

**Projektnamn:** Knuffa resan rätt

**Programområde:** Östra Mellansverige

**Ärende ID:** 20201042

## Bakgrund och omvärld

### Bakgrund

Minskad klimatpåverkan från transporter är kanske Sveriges största utmaning för att nå klimatmålen, likväl EU:s 2020 mål. I Sverige finns högt ställda mål om bland annat en fossilfri fordonsflotta till 2030. I alla utredningar från statliga myndigheter (ex Färdplan 2050 och Utredningen om fossilfri fordonstrafik) lyfter man fram att det inte räcker att byta bränsle för att nå klimatmålen inom transportsektorn utan att även beteendeförändring måste till. Alla kommuner som deltar i det här projektet har egna högt ställda mål om att förändra transporterna både för att minska klimatpåverkan och för att möjliggöra en tät, attraktiv stad som lockar rätt typ av arbetskraft och kan bidra till ett innovativt företagsklimat. Genom en samverkan inom regionen kring dessa frågor underlättas övergången till en koldioxidsnål region.

Nudging eller "knuffa" är ett relativt nytt sätt att jobba med beteendeförändring. Genom små, enkla knuffar ska människor styras till att göra ett önskat val utan att nödvändigtvis värderingarna har ändrats. Naturvårdsverket (NV) är en av de som har uppmärksammat att detta nya arbetssätt inom beteendeförändring skulle kunna vara fruktsamt att använda för att göra oss mer klimatsmarta i våra vardagsrutiner. Förra året gav de ut rapporten Nudging: Ett verktyg för hållbara beteenden? I slutsatserna från rapporten lyfter NV bland annat att man vill identifiera svenska erfarenheter, mer eller mindre framgångsrika, vid avsiktlig eller oavsiktlig användning av nudging. Det här projektet adresserar det behovet och skapar ett antal exempel på nudging inom transportområdet.

Nudgingverktyg har med framgång använts av myndigheter i folkhälsokampanjer, för att öka individers sparande, eller för att minska energiförbrukningen i hemmet. Mycket av grundtänkandet kring nudging har också används i kommersiella reklam- och marknadsföringskampanjer. Några exempel som brukar lyftas fram är:

- Små tallrikar på restaurangbufféer ger mindre matsvinn.
- Tryckta fotspår till papperskorgar har visat sig minska nedskräpningen.
- Information om grannarnas energiförbrukning på elräkningen kan minska användningen hos de som ligger över snittet.
- Att placera frukt istället för godis nära kassan gör att fler väljer frukt istället för godis.

Nudging handlar om mänskligt beteende, vilket ger intressanta möjligheter att integrera horisontella kriterier i projektets upplägg och aktiviteter. Könsmönstret i hur människor transporterar sig är tydligt. Enligt Trafas resvaneundersökning 2011–2014 så sker ca 60

% av männens resor med bil medan motsvarande siffra för kvinnor är knappt 50 %. Projektet måste förhålla sig till detta och se om det går att jämna ut dessa skillnader så att män i mindre utsträckning kör bil. Även etnisk mångfald, funktionshinder, religion, sexuell läggning/praktik, könsidentitet, ålder och intersektionalitet är viktiga aspekter för projektet att ta hänsyn till. Hållbarhetsdimensionen är en väsentlig del av och genomsyrar hela projektet.

Genom att samverka regionalt får kommunerna kraft att testa en större mängd åtgärder i en likartad kontext. Det kan i sin tur leda till en snabb och effektiv kunskapsöverföring i dessa frågor inom regionen eftersom de större kommunerna (som deltar i det här projektet) ofta enkelt kan sprida erfarenheterna till mindre kommuner i närområdet som inte har lika stora egna resurser att testa åtgärder. Genom det här projektet får Östra Mellansverige en möjlighet att bli en föregångsregion inom ett relativt nytt fenomen i Sverige och inom EU där man kombinerar offentligt policyarbete med kostnadseffektiva hållbarhetsåtgärder med regionens innevånare som en tydlig målgrupp.

### **Omvärd och samverkan**

Nudging är relativt nytt även för EU jämfört med till exempel USA, särskilt när det gäller att använda nudging inom policyskapande. Det är en aning paradoxalt då EU samtidigt understryker medborgarnas och konsumenternas betydelse för energieffektivisering och förnybar energi (exempelvis Energimärkningsdirektivet). Därför har EU finansierat forskningsprojektet "Green Lifestyles, Alternative Models and Upscaling Regional Sustainability" genom Sjunde ramprogrammet. Projektet syftar till att utveckla en ökad förståelse för en övergång till hållbara livsstilar och en grön ekonomi i Europa samt att hitta de mest effektiva sätten att stödja och påskynda denna övergång. Projektet har en övergripande målsättning att hitta sätt att bidra till klimatmålen i Europa 2020. Projektet har inga svenska deltagare och pågår mellan 2014 och 2016.

Det här projektet kompletterar flera pågående eller planerade ERUF-projekt i regionen, exempelvis Förstudie: Fossilfria resor och transporter, Laddstolpar för el-fordon ÖMS. Kunskap inom nudging skulle kunna förstärka dessa projekt. Det är enbart Förstudie: Hållbart resande som går in på nudging. Övriga projekt hanterar andra delar av omställningen till en transporteffektiv region och därmed koldioxidsnål ekonomi. Till skillnad från Förstudie: Hållbart resande så testar och utvärderar det här projektet nudging-åtgärder och därmed fyller det en viktig kompletterande funktion. Flera aktörer från dessa projekt kommer att engageras i referensgruppen och de är också en av målgrupperna för spridningsaktiviteterna.

Linköpings kommun har genomfört ett tidigare nudgingprojekt, Hållbara kvarteren i Lambohov, med finansiering från Delegationen för Hållbara städer. I det här projektet kommer erfarenheter därifrån att tas med.

### **Koppling till det lokala näringslivet**

Grönt och klimatsmart arbete är ett växande område för affärer både för mindre företagsetableringar och som CSR i större företag. Resultatet från projektet är dels intressant för mindre företag som jobbar direkt med förändringsarbete, kommunikation och marknadsföring (särskilt inom miljöområdet) och dels för företag med ett aktivt CSR-arbete.

Större arbetsplatser kan genom projektet få tips på hur de kan jobba med anställdas resor i och till jobbet. Projektet kommer samarbeta med flera olika företag inom ramen för de tester som genomförs på lokal nivå. Uppsala kommun kommer att jobba direkt riktat mot det lokala näringslivet inom ramen för deras initiativ Klimatprotokollet.

## Mål och resultat

### Mål

Övergripande mål är att minska kommunernas och regionens koldioxidutsläpp samt gynna ett mer hållbart och hälsosamt transportbeteende hos regionens medborgare.

Projektmål: 10 % minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp utifrån ett tänkt nollscenario för de olika delprojekten.

Kvalitativa delmål:

- Skapa ny kunskap om hur nudging kan användas inom transportområdet och om effekten består projekttiden ut.
- En tydlig redogörelse för skillnader och likheter mellan nudgingmetoder och traditionellt mobility management arbete.
- Ta reda på vilka nudgingåtgärder som är tillämpbara i ÖMS-regionen, inom vilka delområden det är enklast att nå effekt samt vilka åtgärder som fungerar för olika typer av målgrupper inom regionen.
- Ökad bekvämlighet, säkerhet och enkelhet för hållbara resenärer.
- Skapa en lättförståelig kommunikation där symboler och enkla texter skapar effektiva nudgingåtgärder som når alla oavsett ålder och språkkunskaper.

Kvantifierbara delmål:

- En ökning av andelen cyklist- och kollektivtrafikresenärer med 5-10 % utifrån ett tänkt nollscenario för de olika delprojekten.
- En jämn könsfördelning för de som berörs av projektets aktiviteter.

Vid utvärderingen av de kvalitativa målen kommer projektet utgå från vedertagna koldioxidvärderingsmodeller från Energimyndigheten, NV och Trafikverket.

Utvärderingsmodellen MaxSumo är framtagen inom EU för att utvärdera projekt om hållbara transporter. Den kommer sannolikt användas för delar av utvärderingen av projektet.

### Målgrupper

Primär målgrupp är resenärer inom regionen som kan minska sina klimatutsläpp. Detta är dock en väldigt bred målgrupp. Mellan primär målgrupp och sekundär målgrupp kan man säga att det finns en mellannivå som utgörs av kommuner och ev. andra större organisationer som är genomförare av nudgingåtgärder. Det är där som det konkreta

arbetet genomförs som sedan syftar till att påverka den primära målgruppen medborgare.

Bland de sekundära målgrupperna finns statliga myndigheter eftersom de ofta har det övergripande ansvaret för att bygga en koldioxidfri ekonomi samt forskare inom beteendevetenskap, miljö och transporter som behöver fler fallstudier kring nudging som metod för ett hållbart beteende. Konsultbolag som arbetar med beteende, marknadsföring och pr är också en sekundär målgrupp.

### **Förväntat resultat vid projektavslut**

Följande saker kommer att finnas som ett direkt resultat vid projektavslut:

- Ökad kunskap inom regionala organisationer och regionens kommuner om nudging som metod och dess möjligheter inom transportområdet.
- Ett underlag och beskrivning av effekter av nudging samt hur det kan förstärka arbetet med mobility management och hållbart resande inom ÖMS-regionen.
- Minst 5 genomförda och väl utvärderade nudgingprojekt i de deltagande kommunerna.

Utöver dessa konkreta resultat kommer även projektet ha direkta effekter inom de olika kommunerna genom minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp från resenärer i enlighet med investeringsprioriteringen.

Nudgingmetoder måste alltid göra tydliga målguppsanalyser för att vara effektiva. Att då tänka igenom hur exempelvis jämställdhet, mångfald och ålder påverkas av åtgärderna blir en självklar del av arbetet. Ett exempel på problem som projektets resultat kommer att beskriva är hur man kan jobba med sociala normer som påtryckning utan att förstärka stereotyper.

## **Målvärde för aktivitetsindikatorer**

Antal projekt som tar fram strategier/ förstudier/ analyser/ planer med utgångspunkt i fyrstegsprincipen: 5 projekt

Uppskattad minskning av växthusgaser per år: 605 ton koldioxidekvivalenter

Antal samarbetande organisationer från olika samhällssektorer: 5 organisationer

## **Organisation och genomförande**

### **Projektorganisation**

Huvudansvar för projektledningen ligger på Eskilstuna kommuns stadsbyggnadsförvaltning. Där finns en utsedd projektledare och en projektadministratör. Projektledaren sköter allt övergripande och ansvarar bland annat för möten, rapportering, upphandlingar och allmän projektledning för att nå de övergripande målen i projektet. Administratören sköter främst ekonomi och

tidsredovisning. Projektägaren ansvarar även för projektövergripande extern information och kommunikation. Bemanningen kommer ske med befintlig personal inom Eskilstuna kommun.

Varje samverkanspart har en delprojektledare/koordinator som ansvarar för arbetet inom deras organisation. Koordinatorns roll är att få det konkreta arbetet i respektive kommun gjort samt att delta i det projektövergripande arbetet genom att representera samverkansparten i projektgruppen, den ekonomiska administrationen i kommunerna kommer att skötas av delprojektledarna eller en administratör. Koordinatorerna bemannas av anställd person hos de olika samverkansparterna.

En projektgrupp med representanter från varje samverkanspart är den huvudsakliga arbetsgruppen. I projektgruppen sitter alla koordinatörer med inklusive projektledaren. Projektgruppen ansvarar för samordning av arbetet, kunskapsöverföring och kunskapspridning. Det är här som det mesta av arbetet sker och det är i första hand till den här gruppen som upphandlade kommunikationstjänster och utvärderare rapporterar. Vid behov bjuds även andra representanter in till deras möten.

En styrgrupp inrättas med en chef eller ansvarig politiker från respektive samverkanspart. Styrgruppen ska se till att projektet hanterar ekonomi och administration rätt samt att aktiviteterna genomförs i enlighet med projektbeslutet. Huvudansvaret för styrgruppen innehar Eskilstuna kommun genom trafikavdelningens chef. Projektledaren och projektadministratören deltar på styrgruppens möten.

För att få in värdefull kunskap, förankra samt sprida resultat från projektet så skapas också en referensgrupp. I referensgruppen sitter representanter från universitet och högskolor inom regionen, regionala aktörer, andra kommuner samt statliga berörda myndigheter. Några konkreta exempel som visat intresse för att sitta i referensgruppen är Mälardalens Högskola, Örebro Universitet, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, UL och regionala energikontor.

Eftersom projektet till stor del handlar om kommunikation kring nudging så kommer en gemensam konsult att upphandlas med kompetens inom det området. Denna kommer att få ansvar att stötta projektet i utformningen av kommunikationen till målgrupperna. Kommunikationen om resultatet för projektet kommer dock att genomföras internt av anställd personal inom samverkansorganisationerna, främst genom Eskilstuna kommun. Utöver kommunikationstjänster så kommer även en gemensam utvärderare av hela projektet att upphandlas.

### **Arbetsätt**

#### Steg 1

Projektet börjar med en gemensam kunskapsuppbyggnadsfas kring nudging med fokus på hur detta särskiljer sig från tidigare arbete inom kommuner med beteendeförändring. Experter bjuds in för att tala och genomföra workshops. Första seminariet genomförs som endagsträff medan workshoppen är tvådagarssträff. Under detta steg genomförs även relevanta upphandlingar som behövs för utvärdering och kunskapsstöd.

## Steg 2

Varje kommun genomför ett eller flera tester i sin hemkommun. Detta sker relativt självständigt, men i dialog med övriga parter.

- Uppsala kommun jobbar med arbetspendling till företag och arbetsplatser inom ramen för deras klimatprotokoll framförallt med koppling till cykel. Uppsala har i samarbete med olika företag och organisationer i Uppsala tagit fram kriterier för hur en cykelvänlig arbetsplats ska vara, dessa skall utvecklas ur ett nudgingperspektiv. Planen är också att utveckla konceptet och ta fram Cykelvänlig stadsdel som riktar sig till byggföretag, bostadsrättsföreningar och planerare m.fl..
- Örebro kommun tar utgångspunkt i ombyggnaden av en gata vid universitetssjukhuset (USÖ) där de ska försöka få fler att istället resa med hållbara färdmedel till sjukhuset. Informationen kan vara en kombination av skyltar och målningar på gator till sjukhusets busshållplatser och cykelparkeringar, information på hemsida och sociala medier. Arbetet samordnas med regionens arbete för hållbara resor till och från USÖ. En mindre andel bilresor är också ett kommunalt mål fram till år 2020.
- Nyköpings kommun har flera projekt där nudgingmetoder kan testas. De har tagit fram en Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta som syftar till att ställa om transportsystemet i staden med prioriteringsordning: gång, cykel, kollektivtrafik, bil genom ett aktivt arbete enligt fyrstegsprincipen. Framst gäller det att minska de korta biltransporterna. Påverkansåtgärder är främst kopplat till cykel bl.a. evenemang som Cykla i Nyköping dagen, beteendåtgärder riktade mot högstadieskolan, Park n Ridelösningar vid Rosvalla, målning, vägvisning och cyklakurser för nyanlända samt arbetspendlingsprojekt mellan Nyköping och Oxelösund.
- Västerås Stad genomför nudgingåtgärder kopplat till cykelparkeringar och cykelstråk, hur man får flera att hitta till rätt plats och rätt stråk. En undersökning gjord 2015 visade att beläggningen är väldigt ojämn, det finns en potential att effektivisera användningen av de befintliga cykelparkeringarna. Nudging har visats vara en effektiv metod för att få invånare i Köpenhamn att använda befintliga papperskorgar och på så sätt minska nedskräpningen. På liknande sätt skulle nudgingmetoder kunna utformas för att effektivisera användningen av cykelparkeringar och cykelvägar i en stad. Cykel är Västerås mest jämställda färdssätt enligt senaste resvaneundersökningen och 88 % av västeråsarna har tillgång till en cykel.
- Eskilstuna fokuserar på nyinflyttade. Gruppen har identifierats som viktig då beteendeforskning visar att många är som mest förändringsbenägna i samband med stora förändringar i livet. Åtgärderna handlar främst om olika typer av informationspaket och testmöjligheter. Totalt i Eskilstuna rör det sig om ca 4000 personer som flyttar årligen vilket gör att ett positivt resultat får stor effekt på resmönstren i staden. En samverkan kommer att sökas med bilpoolsföretag, cykelaffärer och Sörmlandstrafiken. Informationspaket skickas ut till hushållen för

att knuffa resorna i en mer hållbar riktning med testmöjligheter av bl.a. elcyklar.

### Steg 3

Under tiden som olika metoder testas så sker kunskapsutbyte genom regelbundna träffar ca 4 gånger per år samt genom regelbundna webbmöten.

### Steg 4

Gemensam utvärdering planeras och genomförs under hela projekttiden men med fokus främst i steg 4. I det här steget tas en idékatalog fram samt gemensamma erfarenheter från testerna. Här startar även spridningen av resultat inom regionen genom ett antal spridnings- och webbseminarier

#### Samverkansparter (om samverkansprojekt)

Uppsala kommun	212000-3005
Örebro kommun	212000-1967
Nyköpings kommun	212000-2940
Västerås kommun	212000-2080