem-och-normer/cykelparkeringsnormer/> [Hämtad: 17 juni 2019]

Mariehamns stad (2019) *Resevaneundersökning på Mariehamns grundskoleelever*

http://mariehamn.ax/globalassets/dokument/07_organisation_arbete/miljo/resevaneundersokning-mariehamn-vintern-2018-2019-29.03.2019.pdf

Oja, P. , Titze, S. , Bauman, A. , de Geus, B. , Krenn, P. , Reger-Nash, B. and Kohlberger, T.

(2011), *Health benefits of cycling: a systematic review*. Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports, 21: 496-509. doi:10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x

ÅSUB (2015) *Medborgarundersökning Mariehamn - hösten 2015*

https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/imported_files/medborgarundersokning_mariehamn_hosten_2015_.pdf

ÅSUB (2016) *Kollektivtrafik i Mariehamn våren 2016. En enkätstudie om attityder till den lokala busstrafiken*

https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport_2016_4.pdf