

The logo for Ramboll, featuring the word "RAMBOLL" in a bold, white, sans-serif font. The letter "O" is stylized with a blue circular graphic element.

Bright ideas.
Sustainable change.

Kartläggning av insatser inom hållbar och hälsosam mobilitet

September 2021

Innehållsförteckning

Kapitel

Sammanfattning

Introduktion

Kartläggning

Beteendemodell

Insatser som minskar ohållbara och ohälsosamma resor

Insatser som främjar hållbara och hälsosamma resor

Slutsatser

Detta görs

Detta behöver göras

Rekommendationer

Sidnummer

Sida 3

Sida 8

Sida 14

Sida 19

Sida 22

Sida 24

Sida 31

Sida 33

Sida 36

Sida 40

Sammanfattning

Mobilitet behövs för att tillgodose tillgänglighet och behov i samhället

Begreppet mobilitet handlar om förflyttning av människor och gods, och är en nödvändighet för att tillgodose tillgänglighet och behov i samhället. Förflyttningen ska ske så resurseffektivt, säkert och miljövänligt som möjligt. Men dagens mobilitetssystem bidrar till omfattande negativa effekter på klimat och hälsa. Såväl människor som biologiska ekosystem påverkas av föroreningar, buller, omfattande ytanvändning, olyckor och brist på tillgänglighet.

Behov av fler insatser som påverkar människors beteende

För att åstadkomma omställningar räcker inte enbart satsningar på tekniska lösningar, effektiviseringar av fordonsflottan samt nya produkter och tjänster. Insatserna måste kompletteras med åtgärder som påverkar människors beteende och val av färdstätt. Det krävs således en omställning av individens beteenden.

Vinnovas arbete ska bidra till Agenda 2030 och nationella mål

Vinnovas arbete med hållbar mobilitet ska bidra till de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 samt de nationella transport- och näringspolitiska målen. Utifrån området Hållbar mobilitetssystems nya strategi ska myndigheten arbeta mer riktat för att förenkla för människor att göra val som bidrar till hållbar och hälsosam mobilitet.

Illustration: Mobilitet innebär förflyttning av människor och gods



Studien ska vägleda Vinnova i sitt arbete med hållbar och hälsosam mobilitet

Ett relativt nytt och utforskat område

Området är relativt nytt och utforskat för Vinnova. Myndigheten har tidigare inte arbetat aktivt med beteendeförändring eller efterfrågeperspektivet inom mobilitetsområdet. För att kunna utforma Vinnovas fortsatta arbete inom mobilitetsområdet behöver myndigheten mer kunskap om vilka insatser som redan görs, vad som behöver göras och vad som bör vara Vinnovas roll framöver.

Vinnova har gett Ramboll Management Consulting AB (fortsättningsvis Ramboll) i uppdrag att kartlägga insatser för hållbar och hälsosam mobilitet. Resultat och slutsatser från Rambolls kartläggning redovisas i den här rapporten.

Studien ska ge kunskap om vilka insatser som görs och behöver göras

Syftet med kartläggningen är att ge kunskap om vilka beteendeförändrande insatser som görs och behöver göras för att åstadkomma en hållbar och hälsosam mobilitet. Utifrån resultatet av kartläggningen ska Ramboll även ge rekommendationer om vilken roll som Vinnova bör ta i det fortsatta arbetet inom mobilitetsområdet.

Kartläggningen ska fungera som ett kunskapsunderlag inför Vinnovas fortsatta arbete inom hållbar och hälsosam mobilitet.

Kartläggningen svarar på följande övergripande frågor:

1. Vad pågår inom beteendeförändringar för en hållbar och hälsosam mobilitet?
2. Vad behöver göras inom beteendeförändringar för en hållbar och hälsosam mobilitet?
3. Vad är Vinnovas roll i det fortsatta arbetet för en hållbar och hälsosam mobilitet?

Kartläggningen omfattar 59 beteendeinsatser

Vår kartläggning omfattar 59 beteendeförändrande insatser som syftar till att främja hållbar och hälsosam mobilitet. Kartläggningen baseras på information från tidigare kartläggningar samt dokumentation av enskilda insatser. Vi har även intervjuat sakområdesexperter för att få kännedom om fler insatser samt för att ta del av experternas syn på de insatser som genomförs.

Merparten av insatserna har genomförts i Sverige

Merparten (53 stycken) av de kartlagda insatserna har genomförts i Sverige. Vi har inkluderat sex insatser som genomförts utomlands inom områden där vi inte identifierat några svenska exempel.

Insatserna delas i två huvudsakliga kategorier

Vi har delat in insatserna i två huvudsakliga kategorier:

1. Insatser som avser att **minska mängden ohållbara och ohälsosamma resor** (till exempel minska antalet bilresor), samt
2. Insatser som avser **öka mängden hållbara och hälsosamma resor** (till exempel skifta resor från bil till tåg, cykel och gång).

Vanligast med prova-på-insatser

Den vanligaste typen av insats är prova-på-insatser, där testpersoner under en begränsad tid får tillgång till ett alternativt färdmedel utan kostnad. Många insatser syftar till att öka individens motivation att resa mer hållbart (exempelvis genom ekonomiska incitament).

Illustration: Sammanfattning av kartläggningen



59

beteendeinsatser har
kartlagts



13

insatser är prova-på-
kampanjer



26

insatser syftar till att
främja ökad cykling
(den vanligaste sortens
insats)



36

insatser syftar till att
påverka individens
motivation att välja
alternativa färdmedel

Vissa insatser fungerar men det finns förbättringsområden

Vår kartläggning av beteendeförändrande insatser för en hållbar och hälsosam mobilitet kan sammanfattas i det som redan görs och det som behöver göras. Slutsatserna baseras på kartläggningen av insatser samt på expertintervjuer.

Befintliga insatser ska framförallt få individens att ändra transportsätt

Det som görs är framförallt insatser som främjar cykling, ofta genom prova-på-insatser eller andra insatser som avser öka individens motivation att ändra transportsätt. Några av insatserna är effektiva när det kommer till att ändra individens beteenden, i alla fall på kort sikt.

Behov av insatser som riktar sig mot andra restyper

Det behövs insatser som riktar sig mot andra restyper än arbetspendling och arbetsresor. Nästan uteslutande riktar sig insatser som vi kategoriserat till individer som reser med bil. Fler insatser behöver göras riktade mot andra restyper för att öka förståelsen för hur andra resor kan påverkas av beteendeinsatser.

Behov av bättre effektmätningar av insatserna

Generellt är effektmätning av insatserna av låg kvalitet, utan kontrollgrupper och utan långsiktig uppföljning, vilket även leder till svårigheter att generalisera resultaten.

Kunskapen om beteendeförändrade insatser är låg

Ramboll bedömer att den generella kunskapen om beteendeförändrande insatser är för låg bland beslutsfattare. Detta innebär hinder för att implementera insatser på ett ändamålsenligt sätt samt försvårar att skala upp insatser som fungerar.

Illustration: Slutsatser av kartläggningen



Vinnova kan bidra till hållbar och hälsosam mobilitet

Baserat på slutsatser från kartläggningen har vi tagit fram fyra områden med rekommendationer. Rekommendationerna riktar sig mot Vinnova och den roll Vinnova kan spela i att stötta samhällets arbete i att arbeta mer med beteendeinsatser för mer hållbar och hälsosam mobilitet.

Fyra områden som behöver förbättras

Vi bedömer att det finns fyra huvudsakliga områden där arbetet med hållbar och hälsosam mobilitet behöver förbättras och där Vinnova kan spela en viktig roll:

- **Ökad kunskapsspridning** om insatser som fungerar
- Fler insatser som riktar sig mot **nya typer av resor och målgrupper**
- **Bättre effektmätning** av insatser
- **Ökad samverkan** mellan aktörer om beteendeinsatser.

Vinnova kan:

Stötta genomförare genom att samla in och sprida kunskap om de insatser som fungerar

Utöka kunskapsunderlaget genom att stödja insatser riktade mot fler restyper, färdmedel och målgrupper

Uppmuntra bättre uppföljning av insatser genom att ställa krav på effektmätning enligt etablerade metoder

Genom interna och externa samarbeten bidra till ökad samverkan och kunskapsdelning om beteendeinsatser

Introduktion

Beteendeinsatser kan minska transportutsläpp

För att nå Sveriges långsiktiga klimatmål ska utsläppen från transportsektorn minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Därefter ska transportsektorn nå målet om nollutsläpp 2045. Klimatpolitiska rådet slår dock fast att trots att transportsektorns utsläpp minskat något, sker minskningen långt ifrån i den takt som krävs för att nå målen.¹

Beteendeinsatser kan bidra till att minska transportsektorns utsläpp

Beteendeinsatser kan vara en kraftfull åtgärd för att minska utsläppen från transportsektorn. En femtedel av Sveriges utsläpp kommer från biltrafik. Insatser som skiftar individens resande mot mer hållbar mobilitet kan därför ha stor påverkan på de sammanlagda utsläppen.

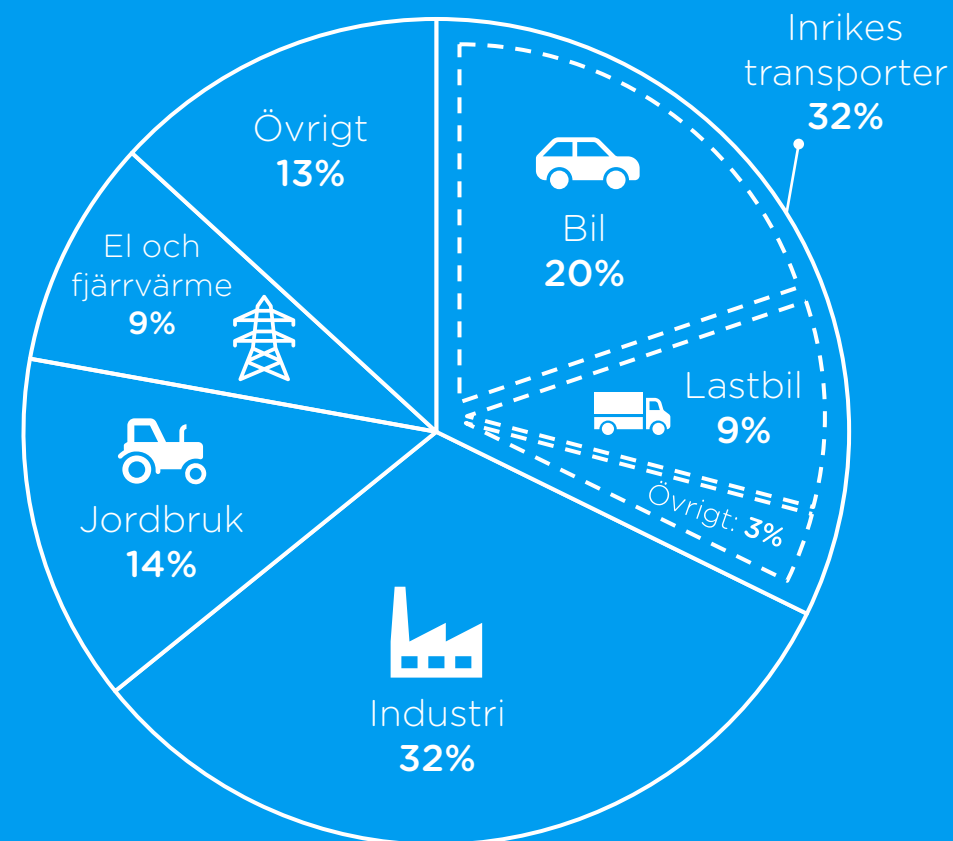
Beteendeinsatser kan bidra till att främja ett mer hälsosamt resande

Beteendeinsatser kan även användas för att främja ett mer hälsosamt resande. Ett skifte mot mer hållbara resvanor åtföljs till viss del av ett mer hälsosamt resande. Transportsätt som är ohållbara tenderar även att vara ohälsosamma. Men det finns hållbara färdmedel (såsom cykling och gång) som är mer hälsosamma än andra (kollektivtrafik).

Osäkert vilka beteendeinsatser som är mest effektiva

I dagsläget finns det inget kunskapsunderlag med information om vilka beteendeinsatser som är effektiva för att främja mer hållbara och hälsosamma resvanor.

Figur: Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser 2019²



Svenskarna vill resa mer hållbart och hälsosamt

Ramboll genomförde våren 2021 en undersökning för att ta reda på hur Sveriges invånare ser på sin egen miljö- och klimatpåverkan.¹ Slutsatsen är tydlig: många vill ändra sina beteenden för att minska sin klimatpåverkan. Att ändra sina resvanor är en av de vanligaste förändringarna svenskarna uppger sig vilja göra.

Tre kartlagda beteenden är direkt kopplade till transport

Av de nio beteenden som respondenterna uppger sig vara mest villiga att ändra (respondenterna fick välja tre alternativ) är det tre som är direkt kopplade till transport:

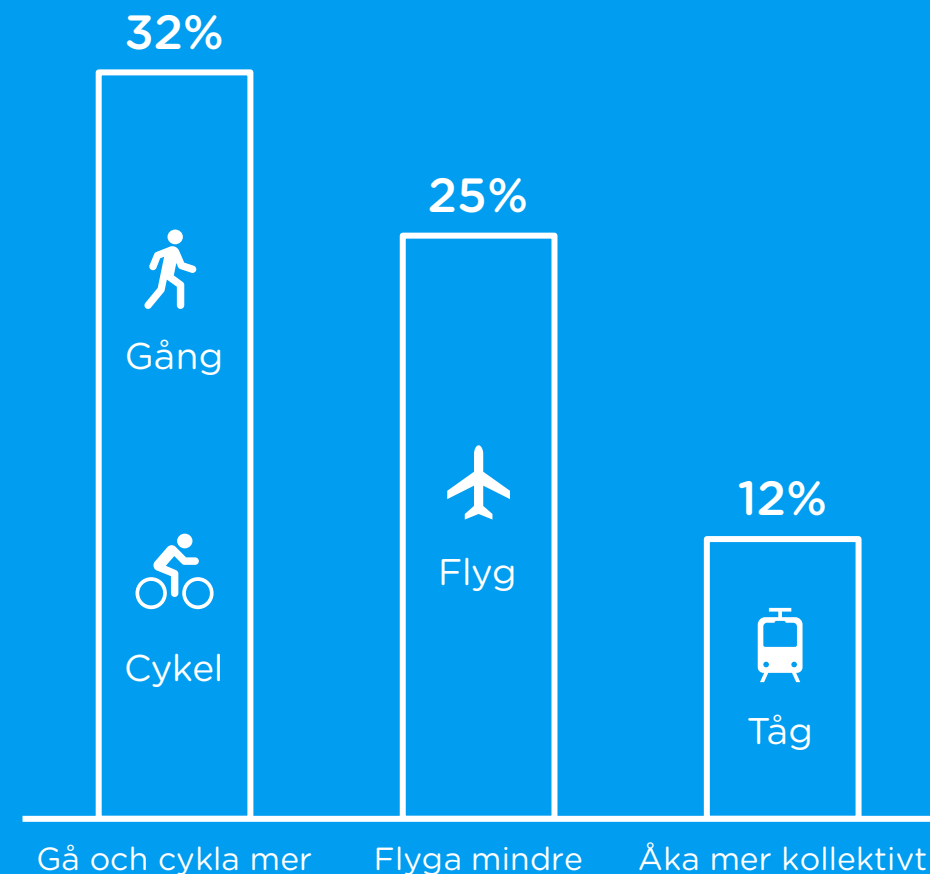
- Gå och cykla mer (32 %)
- Flyga mindre (25 %)
- Åka mer kollektivt (12 %).

Svenskarna är villiga att ändra sina beteenden

Att svenskarna är villiga att ändra sina beteenden för att bli mer hållbara framkommer även i andra undersökningar. Enligt en enkätundersökning från 2020 uppger sig en av tre svarande vara villiga att ändra sina beteenden för att leva på ett sätt som har mindre påverkan på klimatet.²

Sammantaget visar tidigare undersökningar att det finns en vilja att ändra sitt beteende för att minska klimatpåverkan genom att i större utsträckning använda sig av mer hållbara och hälsosamma resealternativ.

Figur: Områden som respondenterna kan tänka sig göra förändringar för att minska din klimatpåverkan



Vi kartlägger beteendeinsatser för hållbar och hälsosam mobilitet

Syftet med denna rapport är att kartlägga och analysera beteendeinsatser som främjar hållbar och hälsosamt resande. I dagsläget saknas sammanställd kunskap om vilka typer av insatser som genomförs och huruvida de är effektiva i att åstadkomma beteendeförändringar.

Hållbar mobilitet: säker, resurseffektiv och miljövänlig förflyttning

Vi definierar hållbar mobilitet som förflyttning av människor och gods så säkert, resurseffektivt och miljövänligt som möjligt. Fokus i denna studie är på förflyttning av människor.

Vi kategoriserar kollektivtrafik, cykling och gångtrafik som transportsätt inom begreppet hållbar mobilitet, eftersom de ger upphov till små eller inga utsläpp av växthusgaser och skadliga partiklar. Resande med fossildrivet flyg eller bil kan inte kategoriseras som hållbart.

Hälsosam mobilitet: transport som leder till förbättrad hälsa

Vi definierar hälsosam mobilitet som transport av människor som leder till förbättrad hälsa för en eller flera parter. Detta kan innebära förbättrad hälsa antingen för personen som transporteras, för samhället i stort eller båda.

Exempelvis definieras cykling och gång som hälsosam mobilitet då de innebär fysisk aktivitet. Varken cykling eller gång innebär utsläpp av växthusgaser vilket gör att de båda även är hälsosamma för resterande samhället.

Coronapandemin och hälsosam mobilitet

I den här kartläggningen definierar vi kollektivtrafik som hälsosam mobilitet medan resande med bil klassas som ohälsosam.

Det går att argumentera för att resande med bil har varit det mest hälsosamma alternativet under Coronapandemin på grund av risken för smittspridning inom kollektivtrafiken.

Vi bedömer dock att Coronapandemin är ett temporärt undantagsfall och kommer därför inte anpassa definitionen för detta.

Insatser begränsas av externa förutsättningar

Beteendeinsatser kan göra skillnad och påverka individer till att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt. Men beteendeförändrande insatser är begränsade av externa förutsättningar.

Vi använder Ljusdals exempel på beteendeförändrande insatser

Vi använder ett exempel på beteendeförändrande insatser från Ljusdals kommun för att förklara begreppet externa förutsättningar (se illustration). Ljusdals kommun ville öka antalet turister som reste till Järvsö med hjälp av kollektiva färdmedel.

Kommunen såg att det fanns goda möjligheter att resa till Järvsö station, och från boendet ut till naturen. Problemet var att det saknades möjlighet att resa kollektivt från stationen i Järvsö till turisternas boende.

Då det saknades tillförlitliga kollektiva alternativ för den korta transporten valde turisterna att genomföra hela resan med bil. Kommunen lyckades kommunen öka det kollektiva resandet genom att förbättra infrastrukturen, det vill säga erbjuda en transporttjänst som hämtar vid stationen och åker till boendet.¹

Principen för långväga resande gäller även för daglig pendling. Det spelar ingen roll hur snabbt tåget eller bussen går till stadskärnan – om stationsläget ligger alltför långt bort kommer individer välja att pendla till kontoret med bil istället.

Illustration: Exempel på beteendeförändrande insatser från Ljusdal



Beteendeinsatser görs i befintlig infrastruktur

Beteendeinsatser för hållbart och hälsosamt resande syftar till att främja ett mer hållbart resande bland individer givet de externa förutsättningarna. För att tydliggöra hur beteendeinsatser relaterar till andra typer av infrastrukturinvesteringar använder vi oss av Trafikverkets fyrstegsprincip.¹

Vi använder Trafikverkets fyrstegsprincip i analysen

Trafikverkets fyrstegsprincip är en arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa god resurshushållning och för att garantera att åtgärder bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Varje projekt ska utvärderas baserat på samma fyra steg:

Steg 1: Tänk om – Överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

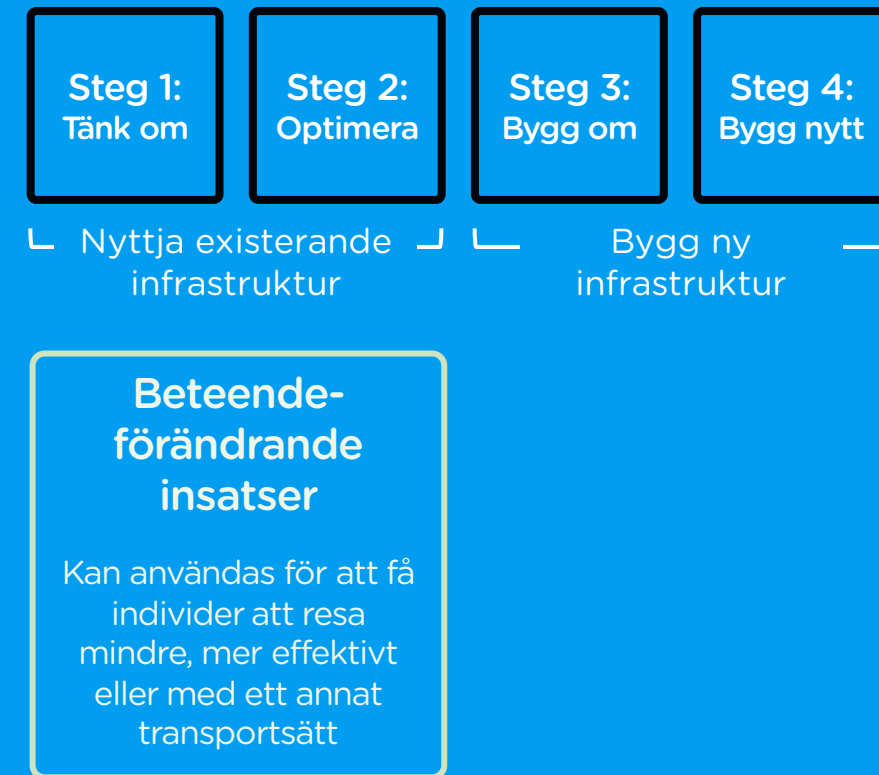
Steg 2: Optimera – Genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3: Bygg om – Vid behov genomförs viss ombyggnation.

Steg 4: Bygg nytt – Om inget av tidigare steg tillgodoser behovet byggs nytt och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Beteendeinsatser kan användas inom ramen för steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen. Genom beteendeförändrande insatser är det därmed möjligt att undvika kostsamma och tidskrävande infrastrukturinvesteringar.

Illustration: Trafikverkets fyrstegsprincip



Kartläggning av insatser inom hållbar och hälsosam mobilitet

Vi delar in insatser efter hur de ökar hållbart resande

Vår kartläggning delar upp beteendeinsatser för hållbar och hälsosam mobilitet i två huvudsakliga kategorier:

1. Insatser som huvudsakligen syftar till att minska antalet ohållbara och ohälsosamma resor (till exempel minska antalet bil- eller flygresor), och
2. Insatser som syftar till att öka antalet hållbara och hälsosamma resor (till exempel öka antalet resor med cykel). Denna kategori är i sin tur uppdelad baserat på vilken typ av transportsätt som är fokus för insatsen.

Målet med insatserna är att minska antalet bilresor

Kartläggningen visar att målet med samtliga insatser är att minska antalet bilresor. Men hur detta åstadkomms skiljer sig åt mellan insatserna. Därför delar vi in insatserna i två kategorier baserat på hur de avser minska bilresandet:

1. Insatser som syftar till att direkt minska antalet resor, alternativt
2. Insatser som syftar till att skifta bilresor till något annat mer hållbart och hälsosamt färdmedel.

Kartläggningen baseras på existerande kartläggningar

Kartläggningen baseras huvudsakligen på existerande kartläggningar av tidigare genomförda insatser i Sverige. Vi fokuserar främst på insatser som genomförts i Sverige. För att garantera att så många olika typer av insatser som möjligt inkluderas i rapporten förekommer även några internationella exempel.

Illustration: Beteendeförändrade insatser



Avgränsningar i rapporten för att kunna svara på det viktigaste

Denna rapport är avgränsad på ett flertal sätt för att kunna svara på de viktigaste frågeställningarna på ett ändamålsenligt sätt. Nedan presenteras de viktigaste avgränsningarna som motiveras av rapportens fokus.

Vi avgränsar kartläggningen till fem typer av insatser

Vår rapport fokuserar på fem olika typer av insatser:

1. Insatser som syftar till att påverka individens beteenden
2. Insatser som främjar hållbar och hälsosam mobilitet
3. Insatser som genomförs med fokus på persontransporter
4. Insatser genomförda i Sverige, och
5. Insatser som dokumenterats.

Det kan finnas andra typer av insatser som inte ingår i kartläggningen

Dessa avgränsningar innebär att det finns flera typer av insatser som exkluderas från vår rapport. Vi inkluderar till exempel inte stora infrastruktursatser såsom vägbyggen. Även om sådana byggen påverkar beteenden ser vi inte dem som beteendeinsatser inom ramen för denna rapport.

Vi inkluderar inte heller insatser som syftar till mer hållbara och hälsosamma gods- eller logistikresor. Vi inkluderar (förutom i undantagsfall) enbart insatser gjorda i Sverige. Slutligen inkluderas enbart studier som på något sätt dokumenterats.

En kartläggning av kartläggningar

Denna rapport är en kartläggning av kartläggningar. Rapporten ska således inte behandlas som en kartläggning av samtliga beteendeinsatser inom hållbar och hälsosam mobilitet.

Vissa enskilda insatser är dock inkluderade i rapporten. Det beror på att insatserna kommit upp som exempel under intervjuer med experter.

Vi har kartlagt 59 beteendeinsatser

Vi har kartlagt 59 insatser som syftar till att åstadkomma en beteendeförändring för en mer hållbar och hälsosam mobilitet. På följande sidor beskriver, sammanställer och analyserar vi de viktigaste resultaten. Vi har inte hittat några insatser som syftar till att minska antalet flygresor.

Av de kartlagda insatserna har 53 genomförts i Sverige. Sex insatser från utlandet har inkluderats inom områden där vi inte identifierat några svenska exempel.

44 insatser syftar till att öka hållbara resor

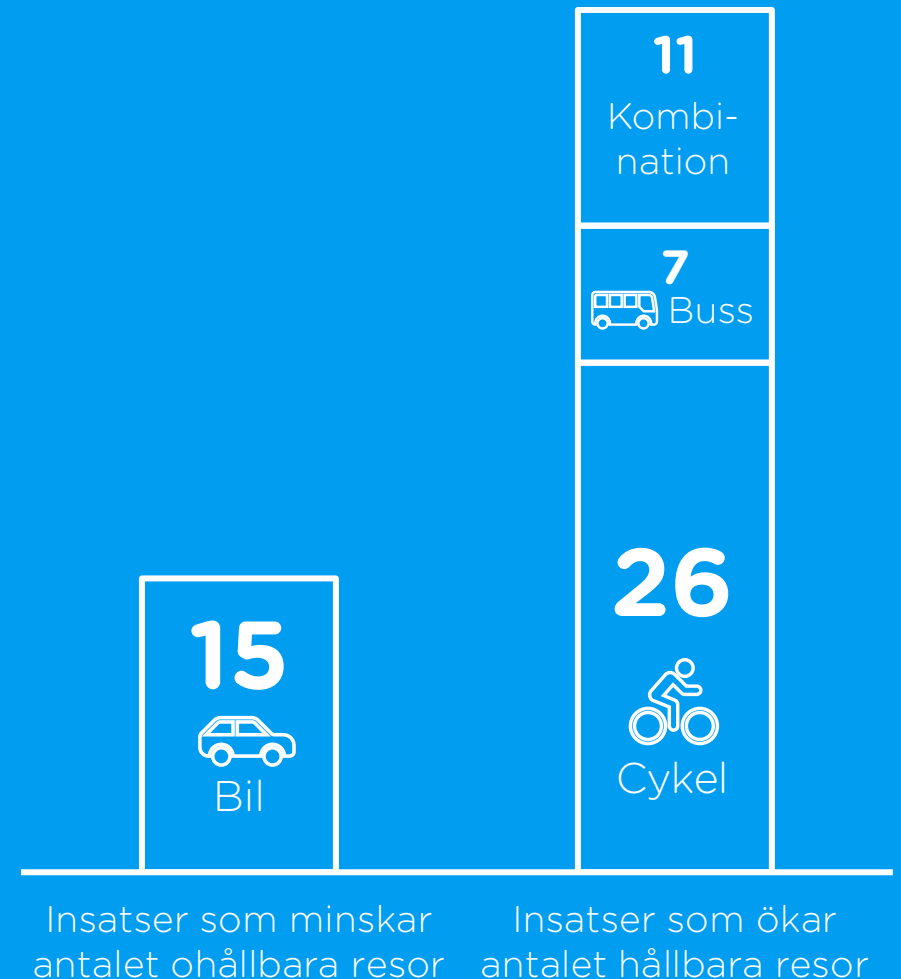
Totalt syftar 44 kartlagda insatser till att skifta resor med bil till ett mer hållbart transportsätt. Majoriteten insatser, 26 totalt, syftar till att ersätta bilresor med cykeltrafik. Sju insatser syftar till att skifta bilresande till resor med kollektivtrafik och elva insatser definieras som kombinerade insatser vars syfte är att skifta bilresor till flera olika transportsätt inom ramen för samma åtgärd.

Inga av de kartlagda insatserna fokuserar enbart på gångtrafik. Ökad gångtrafik är dock en del i några av de elva kombinerade insatserna som vi kartlagt.

15 insatser syftar till att minska ohållbara resor

Totalt syftar 15 insatser till att minska bilresandet utan att öka någon annan form av transport. Exempelvis genom bilpooler eller höjda parkeringsavgifter.

Figur: Antal insatser per kategori och transportsätt



De flesta insatser erbjuder ”prova-på”

I kartläggningen ingår många olika typer av insatser.

Prova-på-insatser är vanligast

Den vanligaste typen av insats är prova-på-insatser, vilket innebär att en grupp testpersoner under en begränsad tid får tillgång till ett alternativt färdssätt utan kostnad (till exempel gratis kort för resor i kollektivtrafiken eller elcykel). Dessa typer av insatser genomförs både enskilt och i kombination med andra typer av insatser.

Kartläggningen inkluderar även flera kombinationsinsatser

En annan vanlig typ av insats är kombinationsinsatser. Till exempel kan införandet av en bilpool för företaget kombineras med en ny resepolicy. Det finns även exempel på kombinationer med informationskampanjer, tävlingar, policies och prova-på-insatser i syfte att förändra beteenden.

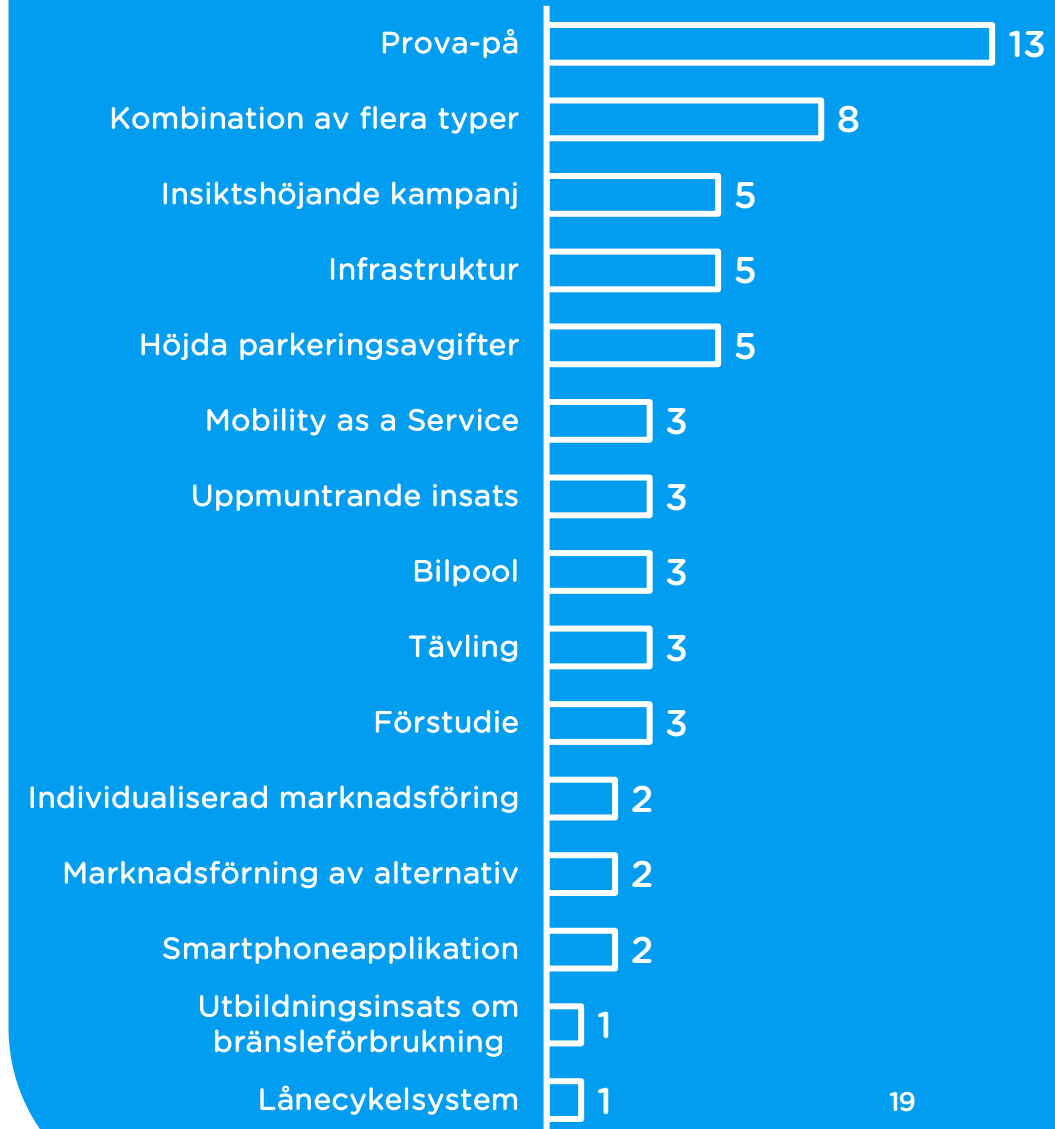
Flest insatser har genomförts under de senaste fem åren

Merparten av insatserna har genomförts under de senaste fem åren. Det behöver inte betyda att det inte genomfördes insatser tidigare. Resultatet kan bero på att dokumentationen av insatser har blivit bättre. Underlag från äldre insatser innehåller inte alltid information om exakt när insatsen har genomförts.

Tabell: Tidsperiod när insatser implementerats

Före 2004	2005-2009	2010-2014	2015-2020
6 insatser	3 insatser	12 insatser	25 insatser

Figur: Antal insatser per typ av insats



Kartläggningen utgår från beteendemodell

Vi utgår från en teoretisk modell för beteendeförändring.¹ Modellen innehåller centrala insikter om mänskligt beteende och lägger grunden för vår analys av vad som krävs för att uppnå beteendeförändringar.

Intentioner avspeglar inte alltid faktiska beteenden

Trots att individer har en intention om att leva mer hållbart avspeglar det inte alltid faktiska beteenden. Vi kan ha kunskap om att det är miljövänligare att ta cykeln till arbetet istället för bilen, eller vara motiverade till att cykla oftare, men det betyder inte automatiskt att vi väljer cykeln.

Insatser, som fokuserar på att öka kunskapen eller förändra attityder (exempelvis informationskampanjer), lyckas därför inte alltid med att uppnå en förändring. Inom beteendeforskningen talas det ofta om det så kallade intention-handlingsgapet.²

Förändrade beteenden innebär inte nödvändigtvis nya vanor

Förändrade beteenden i sin tur betyder inte heller att vi uppnår nya vanor på lång sikt. Därför bör en vaneförändring vara målet med en insats för hållbart och hälsosamt resande.

För att uppnå en beteendeförändring krävs det även att externa förutsättningar finns på plats. Exempelvis behövs det finnas säkra cykelbanor för att en cykelfrämjande insats ska ha goda förutsättningar för att skapa effekt. Externa förutsättningar är inte heller lika för alla. För en familj med lägre inkomst kan pengar vara en extern förutsättning som hindrar individer från att byta transportsätt.

Exempel på externa förutsättningar

Fysisk miljö

Till exempel säkra cykelbanor

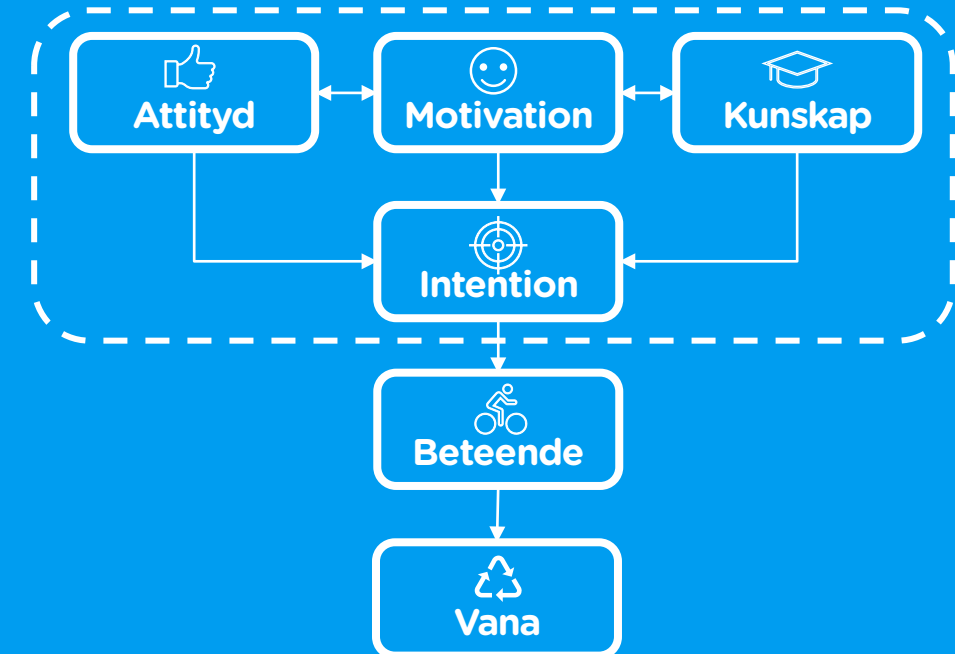


Möjlighet att resa hållbart

Till exempel låncyklar på arbetsplats



Exempel på interna förutsättningar



Insatser påverkar attityd, kunskap eller motivation

De insatser som ingår kartläggningen syftar till att förändra val av färdstätt genom att påverka flera olika delar inom den teoretiska beteendemodellen. Vi fokuserar på de interna förutsättningarna i beteendemodellen (kunskap, attityd och motivation)¹ för att analysera och kategorisera insatserna.² Kategoriseringen utgår ifrån hur insatserna är tänkta att bidra till en beteendeförändring. Vi definierar de tre begreppen enligt följande:

Kunskap: Insatser riktade mot att påverka kunskap syftar till att öka individers medvetenhet om konsekvenser av deras nuvarande beteende eller fördelarna med att ändra sitt beteende. Exempelvis genom att informera om de negativa effekterna av växthusgasutsläpp från bilar eller de hälsosamma fördelarna med att cykla.

Attityd: Insatser som påverkar individers attityd syftar till att ändra individers inställning till ett färdmedel. Exempelvis skulle en attitydpåverkande insats vara en reklam med en känd person som berättar att hen cyklar till jobbet tillsammans med en uppmaning om att cykla mer.

Motivation: Motivationsändrande insatser fokuserar på att på olika sätt ändra individers incitamentsstruktur och därigenom ändra beteenden. Exempelvis genom att avgiftsbelägga ett icke-önskvärt beteende (trängselskatt) kan det öka individers motivation att stället välja ett annat alternativ.

Interna förutsättningar



Insatserna påverkar olika delar i beteendemodellen

Vanligast att insatserna försöker påverka individers motivation

Kartläggningen visar att det är vanligast att insatserna försöker påverka individers motivation. Detta följer av att en stor del av insatserna är prova-på-kampanjer vars syfte är att öka individers motivation att resa kollektivt eller cykla.

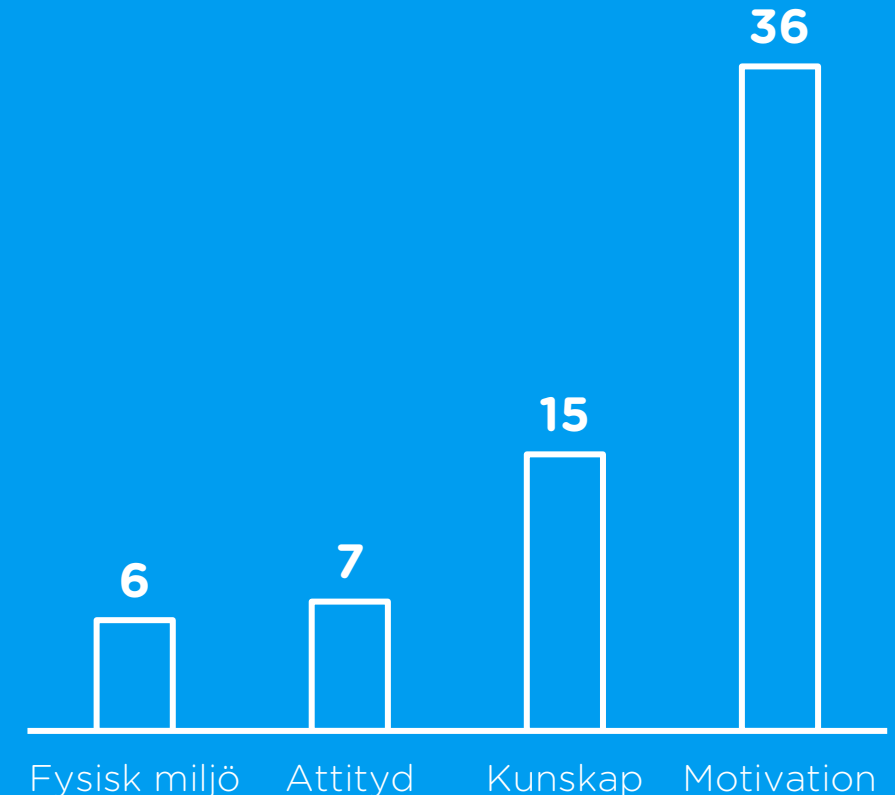
Även kunskapspåverkande insatser vanliga

Även andra större insatser såsom bil- och cykelpooler kategoriseras som motivationspåverkande. Kunskapspåverkande insatser är näst vanligast. Detta är väntat då en stor del av insatserna är olika typer av informationskampanjer.

Ett fåtal insatser syftar till att påverka individers attityder

Ett fåtal insatser är uppmuntrande insatser som syftar till att påverka individers attityder. Sex insatser syftar till att direkt påverka den fysiska miljön. Detta är insatser som på olika sätt ändrar den existerande infrastrukturen (exempelvis genom att bygga nya cykelställ för att påverka beteenden).

Figur: Antal insatser som påverkar respektive del av beteendemodellen



Not: Totalsumman överstiger 59 då kombinerade insatser räknas som en insats som kan rikta sig mot flera delar av beteendemodellen

Höjda parkeringsavgifter vanliga

Kartläggningen visar att det finns insatser som kan direkt minska bilresandet. Den vanligaste, och potentiellt effektivaste insatsen (utan att skifta resor till ett mer hållbart färdssätt) är höjda parkeringsavgifter. Ungefär hälften av de kartlagda insatserna riktar sig mot arbetspendling eller arbetsresor.

Flera utländska exempel om höjda parkeringsavgifter

Vår kartläggning visar på att höjda parkeringsavgifter har lett till minskat in- och utresande till stadskärnor när det implementerats i Australien och Storbritannien. Kartläggningen har inte kunnat påvisa några svenska exempel där höjda parkeringsavgifter införts i en stad eller stadsdel.

Det finns svenska företag som höjt parkeringsavgifterna på sina egna parkeringsplatser och sett en nedgång i deras användande. Men sammantaget är det osäkert om insatsen skulle vara lika effektiv i en svensk stad.

Insatserna genomförs främst av arbetsplatser eller stadsförvaltningar

Insatser som syftar till att minska bilresandet genomförs av arbetsplatser eller stadsförvaltningar. Arbetsplatser kan genom tjänstebilpooler, företagspolicys eller lokala parkeringsavgifter påverka antalet anställda som väljer att ta bilen till jobbet. Städer är de som står för införandet av höjda parkeringsavgifter på allmänna platser.

Insatserna syftar till att påverka individers motivation

Majoriteten av insatser för minskat bilresande syftar till att påverka individers motivation. Detta innebär att de på olika sätt försöker ändra individers incitament att resa med bil. Exempelvis genom att höja parkeringsavgifter för att göra bilresor mindre attraktiva.

Figur: Insatser för minskat bilresande



Parkeringsavgifter är en av insatserna som kan påverka

Informationen om insatser för att minska bilresande är begränsad

Insatser som syftar till att direkt minska antalet bilresor är bland de mest förekommande insatserna i kartläggningen. Informationen om dessa insatser är dock begränsad. Detta beror dels på att ett antal av insatserna är genomförda i utlandet, dels på att det inte gjorts robusta effektmätningar.

Bristen på information om dessa insatser innebär att det är svårt att veta vilken effekt insatser för minskat bilresande kan ha. Detta är problematiskt då metastudier visar på att välja att leva bilfritt är ett av de största och viktigaste besluten en individ kan göra för att påverka sina utsläpp.¹

Enskilda aktörer kan påverka utsläpp genom riktade insatser

Kartläggningen tyder på att enskilda aktörer såsom företag kan påverka deras anställdas utsläpp genom riktade insatser. Framförallt via tjänstebilpooler men även genom höjda parkeringsavgifter och uppmuntring till resfria möten och distansarbete (detta från insatser genomförda före Coronapandemin).

Höjda parkeringsavgifter är det främsta offentliga aktörer kan göra

Kartläggningen tyder på att det främsta en offentlig aktör kan göra för att minska bilresandet i en kommun eller region är att höja parkeringsavgifterna. Dessa insatser har inte genomförts i Sverige i stor skala, men resultat från Australien och Storbritannien tyder på att höjda parkeringsavgifter kan påverka bilresandet in och ut ur en stad.

Höjda parkeringsavgifter har i internationella insatser kunnat



Minska bilresandet i en stad eller stadsdel med mellan 2 och 17 procent



Minska antalet bilresor till arbetsplatser med upp till 25 procent



Öka användningen av kollektivtrafik

Cykelfrämjande insatser är vanliga

Insatser som främjar cykling är den vanligaste typen av insats i vår kartläggning. Insatser som främjar cykling fokuserar till stor del på olika typer av prova-på-kampanjer. Men det förekommer även andra typer av cykelfrämjande insatser.

Fokus på att påverka individers motivation att cykla

En stor del av insatserna som syftar till att främja cykling fokuserar på att påverka individers motivation att cykla. Målet med prova-på-kampanjer är att få fler att se fördelarna med att cykla och därigenom öka deras incitament att välja cykel som transportsätt. Även infrastrukturinvesteringar och låncykelsystem syftar till att göra cykel till ett mer lättillgängligt alternativ och därigenom öka incitamenten att cykla.

Det varierar vem som genomför cykelfrämjande insatser

Vem som genomför cykelfrämjande insatser varierar. Detta till stor del på grund av variationen i hur insatserna kan se ut. Exempelvis kan enskilda företag anordna prova-på-insatser medan kommuner kan genomföra riktade informationskampanjer.

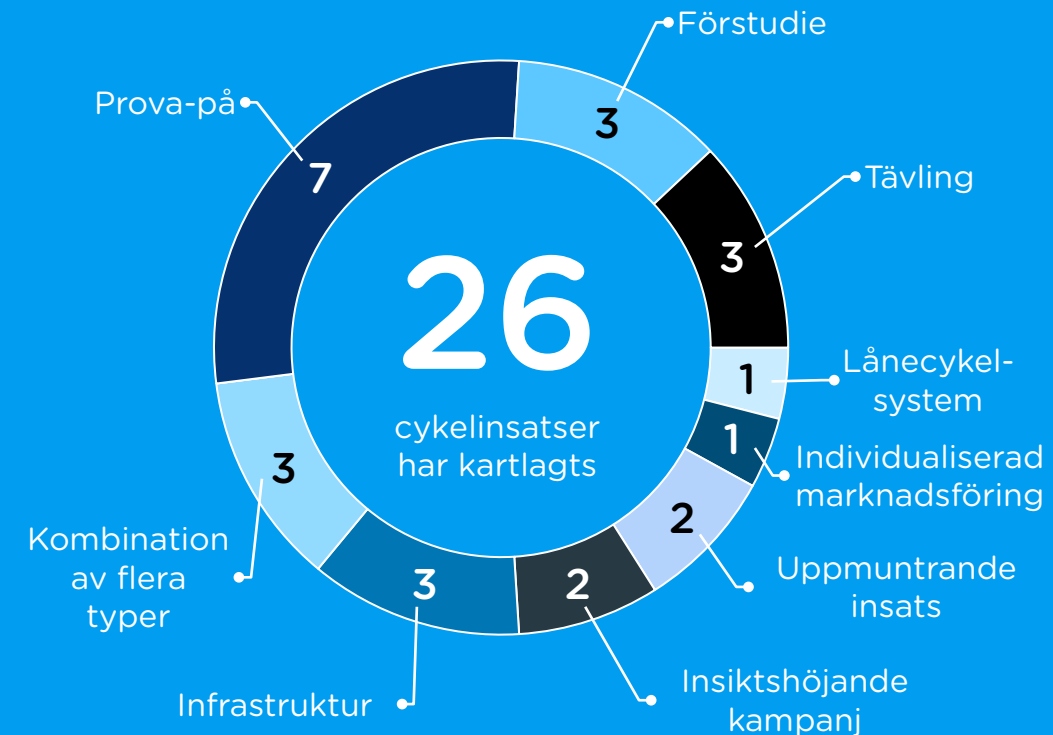
Antalet deltagare varierar

Hur många som ingår i de olika typerna av insatser varierar. Låncykelsystem och informationskampanjer riktar sig mot samtliga individer i en hel stad. I en prova-på-insats är generellt testgruppen liten. Exempelvis ett fåtal anställda vid ett företag eller volontärer som vill vara med i ett forskningsprojekt.

Insatserna har främst effekt på kort sikt

Insatsernas resultat samt tidigare kartläggningar tyder på att insatserna har effekt, åtminstone kort sikt. Men det är inte tydligt hur långsiktiga dessa effekter är.

Figur: Insatser för ökad cykling



Insatserna har potential men kräver bättre mätning

Insatser som främjar cykling till förmån för bil är bland de typer av insatser som är mest väldokumenterade.

Insatsernas omfattning varierar

Insatser som främjar cykling är fördelaktiga då insatsens omfattning (hur många individer som insatsen riktar sig mot) kan variera stort. Eftersom cykelfrämjande insatser kan implementeras både med små och stora resurser underlättar det att genomföra dessa typer av insatser.

Insatserna tycks fungera

Vår kartläggning visar på att insatserna tycks fungera. Ofta framgår det dock inte om insatserna har effekt även efter projektets slut. Till exempel vet vi inte om insatser som prova-på-kampanjer skalats upp efter testperiodens slut. Eller huruvida de som deltagit under testperioden behåller samma beteende under en längre period.

Osäkert om insatserna har långsiktiga effekter

Vi vet inte om prova-på-kampanjer har långsiktiga effekter. Den senaste svenska studien inom området var ett forskningsprojekt som implementerades på ett ändamålsenligt sätt för att mäta effekter. Tyvärr genomfördes dock inte några långsiktiga effektmätningar inom ramen för det projektet.

Att forskning fortfarande görs om ämnet tyder på att det finns ett behov av att avgöra huruvida insatser såsom prova-på-kampanjer faktiskt fungerar när det kommer till att ändra beteenden på lång sikt.

Prova-på-insatser visar på att



Upp till en av tre deltagare väljer att köpa en elcykel efter att ha provat på det



Under experimentperioden kan antalet bilresor i testgruppen minska med upp till 65 procent



Antalet cykelresor i testgruppen dubblas

Prova-på insatser för att öka kollektivt resande

Vi har kartlagt sju insatser som enbart fokuserar på att öka resandet med kollektivtrafik och samtliga av dessa insatser är prova-på-insatser. Dessa insatser fokuserar på individer som mestadels reser med bil och som under en testperiod ges ett resekort. Eftersom samtliga kollektivtrafikinsatser är prova-på-insatser innebär det att alla syftar till att påverka individens motivation att resa kollektivt. Samtliga kartlagda insatser har genomförts i Göteborg eller i Skåne.

Viktigt med tillräckligt lång prova-på-tid

Den samlade analysen tyder på att dessa insatser har effekt så länge prova-på-tiden är tillräckligt lång. Sammanställda resultat tyder på att en av fyra deltagare fortsätter resa kollektivt även efter insatsens slut.

Resultaten skiljer sig mellan kommunala och regionala insatser

Resultaten från prova-på-insatser inom kollektivtrafik indikerar att effekterna skiljer sig baserat på om insatsen arrangeras av en regional eller kommunal aktör. Rambolls kartläggning från 2019, *Att bryta en vana*, visar på att kommunala insatser överlag når färre individer, men har bättre effekter på lång sikt – över hälften av deltagarna fortsätter åka kollektivt.¹

Kartläggningen visar att regionala insatser når betydligt många fler deltagare, men att effekterna inte håller i sig lika länge – som mest fortsätter 30 procent av deltagarna att resa kollektivt efter insatsen slut.

100%

av insatserna som främjar kollektivtrafik är prova-på-kampanjer

Prova-på-insatserna tycks fungera

Prova-på-insatser leder till långsiktiga effekter på resebeteenden

Studien *When Nudges Aren't Enough* (2021) kombinerar ett flertal interventioner (ex. budskap som uppmuntrar till kollektivt resande) med olika utformade prova-på-kampanjer.¹ Resultaten från studien tyder på att framhäva sociala normer (att de flesta reser kollektivt) inte påverkar resebeteenden. På sida 39 finns en närmare beskrivning av hur studien genomförts.

Studien visar däremot att prova-på-kampanjer har effekt och kan på ett betydande sätt påverka resebeteendet hos en viss del av deltagarna på lång sikt. Detta gäller framförallt för individer som fick prova-på-kort i fyra veckor. Långsiktiga effekter observerades inte i samma utsträckning för individer som enbart fick prova-på-kortet i två veckor.

Lärdomar från prova-på-insatser

- Längre testperioder är effektiva då det ger deltagarna mer tid att utveckla en vana
- Kommunala insatser når färre men har större långsiktig effekt på deltagarna
- Regionala insatser når många men leder till lägre långsiktiga effekter

Ovanligt med insatser som främjar gångtrafik

I vår kartläggning har vi inte hittat några insatser som enbart syftar till att öka gångtrafiken. Vissa kombinerade insatser innefattar dock element som syftar till ökad gångtrafik (till exempel tävlingar för skolelever).

Att insatser som främjar gångtrafik är ovanliga beror troligtvis på att även om de är verkningsfulla är de sällan en bra ersättning för längre resor. Således är vinsterna i form av utsläpp begränsade eftersom längre resor inte kan ersättas med gångtrafik.

Gångtrafik är ett viktigt komplement till andra typer av resor

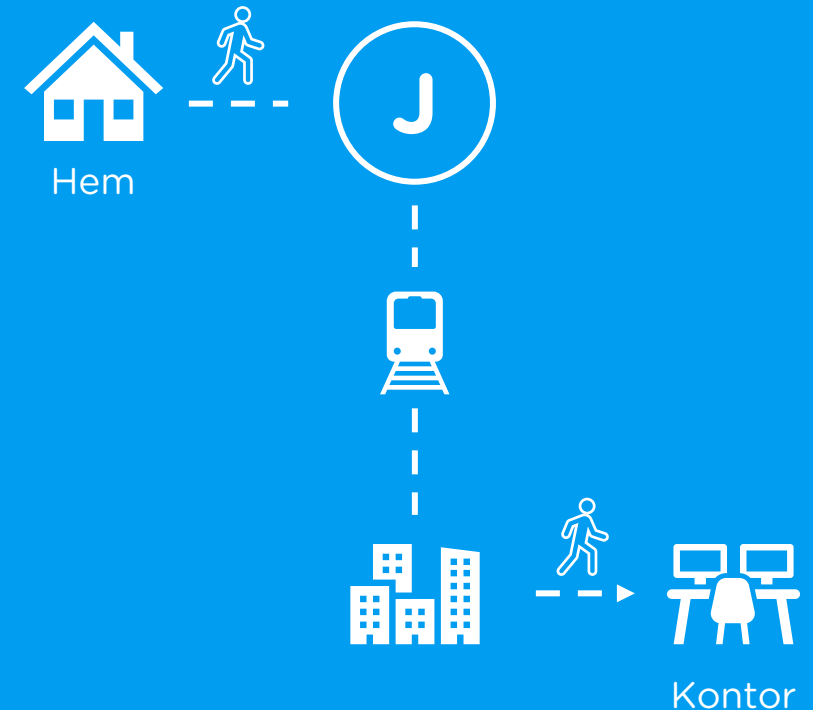
Gångtrafik är dock ett viktigt komplement till andra typer av resor. Detta innebär att gångtrafik kan gynnas exempelvis genom att antalet kollektiva resor ökar, då individer går till och från stationer och busshållplatser.

Viktigt att ta hänsyn till hälsoaspekten

Slutligen är gång även viktigt att ta hänsyn till hälsoaspekten. Tillsammans med cykling är gång det enda färdmedlet i denna kartläggning som är både hållbart och hälsosamt.

Sammantaget innebär detta att det är viktigt att inte glömma bort gångtrafik som en del av resorna. Det är dock svårt att dra mer specifika slutsatser eller ge riktade rekommendationer då vi i denna kartläggning saknar exempel på hur detta görs på bästa sätt.

Gångtrafik är ett viktigt komplement till andra typer av resor



Vanligt att insatser kombinerar åtgärder

Kombinerade insatser syftar till att minska bilresandet och öka antalet hållbara och hälsosamma resor genom att implementera kombinerade åtgärder. Till exempel kan detta innebära insatser som syftar till att både minska biltransporter direkt genom informationskampanjer samt uppmuntra bilresenärer till att istället cykla eller resa kollektivt. Dessa insatser är mer resurskrävande och genomförs ofta av en kommun eller region med extra finansieringshjälp.

Kombinerade insatser genomförs ofta som en del i större projekt

Kombinerade insatser genomförs ofta som del i större projekt (flera i kartläggningen finansierade av Energimyndigheten) där målet är att på alla möjliga olika sätt minska ett hushålls, företags eller skolas utsläpp. Kombinationer av insatser är ett fenomen som börjat testas relativt nyligen – flera av insatserna inom ramen för kartläggningen har påbörjats sedan 2018.

Handlar ofta om att göra alternativa färdmedel mer lättillgängliga

Den största delen av insatserna innefattar att på något sätt göra alternativa färdmedel (cykel och kollektivtrafik) mer lättillgängliga kombinerat med någon annan typ av insats för att se till att skifta beteende mot hållbara färdmedel (utbildningar, coaching eller tävlingar).

En underkategori av dessa insatser är Mobility-as-a-Service (MaaS) som syftar till att samla möjligheterna att planera, boka och betala för olika typer av transportsätt i en och samma digitala plattform.

Figur: Kombinerade insatser



Kombinerade insatser är effektiva men svåra att skala upp

Resultaten från de kartlagda insatserna tyder på att de har effekt, det vill säga att de på olika sätt kan bidra till minskade utsläpp.

Flera utmaningar som försvårar att skala upp resultaten

De kartlagda insatserna står dock inför flera utmaningar som försvårar att skala upp resultaten. Eftersom insatserna till stor del är genomförda i närtid vet vi inte hur stor del av observerade effekter som håller i sig på lång sikt. Insatserna är också resurskrävande – ofta behöver det spenderas en stor del tid och energi enbart för att försöka minska utsläppen från en enskild aktör.

Resultaten från MaaS-insatser är otydliga

Resultaten från MaaS-insatser är oklara – ingen tydlig effekt går att utläsa. I Stockholm avslutades precis ett MaaS-initiativ som inte lyckades etablera sig på marknaden.¹

Kombinerade insatser är effektiva

Ett tydligt resultat från de kartlagda insatserna är att om individer ges möjlighet och information om alternativa, hållbara färd sätt leder det till någon form av beteendeförändring. Sammantaget tyder resultaten på att kombinerade insatser bör användas i fortsättningen, givet att det är möjligt att designa insatser som inte kräver för stora resurser.

Kombinerade insatser har



Ökat andelen hållbara färdmedel för resor till en skola från 59 till 80 procent



Minskat antalet resta kilometer med bil med 21 procent under testperioden



Minskat kostnaderna från en bilpool med 30 procent genom övergång till elbilar

Slutsatser från kartläggningen

Cykel- och prova-på-insatser är vanligast

Vår kartläggning visar att de vanligaste insatserna är insatser som främjar ökad cykling samt olika former av prova-på-insatser.

En av tre insatser syftar till att främja ökad cykling

Av alla olika transportsätt är ökad cykling den vanligaste typen av insats. Den näst vanligaste typen av insats syftar till att direkt minska bilresandet (men utan att försöka skifta över resor till något annat färdmedel). Att cykelinsatser är vanliga kan bero på att cykling utgör det transportsätt som är både hållbart och hälsosamt, men samtidigt effektivt (i jämförelse med gångtrafik).

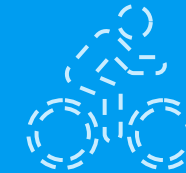
Den vanligaste typen av insats är prova-på-insatser

En av fyra insatser är för att prova-på-insatser och utgör en stor del av cykelinsatserna i kartläggningen. Att prova-på-insatser är den vanligaste insatstypen beror troligtvis på att insatserna är relativt lätta att förstå och implementera. Detta gör det troligtvis enklare att marknadsföra insatserna både mot beslutsfattare och mot den potentiella målgruppen.

Ej tydligt om insatserna har hållbarhets- eller hälsfokus

För många insatser är det inte tydligt om de har hållbarhets-, hälsfokus eller båda. Ett flertal insatser har enbart ett hållbarhetsfokus då de ej avser öka hälsosamt resande. Men bland insatserna för ökad cykling och de kombinerade insatserna är det inte alltid tydligt om insatsen görs med hållbarhets-, hälsfokus eller både och. För vissa insatser mäts både hållbarhets- och hälsoutfall men för andra mäts enbart insatsens påverkan på utsläpp.

Illustration: De vanligaste kartlagda insatserna



En av tre kartlagda insatser syftar till att främja cykling



En av fyra kartlagda insatser är en prova-på-insats

Regioner, kommuner, företag och akademi genomför insatser

Kartläggningen visar att det finns en stor bredd i vilka typer av aktörer som väljer att genomföra insatser för att öka det hållbara och hälsosamma resandet. Aktörer i vår kartläggning inkluderar städer, kommuner, regioner, regionala kollektivtrafikorganisationer, företag och akademi. Den stora variationen tyder på att det finns en utbredd vilja att arbeta med dessa insatser på olika nivåer av samhället.

Samverkansprojekt tenderar att vara större i omfattning

Samverkansprojekt (flera aktörer går ihop) tenderar att vara större i omfattning än insatser som genomförs av aktörer på egen hand. Majoriteten av insatserna i vår kartläggning genomförs av enskilda aktörer. Men flera av de största insatserna (som sträcker sig över längst tid, som riktar sig till störst antal individer eller som inkluderar flest insatser i kombination) genomförs av flera olika aktörer i samverkan (se exempel).

Väldigt få insatser genomförs av civilsamhället

I vår kartläggning förekommer nästan inga insatser av civilsammansorganisationer. Dessa organisationer (till exempel Cykelfrämjandet, Hyresgästföreningen, Gröna Bilister) är alla intresserade av att verka för ett mer hållbart resande, men kartläggningen visar inte att de arbetar med direkta insatser (för flera av dem beror det troligtvis på otillräckliga resurser).

Statliga aktörer förekommer mer sällan än kommuner och regioner men i vissa fall används deras medel för att finansiera dessa typer av insatser. Exempelvis av Energimyndigheten och Vinnova.

Exempel: LIMA

LIMA-projektet är ett samarbete mellan en rad olika aktörer för att i samverkan utveckla teknik och affärsmodeller som kan förbättra tillgången till mobilitet. Projektet genomförs i Lindholmen Science Park.

Projektet involverar 1000 anställda i en storskalig pilot. I projektet ingår konceptutveckling av en fysisk samlingsplats för lokala transporter och utvärdering av såväl beteendeförändringar bland projektets resenärer.

Projektet genomförs i ett samarbete mellan företag, staden, regionala kollektivtrafikorganisationer, högskolor och med finansiering av myndigheter.

Några av de vanliga insatserna förändrar beteenden

Vår kartläggning tyder på att ett urval av de vanligaste insatserna ändrar resebeteenden, i alla fall på kort sikt. Att de insatser som är effektiva även är bland de vanligaste tyder på att aktörer (medvetet eller inte) är mer benägna att testa insatser som redan visat sig fungera. Kartläggningen visar att följande fyra typer av insatser tycks vara effektiva för att åstadkomma beteendeförändring:

Prova-på-kampanjer: Flera studier visar att prova-på-insatser för både kollektivtrafik och elcyklar har effekt under testperioden. Samtliga kartlagda studier visar att individer förändrar sina resebeteenden i någon utsträckning. Bevisen är starkast för kollektivtrafik och där finns även studier som tyder på att insatserna har långsiktiga effekter.

Höjda parkeringsavgifter: Studier från utlandet (Australien och Storbritannien) visar på att höjda parkeringsavgifter är ett effektivt sätt att minska biltrafiken i och till en stad eller stadsdel. Det finns även bevis som tyder på att det är effektivt för att skifta resor från bilar till kollektivtrafik.

Bilpooler: Framförallt finns studier som tyder på att arbetsplatser kan införa tjänstebilpooler för att minska antalet tjänsteresor och pendlingsresor med bil.

Riktade kombinerade insatser: Insatser som kombinerar information, coaching, tävlingar och prova-på-kampanjer får effekt under testperioden. Insatserna är dock resurskrävande och svåra att skala upp.

Steg 1 och 2 av Trafikverkets fyrstegsprincip

Steg 1: Tänk om

Överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Beteendeinsatser som kan användas:

- Prova-på-kampanjer
- Bilpooler
- Riktade kombinerade insatser

Steg 2: Optimera

Genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Beteendeinsatser som kan användas:

- Höjda parkeringsavgifter

Behov av insatser som fokuserar på annat än arbetspendlare

Insatser riktar sig till största del mot arbetspendlare med bil. Detta är rimligt då det är bilresande som är den potentiellt den viktigaste delen för att minska utsläppen från transportsektorn. Men att fokus i så pass många insatser är arbetsresande gör att vi saknar en god uppfattning om hur insatser kan påverka andra typer av resande.

Vissa insatser påverkar vardagsresande, men detta är sällan i fokus. Detta är särskilt viktigt då arbetsresor endast utgör mellan var femte till varannan resa (beroende på vilken studie som används).¹

Inga studier har tagit hänsyn till könsskillnader

Utöver de insatser som Vinnova finansierat riktade mot att öka cykling bland kvinnor har vi inte identifierat några studier som tagit hänsyn till könsskillnader. Vi har inte heller hittat insatser som analyserar hur insatser påverkar individer baserat på socioekonomisk status, bostadsområde eller liknande.

Insatserna saknar en variation i målgrupper

Insatserna ofta genomförs i områden som redan är positivt inställda till hållbar mobilitet. Individer som deltar i insatser är ofta boende i områden där det redan finns ett etablerat intresse och fokus på hållbart resande.

Bristen på variation i målgrupper gör att det är svårt att avgöra vilka effekter en insats skulle ha om den hade implementeras i ett område med mindre positiv syn på hållbart resande.

Tabell: Typ av resa och kommuntyp

Typ av resa	Kommuntyp
Arbetsresa <u>Görs tillräckligt</u> Många insatser är riktade mot arbetsresande	Större städer <u>Görs tillräckligt</u> Många insatser genomförs i större städer med omgivning
Vardagsresa <u>Görs till viss del</u> Vissa insatser som fokuserar på arbetsresande påverkar även vardagsresor	Medelstora städer <u>Görs tillräckligt</u> Många insatser genomförs i medelstora städer med omgivning
Semesterresa <u>Görs för lite</u> Mycket få insatser genomförs för att påverka semesterresor	Små städer och landsbygd <u>Görs för lite</u> Mycket få insatser genomförts i små städer och på landsbygden

Effekter behöver mätas på lång sikt och med kontrollgrupp

Många insatser har bristfällig effektmätning och långsiktiga effekter mäts alltför sällan. Detta innebär att vi saknar information om vilka insatser som är effektiva på kort och lång sikt. Vi kan inte avgöra om insatser enbart påverkar attityder, motivation och kunskap eller om de faktiskt ändrar beteenden på lång sikt.

Brist på evidens om effekter på lång sikt

En stor andel av de insatser som kartlagts uppvisar effekter under testperioden men sällan påvisas på huruvida de observerade effekterna kvarstår efter periodens slut. Ofta sker ingen uppföljning alls. Och när det görs uppföljningar framgår att vissa insatser som har effekt på kort sikt inte har långvariga effekter (se exempel från *When Nudges Aren't Enough* på nästa sida).

Insatserna mäter sällan effekter i jämförelse med en kontrollgrupp

Insatserna mäter sällan effekter i jämförelse med en kontrollgrupp. Ofta görs effektmätningen enbart som före- och efterjämförelser. En testgrupp med frivilliga i en insats är troligtvis mer öppna för att ändra sina beteenden än genomsnittspersonen. Och därför kan det vara svårt att avgöra om en insats har samma effekt med individer som inte har lika stor vilja att ändra sina beteenden.

När behövs effektmätning?

För att kunna avgöra om en insats kräver en gedigen effektutvärdering bör till exempel följande aspekter tas i beaktning:

- Har insatsen tidigare utvärderats på lång sikt (till exempel månader efter testperiodens slut)?
- Under vilka förutsättningar var insatsen effektiv? Gäller dessa även för ens egna kontext?

Om en insats effektutvärderats enligt en etablerad metod i en liknande kontext som den egna, och effekterna består på lång sikt, då minskar behovet av att effektutvärdera den egna insatsen.

Utvärdera för effekt genom en randomiserad kontrollstudie

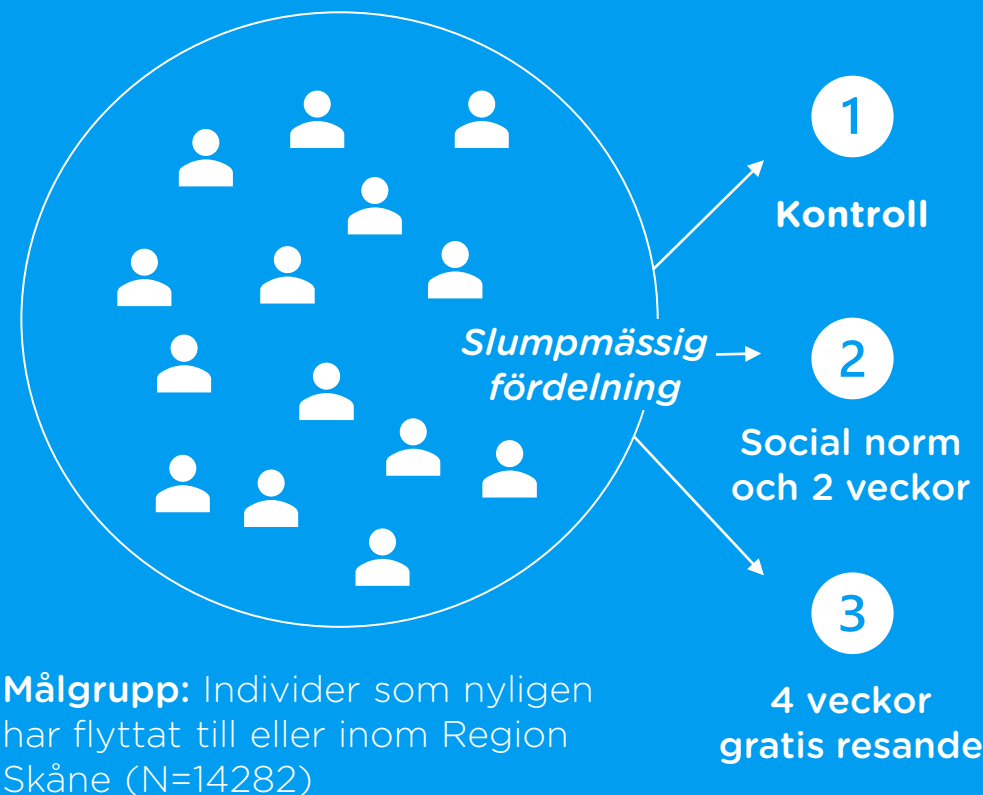
Exempel: When nudges aren't enough¹

Skånetrafiken genomförde en studie tillsammans med två forskare där de undersökte effekten av prova-på-kort i kollektivtrafiken under en begränsad tidsperiod. I studien delades målgruppen (personer som nyligen flyttat inom eller till regionen) slumpmässigt in i tre olika grupper där samtliga fick ett resekort skickat till sig (se nedan). Förutom ett resekort mottog de också ett informationsblad från Skånetrafiken.

1. Standardinformationsblad och resekort med två veckor gratis resande (kontrollgrupp)
2. Informationsblad med ett normativt budskap och resekort med två veckor gratis resande. Budskapet var: "Totalt reser 72% av oss skåningar kollektivt någon gång. Så häng med dina nya grannar och prova på!"
3. Standardinformationsblad och resekort med fyra veckor gratis resande.

Effekten mättes på faktiskt användning av resekortet. Resultaten visar att under testperioden har båda tidsperioderna för prova-på-kortet (två respektive fyra veckor) tydliga effekter. Däremot kunde de inte utläsa någon effekt av att inkludera normativ information. Den långsiktiga uppföljningen (efter sex månader) visar att enbart gruppen som fick kortet i fyra veckor fortsätter att i högre grad resa kollektivt.

Illustration: Experimentdesign



Det behövs mer kunskap om beteendeförändring

Vår sammanställning tyder på att det saknas tillräcklig kunskap bland beslutsfattare om hur infrastruktur och insatser påverkar individers resebeteenden.

Förväntningarna på vad som är möjligt att åstadkomma är för höga

Experterna vi har intervjuat att förväntningarna på vad som är möjligt att åstadkomma genom beteendepåverkan ofta är för höga. En insats som visat sig effektiv i ett sammanhang är inte nödvändigtvis verksam i ett annat. Detta kan exempelvis bero på att den lokala infrastrukturen inte möjliggör för beteendeinsatsen att ha effekt.

Beteendexpertis bör kombineras med mobilitetsexpertis

Experterna lyfter även att beteendexpertis bör kombineras med mobilitetsexpertis och att det är dagsläget saknas tillräckligt med kunskap om hur beteendeförändring uppstår. Det kan till exempel handla om att i högre grad använda insikter från fält som beteendekonomi eller psykologi. De nämner också att beteendeperspektivet bör tas i beaktan redan i planerings- och byggfasen av infrastruktur.

Delar av Trafikverkets fyrstegsprincip tenderar att förbises

Enligt experterna tenderar också Trafikverkets steg 1 (Tänk om) och steg 2 (Optimera) i fyrstegsprincipen att förbises. Det leder till att kostnadseffektiva insatser som bygger på befintlig infrastruktur förbises inte implementeras.

Illustration: Vägen framåt



Effektiv och ändamålsenlig stadsplanering

För att nå en positiv samhällsförändring måste vi inkludera insikter om mänskligt beteende.

Beteendeinsikter kombinerar empiriskt testade insikter om mänskligt beteende och beslutsfattande från en mängd forskningsområden, främst psykologi och beteendekonomi.

Rekommendationer

Sprid kunskap om de insatser som fungerar

Vår kartläggning visar att det finns insatser som tycks fungera för att förändra beteenden. Framförallt prova-på-kampanjer och höjda parkeringsavgifter. Dessa insatser har provats i flera kontexter och i vissa fall utvärderats med rigorös effektmätning.

Vi rekommenderar aktörer i samhället att testa att implementera dessa typer av insatser. Exempelvis kan kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter testa att införa prova-på-kampanjer i syfte att öka resandet med cykel och/eller kollektivtrafik. Företag och stadsförvaltningar kan också testa att höja parkerings-avgifter för att minska bilresandet.

Vinnovas roll: sprid kunskap och best-practice

Vi föreslår att Vinnovas roll är att bidra till detta arbete genom sprida kunskap om vilka insatser som fungerar och genom kunskapsdelning möjliggöra för fler aktörer att själva genomföra dessa typer av insatser.

Vinnova bör även ge aktörer information om vad som är best-practice för beteendeinsatser, exempelvis genom en åtgärds katalog som sammanställer olika insatser och deras effekter. Vinnova bör även stötta aktörer som vill skala upp fungerande insatser.

Vinnova kan:

- ➔ Anordna erfarenhetsutbyten där aktörer som gjort insatser kan dela med sig av sina insikter
- ➔ Informera om vad som är best-practice för dessa typer av insatser
- ➔ Genom kunskap och expertis stötta aktörer som vill skala upp fungerande insatser

Stötta insatser riktade mot fler restyper, färdmedel och målgrupper

Vår kartläggning visar att en stor del av insatserna riktar sig mot arbetspendlare med bil, ofta i större städer. Detta innebär att kunskapen om hur insatser påverkar andra typer av resor (fritidsresor eller flygresor) och andra målgrupper (individer på landsbygd) är bristfällig.

Vi rekommenderar aktörer i samhället att göra fler beteendeinsatser som riktar sig mot resor där vi saknar vetskap om hur effektiva insatserna kan vara. Exempelvis bör det testas om beteendeinsatser kan påverka flygresande.

Vinnovas roll: finansiera insatser som använder beteendeinsatser

Vi föreslår att Vinnovas roll är att bidra till detta arbete genom att finansiera insatser som syftar till att genom beteendeinsatser påverka resebeteenden för restyper (fritidsresor, semesterresor), transportsätt (flygresor) eller målgrupper (boende i småstäder eller på landsbygd) där kunskapsunderlaget är begränsat.

Vinnova kan:



Finansiera beteendeinsatser som riktar sig mot fler restyper (till exempel semesterresor)



Finansiera beteendeinsatser som riktar sig mot fler färdmedel (till exempel flygresor)



Finansiera beteendeinsatser som riktar sig mot fler målgrupper (till exempel individer boende i mindre städer eller på landsbygd)

Ställ krav på effektmätning enligt etablerade metoder

Vår kartläggning visar att många insatser har bristfällig effektmätning och att långsiktiga effekter mäts alltför sällan. Detta innebär att det, trots att många insatser har genomförts, är svårt att avgöra vilka insatser som är mest effektiva när gäller att påverka resebeteenden.

Vi rekommenderar aktörer i samhället att göra fler beteendeinsatser där effekter mäts enligt ett systematiskt tillvägagångssätt. Till exempel bör effekter mätas genom att använda en kontrollgrupp och resultaten av insatsen bör följas upp en längre tid efter testperiodens slut.

Vinnovas roll: ställ krav på effektmätning

Vi föreslår att Vinnovas roll är att bidra till detta arbete genom att ställa krav i utlysningar på att genomförare ska ha god kompetens inom effektmätning och att insatser ska implementeras med effektmätning enligt etablerade metoder (se exempelvis sida 39 där en så kallad randomiserad kontrollstudie beskrivs).

Vinnova bör även bidra genom att finansiera projekt över längre tid för att på så sätt möjliggöra långsiktig effektmätning.

Vinnova kan:

- Ställa krav i utlysningar på att genomförare har god kompetens inom effektutvärdering
- Ställa krav i utlysningar på att effektutvärdering sker enligt etablerade metoder
- Finansiera insatser över längre perioder för att möjliggöra långsiktig effektmätning
- Samla in och förmedla kunskap om goda exempel på insatser med god effektmätning

Ökad samverkan och kunskapsdelning om beteendeinsatser

Vår kartläggning visar att många aktörer genomför beteendeinsatser för hållbart och hälsosamt resande, men att relativt få projekt görs av aktörer i samverkan.

Genom ökad samverkan och erfarenhetsdelning motverkar vi organisatoriska stuprör, vilket stärker förutsättningarna för innovativa lösningar och ökar sannolikheten att för önskad effekt nås. Samverkan kan också bidra till en bättre förståelse för vilka insatser som är effektiva eller hur effektmätning av en beteendeinsats bör gå tillväga.

Vi rekommenderar att fler aktörer i samhället samverkar för att påverka resebeteenden. Till exempel kan kommuner och aktörer från näringslivet samverka för att främja hållbara resvanor på landsbygden. Därtill behövs också ett större fokus på att få in beteendexpertis i planeringen och genomförande av mobilitetsinsatser.

Vinnovas roll: främja samverkan för beteendeinsatser

Vi föreslår att Vinnovas roll är att bidra till detta arbete genom intern samverkan om beteendeinsatser mellan fokusområden. Vinnova bör även skapa förutsättningar för främja extern samverkan och erfarenhetsutbyte mellan myndigheter som genomför beteendeinsatser. Både inom mobilitet men också andra områden.

Vinnova kan:

- Dela kunskaper om beteendeinsatser internt inom Vinnova (exempelvis mellan hållbar mobilitet och hållbar samhällsbyggnad)
- Samverka med andra offentliga aktörer om både beteende- och mobilitetsfrågor. Till exempel Energimyndigheten och Trafikverket
- Utveckla forum för dialog mellan myndigheter, alternativt nyttja befintliga forum, för samverkan och erfarenhetsutbyte

Författare:

Evelina Gunnarsson

evelina.gunnarsson@ramboll.com

Mattias Almqvist

mattias.almqvist@ramboll.com

Erica Iseborn

erica.iseborn@ramboll.com



Referensgrupp:

André Kingstedt

andre.kingstedt@ramboll.se

Karin Blomsterberg

karin.blomsterberg@ramboll.se

Mattias Alfredsson

mattias.alfredsson@ramboll.se

Referenslista

Kartläggningen bygger på följande källor

- Andersson, A., Hiselius, L. W., & Adell, E. (2018). Promoting sustainable travel behaviour through the use of smartphone applications: A review and development of a conceptual model. *Travel behaviour and society*, 11, 52-61.
- Andersson, A. S., Adell, E., & Hiselius, L. W. (2021). What is the substitution effect of e-bikes? A randomised controlled trial. *Transportation research part D: transport and environment*, 90, 102648.
- Bellander, A. (2019). *Beteendepåverkande åtgärder i planering för ökat kollektivt resande - en studie om Enköpingsprojektet*.
- Berg, Jessica, et al. (2018), *Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd och i mindre tätorter: resultat från förstudien KomILand*.
- Boverket, 2018, *Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen*
- Dagens industri, *Fick unikt avtal med SL - nu är resan över för techbolaget: "Vi har kämpat"*, 2021, hämtad 2021-09-01 från <https://www.di.se/digital/fick-unikt-avtal-med-sl-nu-ar-resan-over-for-techbolaget-vi-har-kampat/>
- Drive Sweden, 2021, *LIMA - Om projektet*, hämtad 2021-09-01 från <https://www.drivesweden.net/lima/om-projektet>
- Durand, A., Harms, L., Hoogendoorn-Lansier, S., & Zijlstra, T. (2018). *Mobility-as-a-Service and changes in travel preferences and travel behaviour: a literature review*. KiM| Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
- Ekener, E. & Albiz, N., 2020, *Hållbar mobilitet på landsbygden*
- Energimyndigheten, 2018, *Elbilspoolen i Karlskrona finansierar sig själv*, hämtad 2021-09-01 från <https://www.energimyndigheten.se/arkiv-for-resultat/Resultat/elbilspoolen-i-karlskrona-finansierar-sig-sjalv/>
- Energimyndigheten, 2018, *Från bil till elcykel i Tyresö kommun*, hämtad 2021-09-01 från <https://www.energimyndigheten.se/arkiv-for-resultat/Resultat/fran-bil-till-elcykel-i-tyreso-kommun/>
- Energimyndigheten, 2018, *Hållbara transporter till och från skolor*, hämtad 2021-09-01 från <https://www.energimyndigheten.se/arkiv-for-resultat/Resultat/konsten-att-lyckas-med-ett-projekt-for-hallbara-skolresor/>
- EPOMM, 2021, *Proposed approach for developing a European Strategy on Mobility Management as a contribution to the European Green Deal by EPOMM*
- Fastighetsägarna m.fl., 2020, *Framtiden för parkering och nya bostäder*
- Forskning.se, 2018, *Folkligt stöd förutsättning för fossilfri framtid* hämtad 2021-09-01 från <https://www.forskning.se/2018/05/22/folkligt-stod-forutsattning-for-fossilfri-framtid/>
- Fotgängarnas förening, 2020, *Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet till bil*
- Gravert, C. A., & Olsson Collentine, L. (2019). *When nudges aren't enough: Incentives and habit formation in public transport usage*.

Kartläggningen bygger på följande källor, fortsättning

- Gröna bilister, 2018, *Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen*
- Hållbar stad, 2021, *Färre bilpendlar i Linköping*
<https://www.hallbarstad.se/farre-bilpendlar-i-linkoping/>
- Hållbar utveckling väst, 2014, *Testcyklisterna – Om att byta från bil till cykel*
- IVL – Svenska miljöinstitutet, 2021, *Parkerings beskattning - en litteraturstudie*
- KTH, 2021, *Legitimeringsprocesser för att inte handla i klimatfrågan*, hämtad 2021-09-01 från
<https://www.kth.se/sv/philhist/historia/forskning/environmental-humani/understanding-justification-of-climate-change-nonaction-1.883728>
- Länsstyrelsen Skåne, 2020, *Slutrapport – Hållbar bilism*
- Länsstyrelsen Skåne, 2020, *Slutrapport – Hållbara företagsresor i Skåne*
- MeBeSafe, 2021, *Flat lines to help cyclists use a safe speed and get aware*, hämtad 2021-09-01 från <https://www.mebesafe.eu/cyclist-nudge/>
- Ramboll, 2019, *Att bryta en vana*
- Regeringskansliet, 2020, *Nytt stöd för civilsamhällets arbete med ökad cykling*, hämtad 2021-09-01 från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/10/nytt-stod-for-civilsamhallets-arbete-med-okad-cykling/>
- Region Skåne, 2020, *Slutrapport – Fler cyklisterna på nya cykelvägar*
- Tillväxtverket, 2018, *Läges- och slutrapport – Knuffa resan rätt*
- Trafikverket, 2011, *Hållbart resande i praktiken*
- Trafikverket, 2019, *Delad mobilitet i Norden*
- WWF, 2019, *Transportstudien 2019*
- Wynes, S., & Nicholas, K. A. (2017). The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters*, 12(7), 074024.

Bright
ideas
Sustainable
change.

RAMBOLL