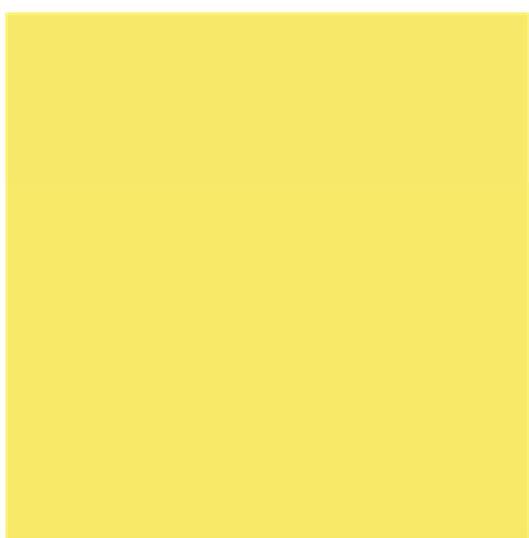


Hållbar bilism

– resultat inom Reseutmaningen



Dokumentinformation

Titel	Hållbar Bilism – resultat inom Reseutmaningen
Sammanställd av	Energikontor Sydost och Länsstyrelsen Blekinge
Utgivare	Länsstyrelsen Skåne
Utgiven	Maj 2020

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	4
Syfte	4
Omfattning	4
Upplägg	5
Metodik och genomförande	6
Hushållen	6
Uppföljning	8
Resvaneundersökningsenkät - RVU	8
Standardvecka	8
Veckoenkäter	8
Nätverksträffar, coaching och framgångsfaktorer	8
Cykelbibliotek och cykelpotentialstudie	10
Analys och Resultat	10
Tävlingen, hushållslag	11
Resvaneundersökning (RVU), standardvecka och coachingen	11
Veckoenkäter	16
Tävlingen, storlag	16
Kommunikation och sociala medier	19
Cykelbibliotek och cykelpotential	21
Framgångsfaktorer på projektnivå	23
Hushållens framgångsfaktorer	23
Slutsats	24
Möjligheter till vidare arbete	25
Uppskalning av projektet	25
Cykelbibliotek i praktiken	28
Bilagor	29
Bilaga 1	29
Bilaga 2	34
Bilaga 3	36

Sammanfattning

Projektet Hållbar bilism mellan genomfördes mellan 2018-12-05 och 2020-05-30. Som en delaktivitet i projektet genomfördes tävlingen Reseutmaningen i Nättraby mellan 2019-05-07 och 2020-03-30. Nättraby är en biltät förort ca 10 kilometer utanför Karlskrona, Blekinge. Där finns det både en god tillgång på kollektivtrafik och cykelbanor. I projektet närstuderades resvanorna i åtta hushåll. Projektet genomförde olika interventioner inom tema cykling, samåkning och kollektivtrafik. Under hela projekttiden förekom aktivitet på sociala medier, coachning och nätverksträffar som stöttning för att hålla motivationen uppe hos deltagarna.

Hur får man då en bilist att bli en mobilist? Hållbar bilism har visat att det går att ändra beteende och resmönster om man har egen motivation och de yttre förutsättningarna finns på plats. I det här projektet så är det tydligt att dessa engagerade familjer kunde minska antalet resta km varje vecka med 21%, samt att de dessutom hade förmåga att ändra transportsätt till förmån för mer hållbara och/eller fossilfria alternativ. Till på köpet fick de bra kondition.

De största utmaningarna för familjerna var att få ihop vardagspusslet, speciellt när det gällde fritidsresorna. Här räckte inte hushållens engagemang hela vägen fram, utan det visade sig att de upplevde att kollektivtrafiken inte uppfyllde deras behov. Planering av vardagen och veckan var väsentlig för att lyckas med den omställning de gjorde. När de yttre förutsättningarna saknas, hjälper det inte att hushållen är engagerade. Här gäller det att de aktörer som kan påverka hushållens val av transportmedel alternativt behov av att transportera sig, gör det lätt att göra rätt.

Framgångsfaktorer för en förändring av resvanorna var till exempel:

- Yttre förutsättningar på plats (kollektivtrafik, cykelbanor, cyklar, ha bra utrustning etc)
- Vinst för den enskilde eller hushållet (ekonomiskt, hälsa, tid, livskvalitet)
- Att delta i ett projekt för att förändra resvanorna (börja mäta, reflektera, gruppgemenskap)

De interventioner som testades var nätverksträffar, coachning, sociala medier, prova på olika el-cyklar, låna lastcykel, kollektivtrafikkort och samåkning. Vad vi kunnat utläsa ur projektet var bara det faktum att hushållen deltog i projektet en orsak till att de kunde minska antalet resta kilometer och ställa om till mer hållbara transporter. Vilken enskild framgångsfaktor som är viktigast efter yttre förutsättningar är svårt att säga. Men helt klart är att kontinuerlig kontakt genom coachning, nätverksträffar och annan kommunikation, fungerar motivationshöjande och därmed ökar möjligheten till en varaktig förändring i hållbart resande.

Inledning

Sveriges Riksdag har antagit en rad nationella mål för transportpolitiken. Det klimatmål som rör transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikestransporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.¹

Frågan om det är möjligt att använda olika framgångsfaktorer från detta projekt för att skala upp och använda dem aktivt av offentliga aktörer i Blekinge och Skåne inom 5-10 år för att minska de transportrelaterade utsläppen är lika relevant.

Frågan är även intressant att ha i bakhuvudet, då 2030 endast är 10 år bort. En överflyttning till mer hållbara fordon och mer transporteffektiva färdmedel skulle kunna få stor effekt. Är det då möjligt att minska andelen biltrafik med tio procent till år 2021?

Denna rapport är en redovisning av projektet Hållbar bilism, finansierat av Energimyndigheten.

Syfte

Syftet med den här rapporten är att redovisa resultaten för projektet Hållbar Bilism som genomfördes i Nättraby, en förort med hög biltäthet. Här har 96 procent av hushållen tillgång till bil, jämfört med Blekinge som helhet där det är 92 procent. Hållbar bilism pågick mellan 2018-12-05 och 2020-05-30. Inom projektet ingick även tävlingen Reseutmaningen, varför denna rapport täcker båda dessa delar och vad de har gett upphov till.

Omfattning

Då en stor andel av våra bilresor sker på fritiden (ca 70%)², omfattar det här projektet både pendlingsresor och fritidsresor. Projektet bestod i praktiken av två olika delar. Den ena delen är att ta fram en Resvaneundersökning samt att ta fram ett koncept för ett cykelbibliotek i Blekinge län, medan den andra delen är att stötta och coacha privathushåll till att resa mer hållbart i vilken även en tävling samt att erbjuda hushållen en konkret åtgärd i form av ett cykelbibliotek ingick.

I den del där privathushåll coachas har projektet närstuderat åtta villahushåll i Blekinge, i syfte att bättre kunna förstå hinder och bevekelsegrunder för mer hållbara färdmedelsval. I projektet utformades en tävling där varje hushåll utgjorde ett hushållslag, medan de två storlag som skapades utgjordes av 4 hushållslag som tillsammans blev storlaget.

I projektet ingick att testa olika former av påverkansåtgärder och deras effekt, samt att analysera vilka åtgärder som fick störst effekt. De påverkansåtgärder som använts är nätverksträffar med olika teman, tex cykling, samåkning, och kollektivtrafiken. Dessutom har projektet använt sig av coaching, och sociala medier.

¹ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

² https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/hallbart-resande-fritiden.pdf

Genom projektarbetet har familjerna deltagit i djupintervjuer, nätverksträffar och medverkat i enkätundersökningar.

Familjerna har fått testa kollektivtrafiken, matkassar, elcyklar, lastcykel, samåkning m.m.

Upplägg

För att möjliggöra projektet behövdes samarbete mellan olika aktörer i länet. I projektets början identifierades aktörer som var viktiga för projektets genomförande, till exempel Region Blekinge som ansvarar för kollektivtrafiken, Karlskrona kommun som driver cykelpool och ansvarar för cykelbanor mm, och vissa representanter för näringslivet som kunde ge projektet en skjuts framåt. Även samverkan med ett annat mobilitetsprojekt i Blekinge, som startade ungefär samtidigt med Hållbar bilism, planerades. Den stora resvaneundersökningen där 10 000 blekingar frågas ut om sina resvanor med satsningar samkördes med kommunerna så att resvaneundersökningen både fick en större spridning och ett större omfång. Genom Klimatsamverkan Blekinge finns ett etablerat nätverk av aktörer från det offentliga och näringslivet. Detta forum är viktigt för spridning av erfarenheter från detta projekt.

Syftet var från början att projektet skulle omfatta fler deltagare till hushållslagen, än de som anmälde sig. För att öka andelen deltagande familjer fick familjerna möjlighet att själva rekrytera deltagare, vilket gav poäng i tävlingen "Reseutmaningen"

Sammansättningen av de hushållslagen som deltog i tävlingen var familjer, både med och utan barn. Totalt deltog 8 hushållslag och 2 storlag bildades i projektet - 4 hushållslag i varje storlag.

Nättraby, det bostadsområde som valdes ut till att bli pilotområde - valdes för att:

- det innehar en hög andel villabebyggelse
- många hushåll har fler än en bil
- området har en väl utbyggd kollektivtrafik
- det ligger inom rimligt cykelavstånd, ca 10 km till tätort, dvs Karlskrona där de flesta arbetar.

Projektet utformades som en tävling, Reseutmaningen, samt varvades med nätverksträffar och coachning. Familjerna fick poäng för varje deltagande aktivitet och antal inlämnade enkäter. Högre poäng tilldelades de aktiviteter och kritiska dokument som efterfrågades av projektet.

Uppföljningen av hushållslagens förändringar i resmönster mättes främst genom två parametrar; en mindre resvaneundersökning utformad som en enkät, och ett dokument som kallades "Standardvecka".

Det var viktigt att hushållslagens resor var enkla att registrera och genomföra – då projektet annars skulle kunnat tappa deltagare. Hushållslagen rapporterade därefter om de hade avvikit från denna standardvecka löpande i en veckoenkät.

Vissa av veckoenkätens frågor var utformade för att coacha familjerna och för att kunna hålla aktiviteterna igång under projektets gång.

Inom projektet genomfördes nätverksträffar med olika teman; cykling, samåkning och kollektivtrafik. Därutöver genomfördes djupintervjuer med coachning.

För att stötta hushållen och visa på nya möjligheter att transportera sig i vardagen, skulle projektet utforska och erbjuda hushållen nya potentialer i form av ett cykelbibliotek.

Lika viktigt var att inspirera andra och visa på möjligheter. Det sista genomfördes genom sociala medier och att projektets Facebook-sida "Reseutmaningen".

Metodik och genomförande

Den ena delen av projektet innefattade att ta fram en Resvaneundersökning för Blekinge län. Resvaneundersökningen handlades upp och beställdes, samt utökades i omfång genom att Blekinges kommuner sköt till mer pengar för att Resvaneundersökningen skulle bli mer omfattande och helhetstäckande.

För att kunna genomföra projektet såg vi även initialt över vilka som var viktiga nyckelaktörer i länet. Med tanke på projektets syfte var det självklart att Region Blekinge med i synnerhet Blekingetrafiken var viktig, inte minst för att kunna välja ut vilken/vilka villaförorter som var bäst lämpade för projektet, men även för att kunna ha ett utbyte under projektets gång. I och med att projektet kom att genomföras i Karlskrona kommun var även kommunen en viktig aktör att ha med i diskussionerna, inte minst avseende cykelbibliotek.

Utifrån den stora resvaneundersökningen för hela Blekinge var syftet att en workshop skulle hållas med nyckelaktörerna, identifiera roller, ansvar, rådighet och resurser, varpå nätverket därefter skulle inspireras och coachas till handling.

När nyckelaktörerna väl hade identifierats, genomfördes regelbundna möten via Klimatsamverkan Blekinge och ett annat trafikrelaterat projekt i länet, där aktörerna kunde utbyta erfarenheter inom trafikrelaterade projekt och satsningar i länet.

I projektets andra del var syftet att få privathushållen att minska sin användning av bilen, och samtidigt öka sin cykelanvändning. Av den anledningen skapades hushållslagen, där en mätning innan och efter projektet skulle kunna ge svar på hur det gått för familjerna.

Då olika människor är mer eller mindre engagerade i individuella tävlingar så skapades två tävlingar i en – en för hushållslagen och en för storlagen. Anledningen till detta var att de i storlagen skulle kunna sporra varandra, och hjälpa varandra, samåka med varandra – och inte att förglömma att det skulle vara kul att vara med samtidigt som de samlade poäng i tävlingarna!

För att kunna avgöra vilka påverkansåtgärder som var mest effektiva utformades en nätverksenkät vilken skulle genomföras vid varje nätverksträff. Det visade sig senare att det var allt för få som svarade på denna enkät så att ett ingångsvärde respektive slutvärde blev svårt att få. Av den anledningen diskuterades även frågan angående påverkansåtgärder vid den avslutande nätverksträffen.

Hushållen

Rekryteringen påbörjades i april 2019. Några studenter anställdes under en månad för att dela ut flygblad, berätta om projektet och för att informera om den kommande informationsträffen. I maj anordnades informationsträffen, och uppslutningen var god. På informationsträffen talade Daniel Hägerby om hur han lyckas samordna sitt livspussel med

hjälp av sin velomobil. Den transportpolitiska utmaningen presenterades och några deltagare rekryterades. I juni skedde Kick-offen. Träffarna var välbesökta.

Syftet från början var att projektet skulle omfatta ett större antal deltagande familjer, samtidigt som projektets begränsning var en relativt kort genomförandeperiod. En ytterligare tid för rekrytering av deltagare var därför begränsad – så det primära blev att komma igång med aktiviteterna för att kunna genomföra projektet. För att ändå ha kvar möjligheten att öka andelen deltagande familjer fick familjerna en utväg att själva rekrytera deltagare, vilket gav poäng i tävlingen "Reseutmaningen", vilket slog ut väl.

Under nätverksträff 1 i augusti delades hushållslagen upp i två storlag. Då kunde även konstateras att ytterligare 2 hushållslag hade anslutit sig till projektet genom hushållslagets rekrytering – vilket resulterade i att totalt 8 hushållslag och 2 storlag var med i projektet. 4 hushållslag i varje storlag, se tabell nedan.

Sammansättningen i hushållslagen bestod av familjer, både med och utan barn. Något singelhushåll med barn, något par utan barn, och flera par med barn - upp till 4 barn per familj, medräknat de hushåll som kombinerade sin föräldradighet med aktiviteterna i Hållbar bilism. Barnens åldrar sträckte sig från småbarn till tonåringar och de har alla varit mer eller mindre delaktiga i projektet i och med föräldrarnas engagemang.

Storlag	Hushållslag	Deltagare
Storlag 1	SIMsalaBIM	SIMsalaBIM bestod av 1 vuxen och två barn, vid anmälan 12 och 14 år.
Storlag 1	Team Zander	Team Zander bestod av två vuxna, och 4 barn vid anmälan 14, 8,6 och 0 år.
Storlag 1	Lag Framtiden	Lag Framtiden bestod av två vuxna och två barn, vid anmälan 7 och 9 år.
Storlag 1	Klockrent	Klockrent bestod av 2 vuxna.
Storlag 2, # Ingen trängsel	Mjövikstramparna	Mjövikstramparna bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 5 och 9 år.
Storlag 2, # Ingen trängsel	Småbarnsfamiljen	Småbarnsfamiljen bestod av två vuxna och 2 mindre barn, vid anmälan 3,5 år och 5 månader.
Storlag 2, # Ingen trängsel	Ekoxen	Ekoxen bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 11 och 7 år.
Storlag 2, # Ingen trängsel	Mobilisterna	Mobilisterna bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 7 och 11 år.

Uppföljning

Uppföljningen av hushållslagens förändringar i resmönster mättes främst genom två parametrar; en mindre resvaneundersökning utformad som en enkät, och dokumentet "Standardvecka".

Resvaneundersökningsenkät - RVU

Etableringen av den mindre resvaneundersökningen hade sitt ursprung i att den stora resvaneundersökningen som skulle gå ut till 10 000 personer i Blekinge var försenad, varför den inte gick att använda som referens. Därför delades en mindre resvaneundersökning ut till hushållslagen; en i början av tävlingen, RVU1, och en i slutet av tävlingen, RVU2.

Standardvecka

För att följa upp hushållslagens resor var det viktigt att rese-registreringen skulle vara så enkel som möjligt för deltagarna att hantera. En app visade sig vara för dyr för projektet, varför projektledningen istället valde att utgå från en individuell standardvecka för varje hushållslag.

Hushållslagen rapporterade sedan om de hade avvikit från denna standardvecka löpande i en veckoenkät.

Veckoenkäter

En veckoenkät skapade möjligheten att löpande kunna följa upp hushållslagen och projektet. Vissa av veckoenkätens frågor var utformade för att coacha familjerna och för att kunna hålla aktiviteterna igång under projektets gång. Varje ifylld veckoenkät gav familjerna poäng i tävlingen. Här fanns frågor om hur det gått under veckan, hur mycket de rest och hur, hur nöjda de var med sina insatser och hur mycket de hade samåkt m.m.

Hushållslagen har skickat in olika antal veckoenkäter per hushållslag. Antal svar på veckoenkäterna per deltagare varierar på mellan fyra och 19.

Beräkning av koldioxidutsläpp

I våra beräkningar för koldioxidutsläpp kommer vi att använda oss av utsläpp från en mellanstor bil och de utsläpp som den ger. Varje kilometer som körs resulterar i koldioxidutsläpp <http://www-utslappsraatt.se/berakna-utslapp/berakning-av-utslapp-fran-bilar/>

Mellanstor bil, driven på bensin 190,280 gram CO₂/km

Nätverksträffar, coaching och framgångsfaktorer

Syftet med nätverksträffarna var dels att driva projektet framåt genom att skapa en möjlighet för deltagarna att lära känna varandra och öka utsikten till samarbete och inspiration, och dels ge projektledningen chanser att kunna coacha deltagarna och ha en dialog kring interventionerna som testades. Nätverksträffarna genomfördes i en lokal i Nättraby för att säkerställa ett så högt deltagande som möjligt.

Under det första mötet, dvs informationsträffen, gav projektledarna information om projektet, Sveriges transportpolitiska mål och rekommendationer för hur man kan nå dessa. Daniel Hägerby, en stolt velomobilägare, var inbjuden och berättade om hur han cyklar i vardagen. Med sig hade han sin cykelbil vilken testades av en deltagare från hushållslaget Mobilisterna.

Under Kick-offen som hölls den 10 juni fick hushållen lära känna varandra och berätta om vad som motiverat dem till att engagera sig i projektet för att underlätta framtida samarbete inom gruppen. De fick också diskutera sina utmaningar vad gäller resor. Projektledningen gick också igenom metodiken och de olika enkäter som hushållen skulle svara på. Som "hemläxa" fick de uppgiften att döpa sitt hushållslag, skriva en kort beskrivning av laget, samt ta ett foto som skulle representera laget på Facebook.

Redan vid Kick-offen i juni, startade tävlingen och familjerna började skicka in sina veckoenkäter. En del av deltagarna tog detta tillfälle till att börja ställa om till ett mer hållbart sätt att resa, allt ifrån att laga sin cykel, ta "hemester" m.m. till att skala ner från två bilar till en. Andra valde istället att lägga sitt fokus på reseutmaningen när pendling till och från arbete, skola m.m. startade igen.

Den första nätverksträffen, med tema cykel ägde rum i slutet av augusti 2019. Vid nätverksträffen så fanns bland annat möjlighet att testa flera olika modeller av elcyklar, information om hur mycket plats olika trafikslag tar inom stadsmiljön gavs, och projektledarna delade ut häftet "Mobilisten, goda idéer för moderna bilister" från Gröna bilister.

Syftet med coachingen var dels att lära känna hushållen och få reda på vad som var deras utmaningar och potentialer, och dels att peppa och hitta varje hushålls motiv för att vara med i projektet. Coachningen genomfördes som enskilda djupintervjuer med hushållen, kontinuerlig kommunikation via mejl, facebook, enkäter och nätverksträffar. Allt för att deltagarna skulle ha stöd för att förändra sina resvanor.

Den andra nätverksträffen med tema samåkning ägde rum i slutet av september. Då hade samtliga familjer blivit djupintervjuade, i vilken det framkommit vissa gemensamma drag i hushållens utmaningar. Med tanke på temat "samåkning" lades fokus på dessa utmaningar, samt vilka chanser som fanns att söka hjälp tex. av varandra för att lösa utmaningarna. För att underlätta samarbetet valde deltagarna att under träffen skapa en gruppchat för respektive storlag.

Den tredje nätverksträffen med tema kollektivtrafik, ägde rum i slutet av oktober. Vid träffen deltog den lokala ICA-affären "Nättran" som sponsrade projektet genom att ge familjerna rabatt under en månad om de köpte någon av ICAs färdiga matkassar. Även Blekingetrafiken deltog, och erbjöd familjerna ett fritt månadskort för samtliga familjemedlemmar. Hushållslagen hade chanser att framföra eventuella synpunkter till Blekingetrafiken samt ställa frågor till både ICA Nättran och projektledningen. Under nätverksträffen skapades ytterligare en gruppchat som inkluderade samtliga deltagare inom Reseutmaningen.

Den fjärde nätverksträffen, vilken även var en avslutande aktivitet ägde rum i februari 2020. Huvudsyftet för träffen var, att tillsammans med hushållen, knyta ihop säcken och vaska fram de viktigaste framgångsfaktorerna för att förändra sina resvanor. Detta gjordes under en workshop. Vi fick också in förbättringsförslag från deltagarna på vad som skulle kunna göras annorlunda om projektet skulle göras om i större skala, vilket framgår i kapitlet om "Resultat" och "Möjlighet till vidare arbete".

Cykelbibliotek och cykelpotentialstudie

Ett av projektets arbetspaket var att under projektet skapa ett cykelbibliotek som en konkret aktivitet för hushållen. Syftet var att få svar på hur ett sådant koncept skulle kunna implementeras i praktiken och om det får några effekter på resvanorna.

Genom detta arbete hade projektet även kontinuerlig kontakt med de utvalda nyckelaktörerna, medräknat de regelbundna kontakterna via Klimatsamverkan Blekinge där utbyte ifrån erfarenheter av trafikrelaterade projekt skedde.

I Karlskrona kommun, där Reseutmaningen arrangerades, fanns inget hyrcykelsystem, och inte heller någon aktör som visat sig intresserad av att skapa ett sådant. Efter inledande diskussioner med Karlskrona kommun och deras erfarenheter av att driva en cykelpool i centrala Karlskrona, stod det klart för projektledningen att det behövdes en skräddarsydd lösning för detta projekt och att definitionen av "cykelbibliotek" fick vara tämligen bred. Det första som gjordes var att bedöma vad de deltagande hushållen var i behov av. Eftersom samtliga hushåll hade en varierande mängd cyklar av olika modeller, valde vi att vid nätverksträff 1, som hade tema cykling, erbjuda hushållen att provcykla ett flertal olika modeller av elassisterade cyklar i olika prisklasser, alltså sådana som de själva inte hade tillgång till. Det andra var att projektet kompletterade hushållens cykelinnehav genom att köpa in en elassisterad lådcykel. Denna cykel fick sedan lånas av familjerna under projektiden.

Det kan vara värt att nämna att det bostadsområde som undersöktes i projektet Hållbar bilism är ett resursstarkt område. Hur ett cykelbibliotek skulle kunna påverka resvanorna ett mindre resursstarkt område, undersöktes inte i projektet.

För att komplettera projektets genomförande av arbetspaketet cykelbibliotek och cykelpotentialstudie, planerades även för erfarenhetsutbyte med projektet "Kombinerad mobilitet" som bland annat implementerar ett hyrcykelsystem i anslutning till några viktiga kollektivtrafiknoder i Blekinge. Vi kontaktade även Växjö kommun, som driver ett cykelbibliotek i projektform.

Analys och Resultat

Utifrån den första delen som handlar om att ta fram en resvaneundersökning för hela Blekinge skulle en workshop med nyckelaktörer göras. Med en försenad Resvaneundersökning som blev klar i slutet av april 2020, var det inte möjligt att genomföra workshopen.

Det är svårt att svara på vilken effekt ett cykelbibliotek kommer att få på resvanorna utifrån det begränsade antal deltagare vi har i detta projekt utifrån perspektivet "cykelpotentialstudie". Slutatserna i denna fråga kommer därför dels från den feedback vi fick av våra deltagande hushåll under nätverksträffarna, och dels genom att vi resonerat med andra aktörer samt tagit del av resvaneundersökningar och mobilitetsrapporter. Den resvaneundersökning som gjordes i Blekinge november 2019, visar att många korta resor under tre kilometer görs med bil, så teoretiskt finns det en cykelpotential. Trafikverket

konstaterar i Nationellt cykelbokslut för 2018³ att "Människors individuella förutsättningar för att cykla varierar beroende på ålder och hälsa och socioekonomisk tillhörighet." Med tanke på att de flesta hushåll har tillgång till cykel, och att individers förutsättningar för att cykla varierar, ligger den stora potentialen hos ett cykelbibliotek rimligen i att ge fler personer möjlighet att använda mer specialiserade cykelmodeller. Detta kan vara bra både för personer som vill och kan köpa sin egen cykel, och vill vara säkra på att de väljer rätt modell, men även för mindre resursstarka hushåll som då får chansen att använda en dyrare och eventuellt mer ändamålsenlig cykelmodell. Att peka ut en enda fungerande modell för cykelbibliotek och dess effekt på resvanorna, är svårt. Det kommer att behövas anpassade lösningar för olika platser, situationer och målgrupper.

Det visade sig under projektets gång att kollektivtrafikens upplägg med turer och turtäthet spelade en stor roll i hushållens färdmedelsval under projektet. Blekingetrafiken var en av intressenterna i projektet, och kommer sannolikt vara nyckelaktör framöver för att underlätta för hushåll att välja kollektivtrafik framför bil. Här krävs då också ett konstruktivt och pragmatiskt resonemang kring fritidsresorna, vilket var det som hushållen ansåg vara det svåraste att ersätta med kollektivtrafik.

Tävlingen, hushållslag

De familjer som anslöt till projektet var följande hushållslag: Småbarnsfamiljen bestod av två vuxna och 2 mindre barn, vid anmälan 3,5 år och 5 månader. Klockrent bestod av 2 vuxna. Team Zander bestod av två vuxna, och 4 barn vid anmälan 14, 8,6 och 0 år. Team framtiden bestod av två vuxna och två barn, vid anmälan 7 och 9 år. Mobilisterna bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 7 och 11 år. Mjövikstramparna bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 5 och 9 år. Ekoxen bestod av 2 vuxna och två barn, vid anmälan 11 och 7 år. SIMsalaBIM bestod av 1 vuxen och två barn, vid anmälan 12 och 14 år.

Barnen har i hög grad varit aktiva de med. Det finns exempel på barn som motiverat föräldrarna att ta lastcykeln istället för bilen de dagar som orken trutit under vintern, men även exempel på barn som varit tacksamma då projektet äntligen varit över så att de förhoppningsvis kan få slippa ta bussen till fritidsaktiviteterna...

Utifrån djupintervjuerna har det framgått att många av familjerna såg projektet som en motivation att gå från ord till handling för att ändra sitt beteende. Vissa av dem för att kunna komma tillbaka till sina vanor att cykla mer igen, och på köpet få en bättre kondition – och andra hade sin ingång ifrån engagemang i klimatfrågan. Många åkte redan mycket kollektivtrafik innan projektet startade. Samtliga hushållslag har engagerat sig mycket genom projektet.

Lag Ekoxen, skaffade sin bil i princip vid projektets start. De har redan tidigare anpassat sin livsstil utifrån var det går att åka kollektivtrafik, och behöver därmed endast använda bilen sparsamt.

Resvaneundersökning (RVU), standardvecka och coachingen

De olika uppföljningsdokumenten för hushållens resor, dvs RVU:er och standardvecka, hade olika fördelar och nackdelar. Urvalet i sig är litet, då endast 8 familjer var med i projektet. Ett

³ Nationellt cykelbokslut 2018, Trafikverket Rapport 2019:104

statistiskt säkerställt material går därför ej att nå med en sådan liten grupp, eller med dessa metoder. Ett skäl som framkommit varför inte fler familjer anmälde sig till projektet var tidsbrist i förhållande till sitt egna livspussel. Vid en eventuell framtida uppskalning av projektet med en större grupp behövs andra typer av metoder – vilket beskrivs vidare i kapitel "Möjligheter till vidare arbete". En inspirationsbild och vilka utsikter som finns för omställningen, och vilken kapacitet som finns hos enskilda människor tycker vi oss dock ha sett.

Syftet var att kunna kombinera uppföljningsdokumenten för att kunna få en så rättvisande och kompletterande bild som möjligt. Det visade sig dock svårt att kunna plocka ut material i vissa lägen.

Tex fanns det både i veckoenkäten och RVU möjligheter att låta bli att lämna viss information, och vid utebliven information uppstod problemet att jämföra de olika dokumenten med ett "före- "och "efter-" värde. Veckoenkäterna fick sällan samtliga resta km registrerade – oftast fylldes endast bil eller möjligtvis cykel i medan gång och kollektivtrafik utelämnades. Samma sak inträffade även med RVUn, vilket medförde svårigheter att jämföra de båda posterna vid första och andra tillfället.

Standardveckan visade dock en ögonblicksbild av resorna under en vanlig vecka (gjord vid RVU 1 och 2), varför totalt antal resta km per vecka per deltagare kunde räknas ut för denna vecka. Vi var medvetna om att standardveckan sannolikt skulle förändras över tid när familjerna långsamt men säkert skulle förändra sina resvanor. De luckor som nämnts i ovanstående stycke som kunde uppstå i RVU'erna, bidrog ibland till att summan inte gick ihop med den samtidigt gjorda Standardveckan. Därför togs beslutet om att bedöma det slutgiltiga resultatet i princip endast utifrån standardveckorna. RVU'erna kunde dock fortfarande ge viss input på hur mycket familjerna samåkt med varandra.

Coachningen visade att de flesta av deltagarna hade en ingång och motivation in projektet att komma igång själva, dvs för den egna hälsans skull, eller en vilja att förändra sina vardagliga transporter med hänsyn till att kunna begränsa eller hejda klimatförändringarna. Många såg projektet som sådant som ett startskott till att börja göra just de förändringarna, och för att komma igång.

Anledningarna till att de använde just de transportsätt som de gjorde initialt i projektet var vanan, och att det transportmedlet fungerar i vardagen. Utmaningen var framför allt att få till vardagspusslet. De flesta beskrev att kollektivtrafikens tider och rutter ställde till det för dem att få ihop vardagspusslet, då vissa sträckor till och med gick fortare att cykla än att åka kollektivt. Likaså fungerade generellt sätt inte kollektivtrafiken för fritidsresorna, eller en pendlingsresa i kombination med en fritidsresa. Många av deltagarna upplevde att kollektivtrafiken var dyr.

Om kollektivtrafiken skulle gått att använda till familjernas alla resor (dvs om de inte skulle behövt äga en bil) så skulle priset varit ok. Problemet var snarare att eftersom det inte gick att få ihop vardagslivet utan en bil så blev det billigare att använda bilen till ytterligare några resor än att köpa enkelbiljetter med bussen, eller ett månadskort som inte kunde användas fullt ut.

De framgångsfaktorer familjerna såg framför sig själva för att lyckas och som mål var att kunna börja cykla mer, och därigenom få både en bättre hälsa och kondition. Att cykla tex 3 ggr/veckan skulle gjort mycket för hälsan. Genom att cykla mer skulle även ekonomin förbättras. För att lyckas krävs planering, dvs att planera sina veckor med tex samåkning, inköp m.m. Tävlingen var en motivation och att träffa likasinnade. Andra aspekter som lyftes fram som förutsättningar för att kunna lyckas var rutinerna och rätt klädsel/utrustning.

Även bra infrastruktur för cykling är viktigt, tex bra cykelvägar och fina vägar samt cykelställ där cykeln står tryggt. Många av familjerna skulle gärna velat kunnat klara sig utan att behöva äga en bil, eller kanske bara använda den någon gång under veckan och sedan någon ytterligare gång under helgen. Många skulle vilja åka mer kollektivt, mer cykel eller med elfordon – båt var ytterligare ett förslag.

För infrastrukturens skull fanns det även ett intresse av ett ställe i Nättraby där det skulle gå att laga cykeln, kanske till och med en cykel- och bilpool. För att en cykelpool skall fungera är det dock viktigt att priserna är vara rimliga. Tex 25 kr/ timme fungerar inte – då det omöjliggör en hel del resor.

Lärdomarna från coachningen och studierna avses även att användas i mer storskaliga sammanhang, detta diskuteras under kapitlet "Möjligheter till vidare arbete".

Utifrån Standardvecka 2, som gjordes i slutet av projektet, framkommer att i princip samtliga hushållslag hade minskat sitt resande i km räknat jämfört med deras inlämnade standardvecka 1 vid projektets början. Den största minskningen står Småbarnsfamiljen för med 179 km per vecka. Jämförs samtliga hushållslags minskning i km räknat ifrån vecka 2 blir det totalt 498,2 km, vilket summerar till ett koldioxidutsläpp på 0,093 ton per vecka (2) utifrån att resorna gjordes med en standardbil*. Om vi utgår från att dessa siffror per vecka kan stämma ifrån halva tävlingsperioden motsvarar det 0,85 ton totalt för gruppen.

Standardvecka 2 visar på att samtliga hushållslag har ändrat sina resvanor markant, samt bytt ut en stor del av pendlingsresorna med bil till att istället använda cykel. Ur ett säsongsperspektiv är det dock viktigt att påpeka att RVU 1 lämnades in i juni 2019 och förändringen till stor del har fortsatt under hela projektet trots att RVU 2 lämnades in under dec-jan ett drygt halvår senare. Endast Lag Klockrent lag har uppgett att de cyklade fram till november, och därefter bytte cykeln mot kollektivtrafiken.

Samtliga hushållslag har under projektet blivit allt mer medvetna om transporternas påverkan för klimatet, och både tänker och tar beslut i enlighet med detta för sina resor. De teman som hade störst effekt var cykling och kollektivtrafiken, vad vi kunde se.

Förutom att minska sitt vardagliga resande i km, byta ut biltransporter mot kollektivtrafik och cykel har dessutom hushållslagen ändrat sina personliga transportinnehav. En familj halverade sitt bilinnehav, en annan bytte ut sin hybridbil mot en elbil, en tredje skaffade sig en elcykel, och en fjärde använde sig av lådcykeln i stor omfattning. Samtliga hushållslag har därutöver ökat sin grad av samåkning.

I RVU 1 fanns även frågor om hälsoperspektiv, tex om kondition, hur pigg/alert eller harmonisk hushållslaget bedömdes vara. Utifrån de resultat som kommit in har samtliga hushållslag ökat sina värden om bedömd kondition, pigg/alert samt harmonisk. Det finns en korrelation mellan hushållslagets förändringar under projektets gång, tex med ökad andel cykling.

Utifrån Standardveckorna för de enskilda lagen framkommer följande:

Hushållslag	Användning av bil vecka 2 i % jämfört med standardvecka 1	Användning av cykel i % jämfört med standardvecka 1	Förändrad resemängd i km jämfört med Standardvecka 1 och 2
SIMsalaBIM	- 59%	+/- 0%	Minskat 104,2 km/ vecka
Mjövikstramparna	- 20%	+/- 0%	Minskat 10 km/ vecka
Klockrent	- 11%*	+ 10%*	Minskat 20 km / vecka
Team Zander	- 14%	+ 22%	Minskat 8 km/ vecka
Mobilisterna	- 46%	+ 46%	Minskat 44 km / vecka
Lag Framtiden	- 80%	+ 27%	Minskat 133 km / vecka
Ekoxen	+/- 0%	+/- 0%	Oförändrat
Småbarnsfamiljen	- 98%	+ 16%	Minskat 179 km / vecka

*Denna siffra stämmer dock inte helt och hållet, då vanorna drastiskt förändrades i samband med att deltagarna fick sina busskort. Enligt den andra resvaneundersökningen har det lämnats uppgifter om att fram till busskortet kom så cyklade familjen enligt ovan, medan efter busskortet kom så övergavs cykeln till förmån för kollektivtrafiken.

Utifrån Standardvecka 2 visar sig de nya vanorna vara följande:

Hushållslag	Andel bilanvändning i %	Andel cykling i %	Andel gång i %	Andel buss/kollektivtrafik i %
SIMSalaBIM	30%	0%	3%	66%
Mjövikstramparna	84%	0%	0%	16%
Klockrent	43%*	41%*	0%*	16%*
Team Zander	54%	35%	0%	12%
Mobilisterna	39%	58%	3%	0%
Lag Framtiden	32%	63%	5%	0%
Ekoxen	73%	0%	0%	27%
Småbarnsfamiljen	0%	43%	0%	57%

*Denna siffra stämmer dock inte helt och hållet, då vanorna drastiskt förändrades i samband med att deltagarna fick sina busskort. Enligt den andra resvaneundersökningen har det lämnats uppgifter om att fram till busskortet kom så cyklade familjen enligt ovan, medan efter busskortet kom så övergavs cykeln till förmån för kollektivtrafiken.

Utöver detta kan tilläggas att i vissa lag, dvs tex i Mjövikstramparna och Lag Framtiden har ytterligare förändringar skett som bidrar till att miljövinsterna blir än större än vad som först framgår. Mjövikstramparna hade i början av projektet två bilar, och i samband med att projektet drogs igång sålde laget dessa två bilar och bytte ut dem mot en nyare bil som de samåker inom familjen med numera. Även kollektivtrafiken och cykeln används flitigt. Team Framtiden har likaså förändrat sitt bilinnehav, vilket i detta fall är ett byte från hybridbil till elbil - vilket gör att koldioxidutsläppen per körd mil minskar även i detta fall.

Många av hushållen uppgav att vardagspendlingen går bra att lösa med kollektivtrafik och cykel. Svårigheten ligger främst i fritidsresor och fritidsaktiviteter eller i de fall som familjerna kommer direkt från jobbet och ska via fritidsaktiviteter. I djupintervjuerna framkom att vissa stråk var tidsmässigt ineffektiva och svåra att åka kollektivtrafiken med - då de försvårar möjligheterna att få ihop vardagspusslet.

Många hushållslag har bytt ut någon eller några av sina pendlingsresor mot cykling för att få bättre kondition på köpet. Några hushållslag, har under en period av föräldraledighet passerat på att ändra sina resmönster samtidigt, vilket förhoppningsvis även skall fungera när föräldraledigheten upphör.

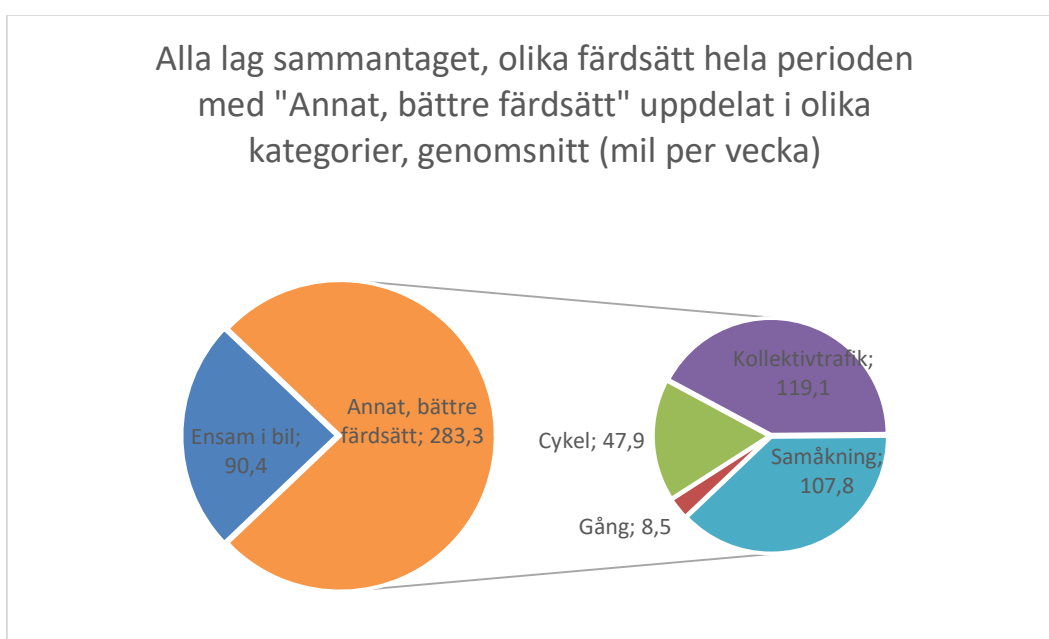
Veckoenkäter

I bilagorna finns det även analyser om resultatet från veckoenkäterna.

Analyserna från veckoenkäterna har gjorts med utgångspunkt att en tom ruta i rapporteringen från respektive lag har helt bortsetts från. Därmed kan i vissa fall i denna del väldigt få svar räknas med vilket gör att den statistiska säkerheten ej går att garantera.

Vi har valt att göra på detta sätt på grund av att det fanns en otydlighet i instruktionen av ifyllandet av enkäten, varför tomma rutor skulle kunna betyda olika saker.

Diagrammen är utformade utifrån resultatet av de veckoenkäter som skickats ut mellan v 27–45, och presenteras i Bilaga 1.



Tävlingen, storlag

Syftet med storlagen var att deltagarna genom storlaget skulle kunna bli mer motiverade och engagerade att hjälpa sina lagkamrater i vardagen, tex få inspiration och möjligheter att kunna åka mer kollektivt, eller ställa bilen. En möjlighet var också att de skulle kunna samåka och att båda lagen skulle kunna vinna på det även i den individuella tävlingen.

Innan indelningen av lagen gjordes inte någon inventering i skillnader i hur långa resor de båda storlagen gjorde utifrån hushållslagens ingångsvärden. Indelningen av storlag skedde under nätverksträff 1.

Nätverksträff 2 hade det övergripande syftet att främja samåkning och att deltagarna skulle börja samarbeta med varandra – vilket gjorde att projektledarna medvetet lämnade över en del av utformningen och aktiviteterna till deltagarna. Nätverksträffen utmynnade i livliga diskussioner och funderingar på hur de skulle kunna lösa de utmaningar de stod inför, och därefter skapades de första två chatgrupperna. En chatgrupp för varje storlag.

Vid den tredje nätverksträffen utökades chatgrupperna med en, då en gemensam chatgrupp för de båda storlagens deltagare skapades. Efter den tredje nätverksträffen minskade

kommunikationen med projektledarna. Det visade sig senare att chatgrupperna hade fortsatt sina aktiviteter flitigt under hösten. Chattgrupperna hade tagit över Facebooksidans funktion när det gäller kommunikationen mellan och med deltagarna.

Diagrammen i Bilaga 3 som visar hur de olika storlagen reser är utformade utifrån de veckoenkäter som skickats in. Veckoenkäterna avser v. 27 till v.45

Storlag 1, dvs Lag Framtiden, Klockrent, SIMsalaBIM och team Zander har tillsammans rest 9,3 mil ensam i bil per vecka. Storlaget reser totalt 38,8 mil/vecka.

Storlag 2, dvs Lag Ekoxen, Mjövikstramparna, Mobilisterna och Småbarnsfamiljen har tillsammans rest 6,0 mil ensam i bil per vecka. Storlag 2 reser totalt 24,5 mil/vecka varje vecka.

Skillnaden i antal resta km för de båda Storlagen är 14,3 mil/vecka utifrån den första veckans ingångsvärden där Storlag 1 reser mer än Storlag 2.

Båda storlagen reser primärt fler km på ett annat bättre sätt än ensam i bil. Hur lagen fördelar hur de reser skiljer sig dock något åt. Båda storlagen cyklar i princip lika mycket i mil, med övervikt på 0,4 mil på Storlag 1. Även samåkningen är nästan lika stor i km räknat för de båda storlagen, med en övervikt med 1 mil på Storlag 2.

Storlag 1 reser 15,9 mil kollektivt jämfört med Storlag 2's 4,2 mil.

Om vi istället utgår från från Standardvecka 2, dvs den som gjordes i slutet av projektet så utkristaliseras följande nya resemönster:

Storlag 1

Hushållslag	Andel bilanvändning i %	Andel cykling i %	Andel gång i %	Andel buss/kollektivtrafik i %
SIMsalaBIM	30%	0%	3%	66%
Lag Framtiden	32%	63%	5%	0%
Klockrent	43%*	41%*	0%*	16%*
Team Zander	54%	35%	0%	12%
Totalt	40%	35%	2%	24%
Totalt antal resta km: 932,4/vecka				

Storlag 2 # Ingen trängsel

Hushållslag	Andel bilanvändning i %	Andel cykling i %	Andel gång i %	Andel buss/kollektivtrafik i %
Småbarnsfamiljen	0%	43%	0%	57%
Mjövikstramparna	84%	0%	0%	16%
Ekoxen	73%	0%	0%	27%
Mobilisterna	39%	58%	3%	0%
Totalt	49%	25%	1%	25%
Totalt antal resta km: 889/vecka				

Utifrån ovan nämnda siffror kan konstateras att den stora skillnad som fanns mellan Storlagen i antal resta km i början av projektet, har börjat jämnat ut sig så att varje Storlag nu i princip reser 90 mil i veckan i slutet av Reseutmaningen. Differensen mellan de båda Storlagen är nu endast 4 mil per vecka, och fortfarande med en övervikt på Storlag 1.

Utifrån Standardveckorna för de enskilda Storlagen framkommer följande:

- Storlag 1 har generellt minskat sitt bilåkande med 41% och ökat andelen cykling med 15% jämfört med standardvecka 1.
- Även Storlag 2 har generellt minskat sitt bilåkande med 41% och ökat andelen cykling med 16% jämfört med standardvecka 1.

Resultatet ovan indikerar att en överflyttning till mer hållbara fordon och mer transporteffektiva färdmedel kan få stor effekt på hushållens klimatavtryck.

Kommunikation och sociala medier

En viktig del av projektet för att fånga upp fler hushåll och andra aktörer, var spridning via sociala medier, webb och mer traditionella kanaler. Projektet skapade därför en FB sida "Reseutmaningen", där familjerna lade ut bilder och sina aktiviteter.

Påverkansåtgärder som testades och kommunicerades var att uppmuntra och coacha för att få en bestående förändring av resvanorna. Sociala medier var ett smidigt sätt att för hushållen och projektledningen att levandegöra de tävlandes kämpande med de olika utmaningarna: En månad var fokus att påverka cyklandet, en samåkningen och en kollektivtrafikresandet. Samtidigt med kollektivtrafiken fick de också prova på en matkasse från den lokala butiken.

I början av projektet publicerade även de lokala tidningarna tre artiklar, dels om projektstarten och ett av de deltagande hushållen och dels om den stora resvaneundersökningen⁴.



Många vardagstransporter kan lösas med en lådcykel. Småbarnens favorit? I det här specifika fallet visade det sig att Småbarnsfamiljen, vilken använde lådcykeln allra mest, fick draghjälp av dottern i att upprätthålla cykelvanorna även då hösten, blåsten och orken började tryta och göra sig påmind för mamman när vintern kom. Dottern hade definitivt en annan åsikt hur de skulle åka, och det var förstås med en lådcykel!

⁴ Sydöstran, 2019-04-24 och 2019-11-06 respektive BLT 2019-05-10



Hemester genom en båtfärd i närområdet.



Hemester kan ge många fina upplevelser i närområdet. Äventyret är nära!

Familjerna var aktiva och la upp bilder på Facebook för att sprida goda exempel. Till exempel visade de hur de hade "hemester", åkte båt, paddlade och cyklade. Även pendlingsresorna till jobbet var med, liksom lådcykelnas olika transportutmaningar.

Cykelbibliotek och cykelpotential

I våra diskussioner med de deltagande hushållen under nätverksträffarna, framkom bland annat att viktiga framgångsfaktorer för att kunna öka andelen cyklister är hårdvara så som trafiksäkra och upplysta cykelbanor, samt bra utrustning. En cykelbana som "bryts av" av en sträcka upplevd trafikfarlig vistelse på en biltrafikerad väg, försämrar utsikten för att man själv eller ens barn cyklar där. Detta fick vi tillfälle att testa i samband med projektet, då cykelbanan mellan Nättraby och centrala Karlskrona stängdes av för reparation en kortare tid och cyklisterna leddes förbi avstängningen via mindre vägar utan cykelbana. Även tillgången till en bra cykel och kläder för cykling spelar stor roll. Mjuka framgångsfaktorer är den egna motivationen och att inte gå ut för hårt när man börjar cykla.

Generellt sett så anser hushållen att det är lättast att ta cykeln vid pendlingsresor, eller andra resor "mellan A och B". Blir det däremot komplexa resor som inbegriper transport av något slag, blir det genast svårare. Likaså är vissa av fritidsresorna svårare att ersätta med cykel då avstånden kan vara långa eller cykelbana saknas hela eller delar av vägen. I dessa lägen bedöms bilen vara bästa transportmedlet eftersom fritidsresorna med kollektivtrafiken ofta kräver flera byten eller tar lång tid och därför inte bedöms vara något alternativ.

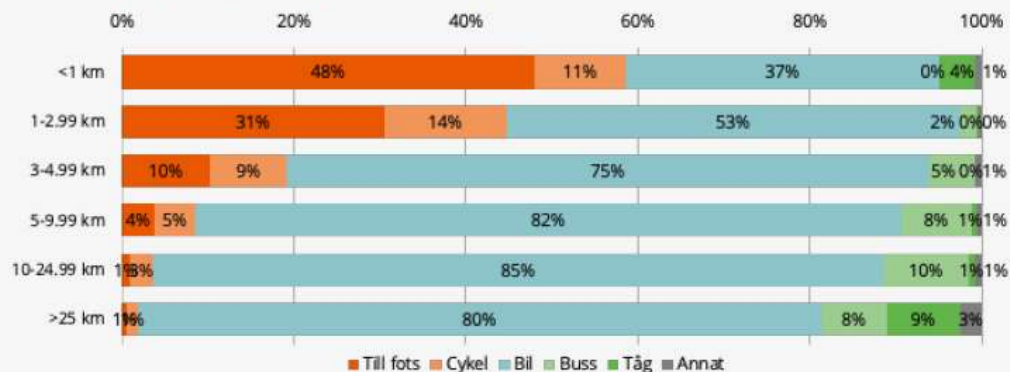
Resvaneundersökningen från 2019⁵ i Blekinge, som innehåller en specialstudie av Nättraby, visar att Nättrabybornas resande består till 74% av bilresor, vilket är marginellt högre än i övriga länet. De reser också något mer buss än länet som helhet. Samtidigt är Nättrabyborna mer benägna att ändra sitt bilåkande och bland dem är det en större andel än i länet i övrigt som har som mål att minska det. Den visar också att över 92 procent av hushållen i Nättraby har tillgång till cykel, varav 82 procent har två eller fler cyklar i hushållet. I Blekinge som helhet är det något mindre, 88 procent har tillgång till cykel, varav 70 procent har tillgång till två eller fler cyklar. Så generellt sett är tillgången på cyklar god, om man menar vilken cykel som helst. På frågan om hushållen i Nättraby har tillgång till el-cykel svarar 11 procent ja. Det är samma andel som i Blekinge i helhet. Detta kan jämföras med en tidigare mätning 2012⁶ i sydöstra Sverige, där en procent svarade att de hade tillgång till el-cykel. Mycket har hänt på cykelmarknaden de senaste åren, och det finns numera en uppsjö av lite dyrare modeller som både gör cyklingen mer njutbar och även ökar den möjliga cykelsträckan. Med elcykelns intåg borde det också bli lättare för den som inte tycker sig ha bra förutsättningar att ta sig fram med cykel att faktiskt bli cyklist.

Den stora resvaneundersökningen i Blekinge 2019 visar vidare att det finns en potential att öka andelen resor som genomförs med cykel. 37 procent av resorna som var under en kilometer och 53 procent av resorna som var mellan en och 2,99 kilometer genomfördes med bil. Detta innebär att andelen resor som genomförs med cykel skulle kunna öka, speciellt om det finns tillgång till trafiksäkra cykelvägar samt cyklar med elassistans och lastkapacitet så att det blir enkelt att ersätta bilen, se graf 28 och 29 från resvaneundersökningen 2019.

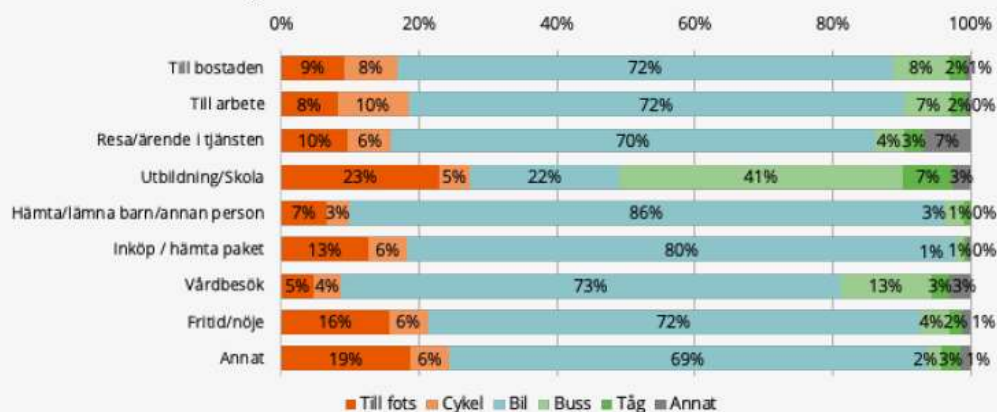
⁵ Resvaneundersökning Blekinge 2019, Enkätfabriken, på uppdrag av Region Blekinge. Rapportdatum april 2020

⁶ Resvaneundersökning RVU i Sydöstra Sverige, Trafikverket Rapport 2012:237

Graf 28. Färdmedelsfördelning längd på resa. Antal svar=7980



Graf 29. Färdmedelsfördelning ärende. Antal svar=8141



Framgångsfaktorer på projektnivå

Framgångsfaktorer för en förändring av resvanorna var till exempel

- Yttre förutsättningar på plats (kollektivtrafik, cykelbanor, cyklar, ha bra utrustning etc)
- Vinst för den enskilde eller hushållet (ekonomiskt, hälsa, tid, livskvalitet)
- Att delta i ett projekt för att förändra resvanorna (börja mäta, reflektera, gruppgemenskap)

Hushållens framgångsfaktorer

Framgångsfaktorer för att ställa om till hållbara resor som hushållen tog upp löpande under projektet samt under workshopen vid sista nätverksträffen var bland annat:

Cykling och cykelbibliotek

- Trafiksäkra cykelvägar och deras sträckning (aktörer som ansvarar för cykelbanor)
- Låt folk testa olika cykelmodeller, inte minst elcyklar, de kanske fastnar! (aktör arrangerar prova-på)
- Gör cyklingen till en vana: Gå ut lagom och ge inte upp!
- Ta reda på vad som motiverar dig. Motion? Ekonomi? Miljö? Annat?
- Börja cykla på vår eller sommar för att komma igång!
- Räkna på den faktiska tidsvinsten/förlusten cykling ger. Du blir inte besviken!
- Rätt utrustning: En bra cykel med välpumpade däck och investera i kläder för olika väder!
- Träningsklocka för att tävla mot sig själv eller för att se resultatet av cyklingen. Det gör det roligare.
- Projekt/tävling sporrar till omställning (aktör kan arrangera tävling)
- Starta cykelkök – (aktör behöver stå för en lokal)

Samåkning

- Att man känner/är bekant med de man samåker med.
- Att man har ungefär samma arbetstider/vanor.
- Det behöver vara lätt att se om någon annan har samma resväg. (App?)

Kollektivtrafik och matkasse

- Matkasse är bekvämt (men dyrt).
- Kollektivtrafik till jobbet är bekvämt (men dyrt).
- Snabbussar.

Av framgångsfaktorerna ovan kan man se att en del är sådant som olika aktörer kan påverka och en del är hushållens personliga engagemang. Här har nyckelaktörer ett en möjlighet att påverka hushållens klimatavtryck genom att tillhandahålla yttre förutsättningar, och även i viss mån motivationshöjande insatser.

Slutsats

Hållbar bilism har visat att det går att ändra beteende och resmönster om man har egen motivation och de yttre förutsättningarna finns på plats. I det här projektet så är det tydligt att dessa engagerade familjer kunde minska de resta km de gjorde varje vecka med 21%, samt dessutom hade förmåga att ändra transportsätt till förmån för mer hållbara och/eller fossilfria alternativ. Till på köpet fick de bra kondition.

Av de påverkansåtgärder som testades, cykling, samåkning, kollektivtrafik, matkasse, och coachning, har familjernas visat att de använt sig av cykling och kollektivtrafiken allra mest. Hur stor påverkan nätverksträffarna har haft på resultatet är svårt att avgöra, samtidigt har hushållen genom nätverksträffarna skapat gemenskap och chatgrupper med varandra. Matkassen verkade inte spela någon roll för familjens val av kollektivtrafiken. Om inte någon matkasse föll hushållet i smaken, brydde de sig inte om att utnyttja denna möjlighet, utan åkte kollektivt ändå.

Projektet Hållbar bilism och tävlingen Reseutmaningen ägde rum mellan maj 2019 då RVU1 och standardvecka 1 gjordes, medan RVU 2 och Standardvecka 2 gjordes av hushållslagen vid årsskiftet 2020. Under denna period förändrade hushållslagen sina resvanor till att i Storlag 1 i december/januari använda bilen 40% av alla resor, cykeln 35% medan kollektivtrafiken stod för 24%. Storlag 2 använde i december/januari istället bilen 49%, cykeln 25% och kollektivtrafiken 25%. Under projektets gång hade påverkansåtgärderna stor effekt, medan hur deras mer långsiktiga effekt är svår att uppskatta.

I coachningen framgick att deltagande hushåll redan hade ett engagemang i klimatfrågan, och att de fick ytterligare en sporre genom att kunna delta i projektet. Det fanns yttre förutsättningar för att de skulle kunna minska sitt bilåkande, till exempel genom en utbyggd kollektivtrafik och utbyggda cykelvägar. De största utmaningarna familjerna var att få ihop vardagspusslet, speciellt när det gällde fritidsresorna. Planering av vardagen och veckan var väsentlig för att lyckas med den omställning de gjorde.

Utifrån ambitionen om att vi i Sverige skall lyckas uppnå de klimatmål som Riksdagen tagit beslut om, dvs en 70 procentig minskning av utsläppen fram till 2030, behöver det vara enkelt för medborgarna att få ihop vardagspusslet samtidigt som de kan resa hållbart. I det här projektet fanns det flera hushållslag som under projektets gång lyckades minska sina utsläpp med 50 procent och mer än så – och det på mindre än ett år!

Det kan därför vara på sin plats att trycka på att nyckelaktörer har en möjligheter att påverka hushållens klimatavtryck genom att tillhandahålla de yttre förutsättningarna, och i viss mån även erbjuda motivationshöjande insatser.

Vid diskussionerna på nätverksträffarna framkom tydligt att det var lättast att förändra arbetspendlingen, det vill säga resor mellan A och B. Vid dessa resor fungerar kollektivtrafiken i de flesta fall bra. Detta styrker även andra undersökningar⁷. Det samma gäller cykling. Cyklar man till jobbet finns det ofta en destination där det är möjligt att duscha och byta om.

⁷ Pendla grönt, 2014:03, Länsstyrelsen Värmland

Sjöman et al. European Transport Research Review. Exploring everyday mobility in a living lab based on economic interventions 2020 12:5

Fritidsresorna är ofta mer komplexa och är det barn inblandade kan det även finnas tidsbrist, då man behöver lämna och hämta på olika ställen och därutöver passa med mattider. Till vissa aktiviteter är det heller inte möjligt eller bedöms som rimligt att ta sig till med kollektivtrafik eller med cykel. Det kan tex gälla en vägsträcka utan cykelbana eller till en plats som saknar utbyggd kollektivtrafik.

Samåkning fungerade i viss utsträckning, samtidigt som gruppdiskussionerna visade på olika hinder som skulle kunna försvåra utvecklingen och potentialen av samåkning. Exempel som nämndes var om samåkningen byggde på att åka med okända personer, flexibel arbetstid eller att behöva samordna sig med andra.

Coachningen utfördes både som djupintervjuer och som stöttning projektet igenom, dels under nätverksträffar, mejlutskick, sociala medier, och dels som som insprängda coachningsfrågor inlagda i vecko- och nätverksträffenkäter. Genom att deltagarna svarade på enkäterna fick de en påminnelse om sin egen möjlighet att göra ett aktivt val angående hur de transporterade sig i vardagen. Projektledarna såg hela tiden till att inte ta på sig ansvaret för deltagarnas förändrade resvanor, utan fokuserade på att stötta deltagarna som gavs fria tyglar att hitta sin egen motivation. På sista nätverksträffen uttryckte hushållen att de tänkte mer på hur de transporterar sig nu än innan projektet, vilket också styrks av resultatet i mätningarna. Även andra undersökningar har kommit fram till att bara det faktum att man deltar i ett projekt gör att man reflekterar över sitt resande och att det kan leda till en förändring⁸. I detta projekt visar det sig genom att det totala antalet resta km har minskat.

Hushållen lyfte fram olika framgångsfaktorer som gjorde det enklare att ställa om till hållbara transporter, varav många har koppling till engagemang och personlig motivation, men även sådant som har med cykelvägens standard och belysning, läs mer under resultat.

Vi anser att det är möjligt att använda olika framgångsfaktorer från detta projekt för att skala upp och använda dem aktivt av offentliga aktörer i Blekinge och Skåne inom 5-10 år för att minska de transportrelaterade utsläppen. Det är dock mycket viktigt att de identifierade nyckelaktörerna har en aktiv roll i ett framtida projekt. För om de yttre förutsättningarna är på plats och stöttar familjerna för att få ihop vardagspusslet, så har de resultat som projektet genererar förutsättningar att bli bestående.

Möjligheter till vidare arbete

Uppskalning av projektet

Vid uppskalning av projektet så är det främst de aktörer tex kollektivtrafik, kommun, region, vägverk osv som behöver samverka och se till att undanröja hinder för att samhället skall kunna nå 2030-målen som det skall fokuseras på. För att kunna göra ett framtida projekt effektivt, så är det viktigt att samhällsaktörerna stöttar projektdeltagarna för att få ihop vardagspusslet.

⁸ Pendla grönt 2.0 Slutrapport. Länsstyrelsen Värmland. PUBLIKATIONSNUMMER 2014:40

Ett av delmålen med projektet är att projektkonceptet sedan skall kunna spridas till andra regioner. Blekinge är ett litet län och de olika aktörerna känner för det mesta varandra. Det kan vara en stor fördel att projektet sker i samverkan mellan olika regionala partner och en kommun när man ska genomföra ett projekt av liknande karaktär. Gör man detta genom samverkan och samhandling vid planerade insatser kan man anta att effekten blir större eftersom varje aktör kan fokusera på just det den är bra på. Även resurseffektiviteten borde bli bättre, speciellt i mindre län, där man kan utnyttja redan befintliga nätverk och forum. Då säkerställs även fortlevnaden av erfarenheterna, efter projekttidens slut.

I Blekinge finns ett samverkansforum i form av Klimatsamverkan, där offentliga aktörer, näringsliv och högskola möts. Här finns goda förutsättningar att sprida projektets framgångsfaktorer. Genom andra typer av samverkan finns spridningspotential till andra regioner, till exempel genom Energiting Sydost och nätverket för transporter som bildats i projektet Kombinerad mobilitet. Det har varit smidigt att kunna utnyttja de fungerande samverkansformer som redan fanns.

Ökad kunskap om hur offentliga aktörer och andra företrädare ska angripa denna fråga är av stor vikt för ett mer långsiktigt och effektivt arbete för att minska bilresorna till förmån för andra transportalternativ. Tack vare Blekinges olika samverkansforum finns det stora förutsättningar för att göra just detta, även om detta projekt är slut då det bedrivs ett aktivt arbete mellan de olika aktörerna och inom olika projekt. Den stora Resvaneundersökningen som nu är klar, skulle därför kunna sprida sina resultat vidare till tex olika nyckelaktörer, inom Klimatsamverkan, Klimatsamtalet eller Energiting Sydost. I Skåne skulle även projektet kunna bidra till en kunskapsuppbyggnad och stärka även deras kapacitet.

Under förutsättning att man beaktar de lokala förutsättningarna i andra delar av landet, har erfarenheterna från detta projekt stor spridningspotential såväl för andra kommuner och regioner som nationellt. Detta var ett litet projekt, och vi ger inga patentlösningar, utan delar med oss av vad som fungerade bra respektive mindre bra.

De deltagande hushållen har uppvisat att det går att uppnå effektiviseringspotentialen med råge. Därför anser vi det rimligt att större projekt som omfattar fler deltagare skulle kunna uppnå gott resultat med en överflyttning till mer hållbara fordon och mer transporteffektiva färdmedel. Detta även om deltagande hushåll inte skulle vara lika motiverade som det fåtal som var med i detta projekt. För att se de framgångsfaktorer som hushållen delat med sig av, se sida 23. En fördel med projektkonceptet är att det kan vara en anledning att samlas kring en fråga och att vara del av en rörelse, att det händer något konkret. Ett recept på ett lyckat projekt med en varaktig omställning till hållbara resvanor stavas personligt engagemang.

En stor andel av våra bilresor sker på fritiden (ca 70%)⁹ varför det är viktigt att fokusera på dessa resor i framtida satsningar. Även de hushåll som reser lite bil i vardagen kan komma upp i stora sträckor om de till exempel använder bilen till långa semesterresor eller till frekventa resor till sommarstugan, båten etc.¹⁰. Projektet har visat att det varit relativt enkelt att ställa om pendlingsresorna till endera kollektivtrafiken eller cykling. Utmaningen för familjerna var istället främst att lyckas täcka upp även för fritidsresorna – det är här utmaningarna fanns. Även transporter till förpackningsåtervinningen, flexibla arbetstider m.m. pekas ut som möjliga hinder för samåkning och/eller för att kunna leva utan bil.

⁹ https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/hallbart-resande-fritiden.pdf

¹⁰ Sjöman et al. European Transport Research Review. Exploring everyday mobility in a living lab based on economic interventions 2020 12:5

Vid en eventuell framtida uppskalning av projektet med en större grupp behövs andra typer av metoder. I detta projekt användes enkäter samt coachning, medan ett större projekt skulle kunna behöva samla in mätdata på ett annat sätt tex genom en app. På samma sätt är det möjligt att coaching med varje familj inom ett större projekt visar sig kunna belasta projektet allt för mycket antingen i tid eller budget, varför detta även behöver tas hänsyn till beroende på budget och upplägg av projektet. Ett upplägg som i detta projekt som utgick från inskickade enkäter kan ha påverkat engagemanget positivt tack vare att det annars skulle kunna utgöra ett hinder att en app följer ens steg var deltagarna än går.

Lärdomarna från coachningen visar att det är viktigt att transporterna skall fungera i vardagen. Gör det inte detta så finns inga förutsättningar att kunna förändra valen av transporter oavsett hur motiverade deltagarna än är. Planering av veckan i vardagen visar sig vara en viktig aspekt för att kunna lösa utmaningarna. För den regionala planeringens skull, med alla samhällsaktörer inblandade är det också av vikt att veta att det finns en stor potential i deltagarnas möjligheter att förändra sitt resemönster om de är motiverade och möjligheter finns. En överflyttning till mer hållbara fordon och mer transporteffektiva färdmedel kan därför få stor effekt. Med målet att minska andelen biltrafik med tio procent till år 2021, visar detta projekt att det är möjligt om tillräckligt många gör det.

Nedan listan några av de viktigaste erfarenheterna från projektet:

- Större antal deltagare för att kunna göra en korrekt statistisk bedömning av åtgärdernas effekt.
- En automatisk loggning av resdata för att få mer tillförlitlig resdata, tex via en app.
- Genomförandeperioden bör vara minst ett helår för att starta och avsluta vid samma årstid, annars kan man få vissa oönskade effekter när man jämför resmönster före och efter projektet eftersom resmönstret kan skilja under olika årstider¹¹.
- Individuell coachning ett antal gånger under projektets löptid för att stärka motivationen och förankra de nya vanorna.
- Se till att hushållen behåller ansvaret för sina förändrade resvanor genom att stötta och inte detaljstyra resvalen.
- Cykelbibliotek tar en hel del resurser i anspråk, inte bara hårdvara som cyklar, plats att förvara cyklarna säkert, lås/lånesystem, utan även tid för reparationer och service.
- Man skulle vidare kunna rikta insatserna till olika socioekonomiska grupper, för att se var de får störst effekt.
- I diskussionerna med deltagande hushåll framkom att det var svårast att ställa om fritidsresorna. Nästa projekt skulle med fördel kunna ha ökat fokus på fritidsresorna eller till och med bara fokusera på dessa.
- Utformningen av kollektivtrafiken är viktig för att den ska vara ett alternativ för fritidsresorna.
- Ett skäl som framkommit varför inte fler familjer anmälde sig till projektet var tidsbrist i förhållande till sitt eget livspussel. Av den anledningen är det viktigt att det skall vara enkelt att delta, och att det inte tar en massa tid i anspråk att vara med. Helst skall istället deltagandet frigöra tid genom att familjerna kan samordna aktiviteter eller avlasta varandra.

¹¹ Sjöman et al. European Transport Research Review. Exploring everyday mobility in a living lab based on economic interventions 2020 12:5

- För att nå resurseffektivitet och säkra långsiktig fortlevnad av resultat, använd relevanta befintliga nätverk om sådana finns.
- Tydlighet redan vid första träffen med projektdeltagarna om upplägget för projektet, vad vi skall titta på, och varför.

Cykelbibliotek i praktiken

En väg för att få till fungerande cykelbibliotek i länet i kombination med möjligheten att prova olika cykelmodeller, är göra som Växjö kommun gjort¹². Kortfattat har kommunen handlat upp drygt 20 cyklar av olika modeller vikcyklar, lådcyklar, pendlingscyklar för grusvägar på landet och elcyklar. Cykelhandlarna har all kontakt med personerna som lånar cyklarna; utlåning, reparationer och återlämning. Alla cykeltillbehör ska finnas till cyklarna. Cyklarna lånas under tre veckor, vilket har bedömts som optimalt för att den blivande cyklisten verkligen ska komma underfund med att det funkar i vardagslivet. Genom att kommunen betalar cykelhandlarna ett belopp för varje utlåning, samt att kommunen köpt in eller leasat cyklarna, får även cykelhandlarna en möjlighet att bredda sitt utbud av cyklar och kommuninvånarna får chansen att prova även dyrare modeller. Under 2019 använde ca 180 personer möjligheten att låna cyklarna¹³. Så borde även andra läns kommuner initialt kunna gå ihop med "sina" respektive cykelhandlare, för att på så sätt även bidra till att utveckla det lokala näringslivet.

Ett annat upplägg för ett cykelbibliotek/hyrcykelsystem är det som Blekingetrafiken planerar inom projektet Kombinerad mobilitet¹⁴. Här kommer ett antal bokningsbara cyklar att placeras ut vid större kollektivtrafiknoder. Dessa cyklar kommer förhoppningsvis att öka möjligheten för resenärerna att fortsätta sin resa via cykel, och på så vis utökas kollektivtrafikens räckvidd genom att man kombinerar olika färdmedel.

En utmaning i exemplen ovan är att hitta en affärsmodell som gör åtgärderna ekonomiskt hållbara, så att de överlever efter projektets slut.

Vissa orter kan vara för små, eller lokaliserade så att det inte är optimala förhållanden för ett cykelbibliotek, till exempel Nättraby som var föremål för projektet. Här finns inte ens en cykelreparatör. För att stimulera cykling på sådana platser, kan ett så kallat cykelkök¹⁵ vara en lösning. Detta kom upp under workshopen på vår sista nätverksträff i februari. Här krävs det initialt en lämplig lokal och några cykelentusiaster som är cykelkunniga och villiga att dela med sig av hur man servar och reparerar cyklar. Det skapar också en social gemenskap och en goda ambassadörer för cykling.

¹² Telefonsamtal med Per Welander, Växjö kommun, 2019-04-02

¹³ Telefonsamtal med Colin Hale, Växjö kommun, 2020-03-10

¹⁴ Telefonsamtal med Karoline Håkansson, Blekingetrafiken 2020-03-31

¹⁵ Joel Persson, Guide för att starta upp cykelkök, februari 2019, Göteborgs Stad och Studieförbundet

Bilagor

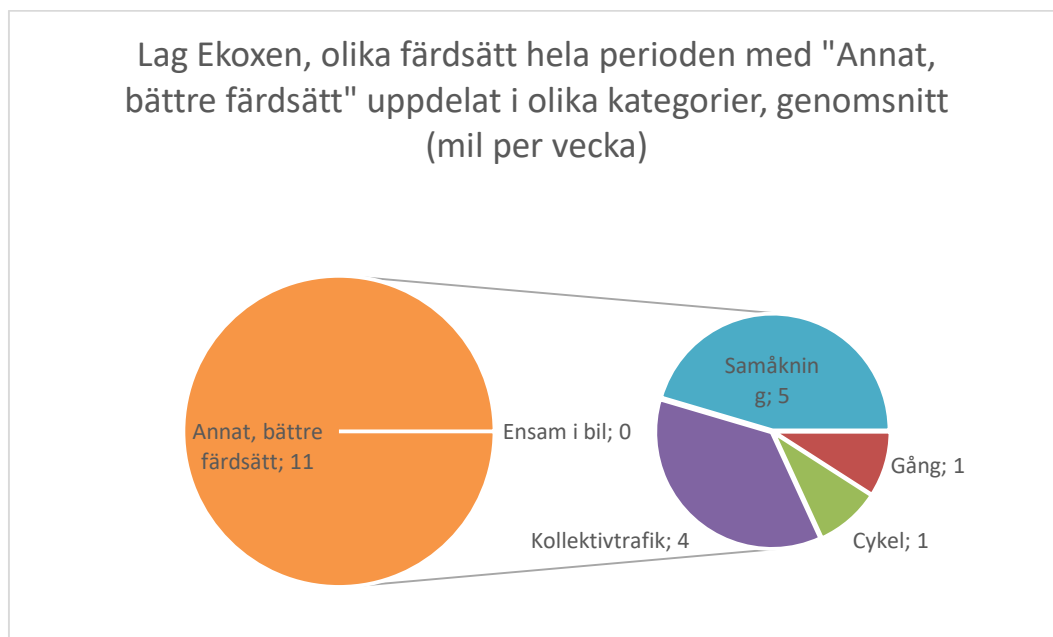
Bilaga 1

Veckoenkät – Hushållslag under hela perioden:

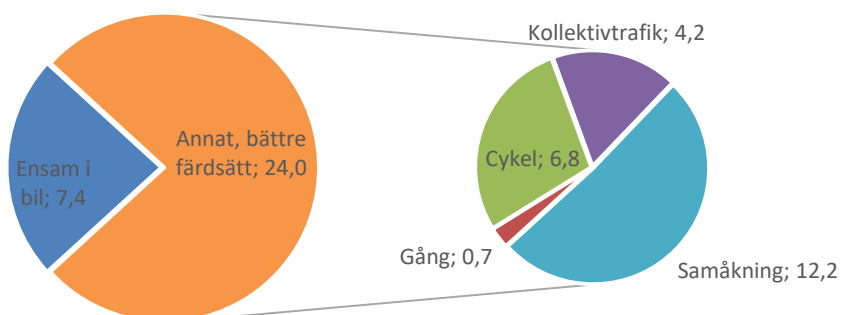
Analysen från veckoenkäterna är gjorda utifrån de veckoenkäter som blivit inskickade. Olika hushållslag har bidragit med olika antal enkäter, alltifrån totalt 4 till 19 per hushållslag. Analyserna har gjorts med utgångspunkt att en tom ruta i rapporteringen från respektive lag har helt bortsetts från. Därmed kan i vissa fall väldigt få svar räknas med, vilket gör att den statistiska säkerheten ej går att garantera.

Vi har valt att göra på detta sätt på grund av att det fanns en otydlighet i instruktionen av ifyllandet av enkäten, varför tomma rutor skulle kunna betyda olika saker.

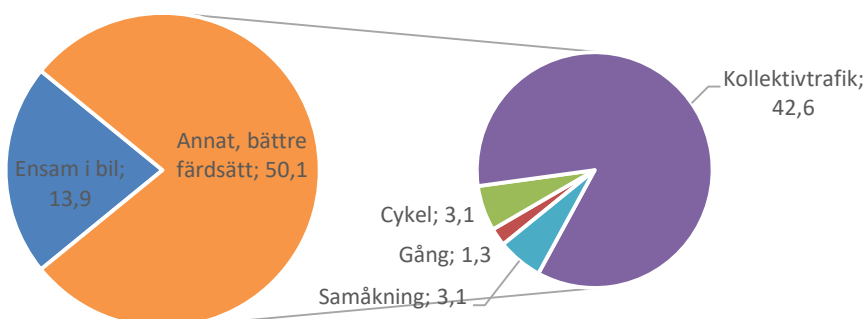
Diagrammen är utformade utifrån resultatet av de veckoenkäter som skickats ut mellan v 27–45.



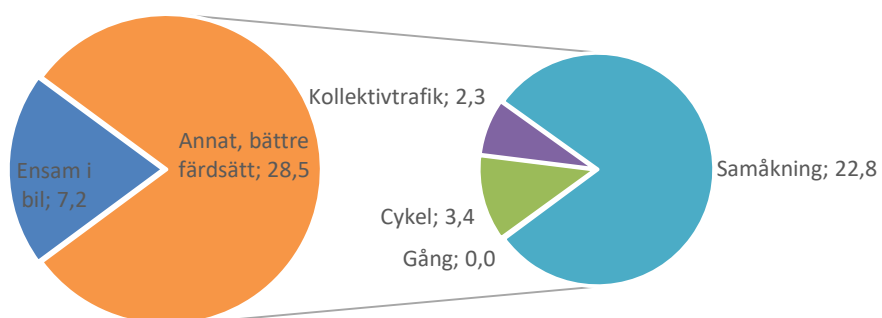
Lag Klockrent, olika färdssätt hela perioden med
"Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier,
genomsnitt (mil per vecka)



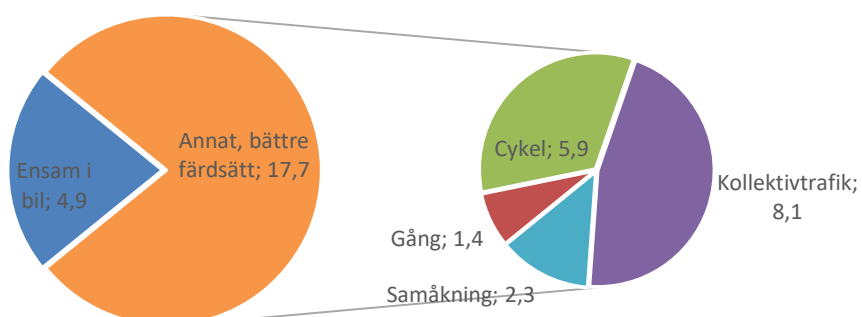
Lag Framtiden, olika färdssätt hela perioden med
"Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier,
genomsnitt (mil per vecka)



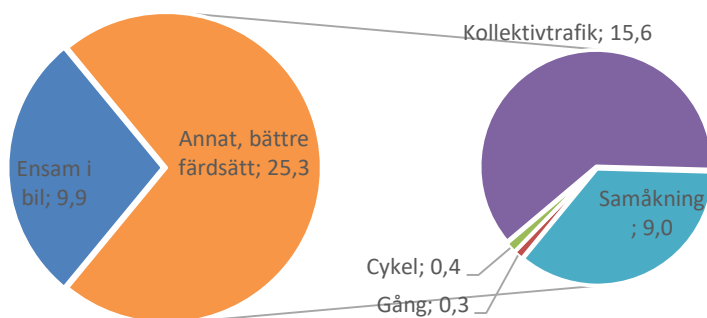
Lag Mjövikstramparna, olika färdssätt hela perioden
med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika
kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



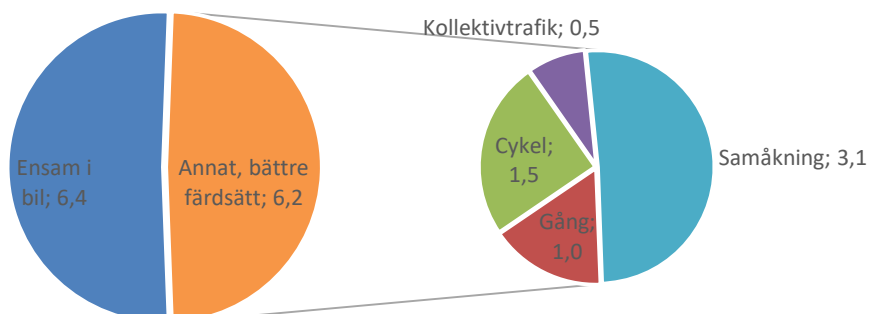
Lag Mobilisterna, olika färdssätt hela perioden med
"Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier,
genomsnitt (mil per vecka)



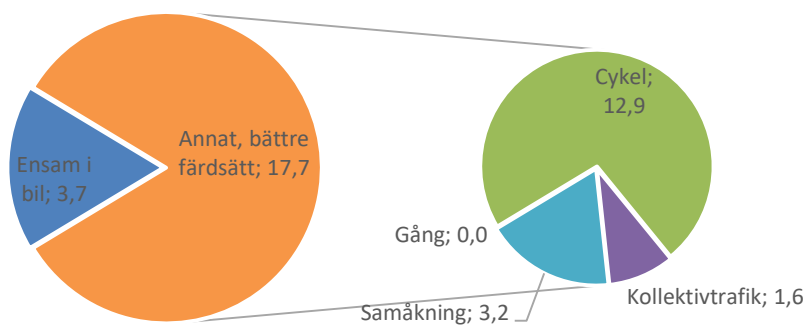
Lag SIMsalaBIM, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



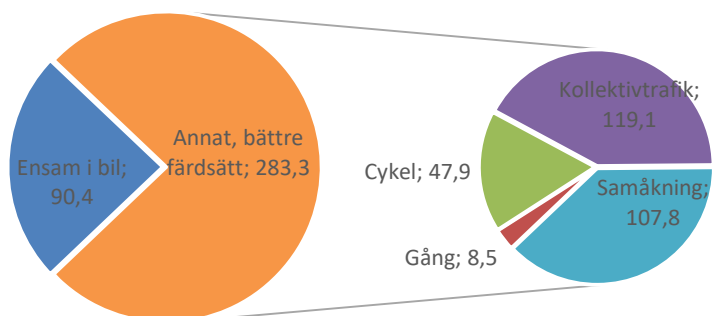
Lag Småbarnsfamiljen, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



Lag Zander, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



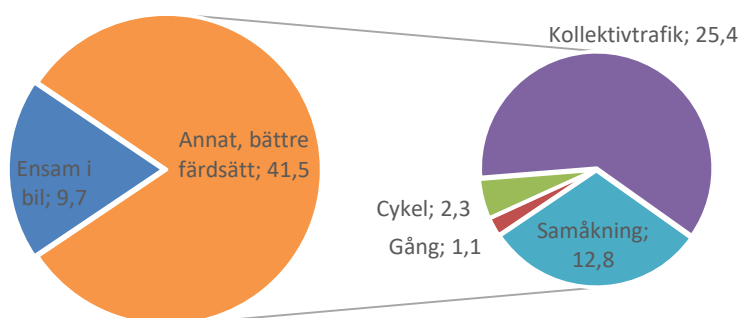
Alla lag sammantaget, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



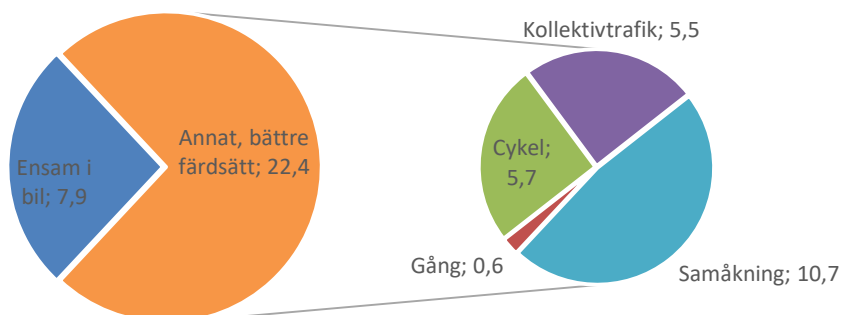
Bilaga 2

Veckoenkät – Hushållslag uppdelat i veckor:

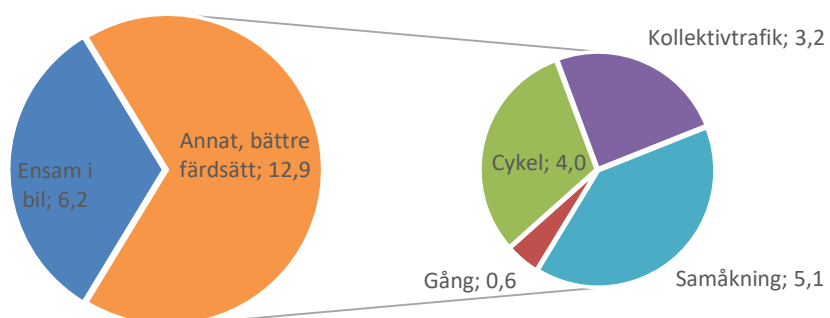
Olika färdsätt, vecka 27 - 32 med "Annat, bättre färdsätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka och lag)



Olika färdsätt, vecka 33 - 38 med "Annat, bättre färdsätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka och lag)



Olika färdssätt, vecka 39 - 45 med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka och lag)



Bilaga 3

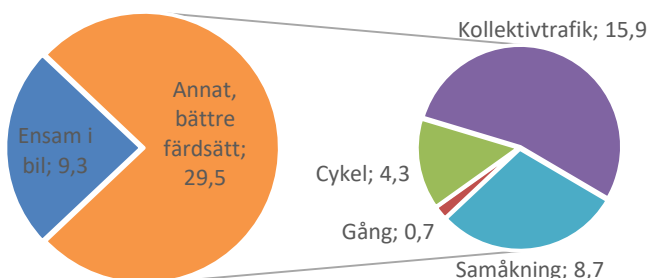
Veckoenkät – Storlag under hela perioden:

Analysen från veckoenkäterna är gjorda utifrån de veckoenkäter som blivit inskickade. Olika hushållslag har bidragit med olika antal enkäter, alltifrån totalt 4 till 19 per hushållslag. Analyserna har gjorts med utgångspunkt att en tom ruta i rapporteringen från respektive lag har helt bortsetts från. Därmed kan i vissa fall väldigt få svar räknas med vilket gör att den statistiska säkerheten ej går att garantera.

Vi har valt att göra på detta sätt på grund av att det fanns en otydlighet i instruktionen av ifyllandet av enkäten, varför tomma rutor skulle kunna betyda olika saker.

Diagrammen är utformade utifrån resultatet av de veckoenkäter som skickats ut mellan v 27–45.

Lag Framtiden, Klockrent, SIMsalaBIM och Zander sammantaget, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)



Lag Ekoxen, Mjövikstramparna, Mobilisterna och Småbarnsfamiljen sammantaget, olika färdssätt hela perioden med "Annat, bättre färdssätt" uppdelat i olika kategorier, genomsnitt (mil per vecka)

