

Slutrapport projekt Samåkning i Gävleborg 2016-2017

1. Sammanfattning

Projektet har pågått mellan 20160101 och 20170531. Projektet förlängdes med 3 månader till 20170831 på grund av den extra insats som gjordes med hjälp av konsultföretaget A Win Win World i maj/juni.

Regionala 1:1-medel och medfinansiering från Hofors, Ockelbo, Gävle och Nordanstigs kommuner har finansierat projektet. Totalt 640 000 kr, hälften är medfinansiering från medverkande kommuner.

Projektet har till stor del arbetat utifrån Mobilsamåkning Sweden ABs koncept och deltagande kommunerna har även valt att använda deras bokningsplattform. Under senare delen av projektperioden anlätades konsultföretaget A Win Win World för att lägga extra mycket fokus på nudging och beteendeförändring då dessa delar har varit extra svåra att arbeta med och är centrala för att få människor att börja samåka.

De lokala arbetsgrupperna har lagt ner ett stort arbete med att utveckla samåkningen lokalt men har haft svårt att få ortsbefolkning att verkligen komma igång och samåka. De flesta ortsbor tycker det är bra med samåkning men när det kommer till det egna beslutet/valet är det enklare att ta bilen och få kopplar sitt eget agerande till långsiktiga fördelar för ortens/bygdens utveckling och klimatet. Vi ser liknande problematik på andra platser i Sverige där samåkning startats upp.

Trots ett magert resultat har vi fått en bra bild över problematiken kring samåkning och hållbart resande i Gävleborgs län och har en bra grund att utgå ifrån i det fortsatta arbetet.

2. Bakgrund

Gävleborg är ett glesbefolkat län där det huvudsakliga färdmedlet är bil. Transporter står för över 40 % av länets klimatpåverkan och är en sektor som behöver genomgå omfattande förändringar för att Gävleborg ska nå det regionala och nationella målet om begränsad klimatpåverkan. Region Gävleborg har också pekat ut att den regionala utvecklingen ska styras mot tillgängliga miljöer och stärkta individer.

Enligt X-trafiks linje- och utbudsanalys, som finns med som en bilaga i Trafikförsörjnings-programmet ska orter med fler än 200 invånare ha kollektivtrafik. Trafikomfattningen styrs av ortens storlek samt hur den ligger i förhållande till andra orter.

Vid flera orter är det däremot svårt att få bärighet för en attraktiv kollektivtrafik. Gävleborg är inte ensamt om att ha en sådan struktur. För att lösa problemet bedrivs det på flera orter i landet projekt där ortsinvånarna använder samåkningsverktyg för att samordna sina resor. Kunskapen om att det finns digitala verktyg för att systematisk samåka har i tidigare studier konstaterats vara låg men potentialen vara stor i hela Sverige. Samåkning har i tidigare projekt i Sverige visats kunna stärka den sociala gemenskapen och bidra till minskade växthusgasutsläpp. Kunskapen om och möjligheterna för att genomföra samåkning som en transportlösning behöver därför höjas.

I Regionfullmäktige den 18 november 2015 beslutades att bevilja motion (LS 2013/1307) om att lokala initiativ till samåkning ska stödjas i Gävleborgs län under 1,5 år. Invånare på två olika orter i Gävleborg har också vid upprepade tillfällen under 2014 och 2015 tagit kontakt med Region Gävleborg och efterfrågat stöd för att starta egna samåkningsinitiativ. Behov har därmed identifierats från både politiker, allmänheten och Region Gävleborgs tjänstemän.

3. Nyskapande och innovativt

Samåkning har tidigare inte prövats i Gävleborgs län men finns i olika former på andra platser i Sverige och världen.

Ett webbaserat bokningsprogram har använts från Mobilsamåkning Sweden AB med specifik anpassning för mindre orter och landsbygd. Projektörerna valde själva vilket bokningssystem som de ville använda utifrån presenterade alternativ. I jämförelse med andra bokningsprogram måste användarna godkännas av den utsedda så kallade byambassdören (ansvarig för samåkning på bygden) för att kunna använda och boka resor. Detta ger extra trygghet särskilt när det gäller barn och ungdomar som ska samåka till träning och andra fritidsaktiviteter.

Under maj 2017 har en pilot genomförts i Oslättfors i Gävle kommun med extra fokus på nudging och beteendeförändring med hjälp av konsultföretaget A Win Win World som har detta som specialitet. Målet var att hitta nya sätt att locka till samåkning och förenkla arbetet på orterna.

Projektet har lett till att Region Gävleborg ingår i IVL Svenska miljöinstitutet AB ansökan ”Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd 2018-2020” till Vinnova. Projektmålet är att kostnadseffektivisera och öka klimatsmarta resmöjligheter för landsbygdens befolkning genom att utveckla samverkan mellan kollektivtrafik och samåkningstjänster. Beslut om ansökan går igenom meddelas i november 2017.

4. Projektbeskrivning, uppfyllelse av syfte, mål och målgrupp

Syftet

Syftet har varit att stimulera småorter och orter med låg turtäthet att samordna sina resor som ett komplement till kollektivtrafiken.

Mål

- Minst sju samåkningsinitiativ ska ha startat eller vara under uppstart varav minst ett i varje kommun som ingår i projektet.
- Varje samåkningsinitiativ ska ha fått redskap för att kunna fortsätta samåka på egen hand.
- Deltagarna ska efter ett år ha samåkt minst 500 mil.
- Samåkningsinitiativen ska vara en plattform för möten mellan människor av olika etnicitet, kultur, ålder och kön.

Målen är formulerade för att integrera jämställdhet, möjliggöra åldersintegrering, integration och medverka till minskad miljöpåverkan. Samåkningsinitiativen bygger ofta på att privata bilar används. Tillgängligheten till samhällsservice och arbetsmarknader stärks när fler kan dela på transportkostnaderna och människor utan körkort fortfarande har möjlighet till transporter. Tillgängligheten för fysiskt funktionsnedsatta varierar beroende på vilka fordon som används och det därför svårt att från projektets sida skapa särskilda förutsättningar för gruppen förutom att i största möjliga mån välja lokaler som är handikapanpassade när möten med föreningarna sker.

Målgrupp

Föreningar (byalag, föreningar för lokal utveckling etc.) som är intresserade av att starta samåkningsinitiativ på orten och invånare vid orterna.

Byalag och föreningar har varit de som drivit arbetet på plats förutom i Hassela där ansvarig person arbetar på kommunen.

Genomförande

1. Fördjupad marknadsanalys avseende vilka samåkningstjänster som finns tillgängliga idag.
2. Kartläggning av orter som kan vara aktuella för samåkningsprojekt.
3. Utformande av vilka kriterier som krävs för orterna ska kunna ansöka om stöd.
4. Information, dialog och utbildningar med föreningar om samåkning.

5. Med hjälp av föreningarna sprida information och föra dialog med orternas invånare om möjliga samåkningslösningar.
6. Processledning av föreningarna.
7. Löpande utdelning av ekonomiskt stöd till de orter som anses uppfylla kriterierna för stöd.
8. Workshop 18-19 april 2017 på Högbo bruks hotell för arbetsgrupperna på samåkningsorterna. Fokus beteendeförändring, nudging och planering.
9. Pilotstudie under maj 2017 i Oslättfors med hjälp av konsultföretaget A Win Win World.
10. Kortare utvärdering för styrguppen efter halva projektperioden.
11. Slutrapport, utvärdering och redovisning av projektet.

Uppnått resultat

Sedan projektstart har ett processarbete pågått för att starta upp ett samåkningsssystem på fyra orter i de fyra kommuner som medfinansierat projektet – Torsåker i Hofors kommun, Åmot i Ockelbo kommun, Oslättfors i Gävle kommun och Hassela i Nordanstigs kommun. Hofors kommun kunde inte fullfölja projektet. De medverkande orterna har ingen eller låg turtäthet med kollektivtrafik.

I respektive kommun som deltog fanns intresse från en ort i varje kommun att delta. För deltagande orter och dess arbetsgrupper har det krävts, för att nå resultat, ett intensivt och hårt arbete för att få människor att samåka, dessutom ideellt arbete utanför arbetstid och på kvällar och helger. Intresset för samåkning ute i kommunerna var inte så stort som signalerats innan projektstart. Det var också svårt att rekrytera personer till de lokala arbetsgrupperna, vilket föreningsrörelsen i stort har erfarenhet av. Utifrån målet med sju samåkningsinitiativ har tre startats upp. Hofors kommun hoppade av projektet under hösten 2016 på grund av personell resursbrist. Då projekttiden beslutades till 1,5 år (söktes för 3 år) var det mer realistiskt att koncentrera sig på en ort per kommun. Notera även att projektmålen i övrigt inte ändrades i förhållande till att projektet beviljades genomförande på ett och ett halvt år jämfört med de tre år som var grundansökan.

Ansvariga personer på orterna som drivit samåkningsuppbyggandet lokalt har utbildats i konceptet för samåkning och bokningsplattform. De har varit delaktiga i processen från början och tillsammans med projektledning och Mobilsamåkning Sweden AB format uppbyggandet av samåkningskonceptet utifrån varje ords förutsättningar. Det har varit regelbundna skype-möten med orternas arbetsgrupper för att stämna av arbetet och driva processen framåt och en gemensam sluten Facebook-sida har skapats. Projektupplägget utgick ifrån att det krävdes ideellt arbete lokalt för att kunna medverka i projektet. För att underlätta det ideella arbetet har Region Gävleborg servat och finansierat marknadsföringsmaterial, bokningsprogram, utbildningar och andra hjälpmedel samt sett till att vid projektets slut skulle finns redskap och finering från kommunerna för att orterna skulle kunna fortsätta på egen hand.

Under april och maj 2017 gjordes extra insatser i Oslättfors för en fördjupad studie och åtgärder i beteendeförändring med hjälp av konsultföretaget A Win Win World för att hitta nya sätt att locka till samåkning och förenkla arbetet på orterna (se vidare om studien sidan 4).

Samtaget har intresset för samåkning varit lågt trots bra verktyg och stora insatser lokalt. Hassela, Oslättfors och Åmot har alla startat upp arbetet för att utveckla samåknningen i sina bygder men det är bara Oslättfors och Åmot som köpt bokningsprogrammet och kommit igång med att registrera intresserade. I Oslättfors är totalt 32 personer registrerade och Åmot 19 personer (antalet invånare är 150 respektive 237) men själva samåknningen har i stort sett inte kommit igång, vilket innebär att vi inte uppnått målet med minst sju samåkningsinitiativ vara av minst ett i varje kommun som ingår i projektet och att deltagarna efter ett år ska ha samåkt minst 500 mil.

Under projektets gång har olika metoder prövats. Från starten har vi följt Mobilsamåkning Sweden ABs rekommendationer och upplägg. Vilket innebar att en handlingsplan upprättades för varje ort med följande strategi:

1. Bilda arbetsgrupp och fördela arbetsuppgifter
2. Formulera mål för orten

3. Bestämma målgrupper
4. Information
5. Inspirationsföreläsningar
6. Enkäter
7. Workshops
8. Lansering
9. Samåkningsaktiviteter och kommunikation

Styrgruppen för projektet har träffats fysiskt eller via Skype vid totalt 6 tillfällen under projekttiden. Lägesrapporterna, totalt 5 stycken samt en slutrapport, har delgivits styrgruppen, X-trafik och andra berörda inom Region Gävleborg samt andra intressenter.

Längre fram i processen har vi erfarit att samåkning på landsbygden i Gävleborg kräver större fokus än väntat på beteendeförändring då vanebeteenden är svåra att förändra i kombination med ekonomisk situation, bekvämlighet och rädsla för minskad frihet. Många kopplar heller inte samåknings, trots mycket information via olika kanaler, till bygdens utveckling i stort till exempel att fler vill flytta in på grund av bra kommunikation från/till orten, att bygemenskapen blir bättre och roligare, att äldre kan bo kvar längre, att personer utan bil kan bo där, att tillgänglighet ökas för ungdomar och funktionshindrade. I och med detta lades extra fokus på beteendeförändring under våren 2017 med hjälp av konsultföretaget A Win Win World. Deras specialitet är nudging. Nudging är en typ av beteendeinsikter. En nudge är en vänlig ”knuff” som hjälper människor att agera i önskvärd riktning utan att belöna, straffa eller förbjuda. Behövs ibland då vi människor enbart har begränsad rationalitet och i hög utsträckning går på automatik.

En pilotstudie inklusive mätmetoder och utvärdering genomfördes under maj i Oslättfors (i samförstånd med de andra orterna/kommunerna) som bedömdes vara den projektort som hade bäst förutsättningar att kunna genomföra studien under den perioden. Syftet var att med nya innovativa metoder hjälpa till i processen att öka antalet samåkare. Extra medel utöver budget sköts till för att kunna göra studien.

Upplägget och genomförandet av piloten lades upp på följande sätt;

1. *Beteendeanalys*

Gjordes i huvudsak lokalt i Oslättfors men även av projektet i sin helhet. Beteendeanalysen har tittat på tidigare forskning. Intervjuer har gjorts med byambassadörer både i Åmot och Oslättfors, personer boende på orten, projektledning, experter på mobility management på Gävle kommun. Analyserat tidigare enkäter. Analys av Mobilsamåkning-plattform/bokningsprogram.

2. *Action Lab*

En blandning av nudgingkurs och workshop som syftar till att tillsammans med klienten, representanter ur målgruppen och andra intressenter skapa idéer på lovande nudgar. Tanken är att kombinera relevanta expertisområden och den kritiskt viktiga lokalkännedomen. Detta genomfördes på Högbobruk 18-19 april tillsammans med arbetsgrupperna i Åmot och Oslättfors, projektledning, expert på A Win Win world och delar av styrgruppen (Hassela deltog inte då de ansåg sig inte komma tillräckligt långt samåkningsprocessen för att kunna dra nytta av kursen).

3. *Konceptualisering /vidareutveckling av lovande nudgeidéer*

- App för att komplettera svagheter i Mobilsamåkning-plattformen samt presentera en mer nyanserad bild av samåkning.
- Vägskyltar för att påminna om samåkning med god timing under målbeteendet: bilkörning.
- En Samåkning-”övningskörningsskylt” som sen visar när samåkning pågår.
- Hjälpa arbetspendlare och/eller familjer med barn eller tonåringar att komma igång med schemaläggning för samåkning.
- Att under en tidsperiod försöka kicka igång samåknings genom att ha en samåknings”buss” som regelbundet kör vissa sträckor.

Slutligen bestämdes, med alla inblandade, att följande nudgar skulle testas:

- App för att komplettera svagheterna i Mobilsamåkning-plattformen samt presentera en mer nyanserad bild av samåkning.
- Vägskyltar för att påminna om samåkning med god timing under målbeteendet: bilkörning. Tre olika budskap på affischerna, ett varje vecka under testperioden.



- Olika kommunikationskanaler – Facebook-grupp, affischer runt om på orten, mun-till-mun metoden genom byambassadörerna, flyers, text på Mobilsamåkning-inloggningssidan samt ortens nyhetsbrev.

4. Pilotstudie av valda nudgar

Pilotstudien pågick mellan den 15 maj och 2 juni (tiden var begränsad pga. projekttiden).

5. Utvärdering

Sammantaget ökade antalet registreringar något men vi fick inte fler att samåka med hjälp av de åtgärder som testades. Dock har vi erhållit mycket ny kunskap om samåkning och problematiken kring det i Gävleborg. Vi har också fått fram ett bra underlag för framtida utveckling av transporter på landsbygden och ”Hela-resan-arbetet”.

6. Förslag på road map för fortsatt arbete efter avslutat projekt

- Texterna och deras budskap i appen kan produceras till en skrift.
- Försöka på annan (större) ort, antingen;
 - a) med mer direkt attitydförändrande medel som huvudspår (och nudging som komplement), och då gärna utifrån texterna.
 - b) med nudgarförslagen som syftade till att med lite hårdare knuffar få folk i subgrupper att TESTA samåkning (schemaläggning för subgrupper, samåknings”buss”)
- Hjälpa till att utveckla en bokningsplattform med nudgingteoretiskt framtaget användargränssnitt samt enligt de synpunkter som framkommit som minskar bekvämlighetsgapet mellan ensamåkning och samåkning t.ex. genom att lära sig användarnas resmönster och föreslå matchningar utan att användarna behöver göra något.

5. Projektets övriga resultat och effekter på längre sikt

Trots projektets låga resultat när det gäller att få människor att samåka kommer erfarenheten av projektet och det underlag som tagits fram att var till stor hjälp i det fortsatta arbetet i länet med transporter på landsbygden och Hela-resan.

Slutsatser och huvudsakliga lärdomar

- Beteendeförändringsarbete är mycket komplicerat och kräver ofta stora förändringar av livssituationen för att människor ska ändra beteende. Troligen krävs mer direkta attitydförändrande medel som huvudspår och nudging som komplement.
- Byambassadörernas arbete med att utveckla samåkningen på orterna behöver ersättas ekonomiskt på något sätt eller lösas på annat sätt. Det krävs mycket arbete och det är ofta

redan engagerade personer på bygden som går in i denna typ av projekt. Detta blir ohållbart både för personerna i fråga och för ett långsiktigt arbete. Tyvärr förutsätts det ofta när det gäller landsbygden vilket inte är hållbart socialt och ger en skev fördelning resursmässigt mellan stad och landsbygd.

- Ett av de största hindren att samåka är bekvämlighet/förlust av frihet.
- Då orter med fler än 200 invånare ska ha kollektivtrafik enligt Trafikförsörjningsprogrammet blir invånarunderlaget för samåkning på orterna under 200 invånare i minsta laget enligt erfarenhet från andra samåkningsprojekt i Sverige (rekommendation är mer än 600 invånare).
- De flesta har råd med bil, vanligt med två bilar per familj. Kostnaderna för bilen är accepterat och ifrågasätts sällan även om det är en betydande del av en familjs budget.
- Kanske mer framkomligt att testa samåkning i subgrupper med schemaläggning eller organisera samåkningsbussar.
- I Åmot har den avgiftsfria kollektivtrafiken delvis (Kuxabussarna) konkurrerat, även om avgångarna är få.
- Enklare och användarvänligare bokningssystem krävs. Utveckla en bokningsplattform med nudgingteoretiskt framtaget användargränssnitt samt enligt de synpunkter som framkommit om plattformen som minskar bekvämlighetsgapet mellan ensamåkning och samåkning – t.ex. genom att lära sig användarnas resmönster och föreslå matchningar utan att användarna behöver göra något.
- Mobilsamåkning Sweden ABs råd och handlingsplan för uppstart av samåkning passade inte helt in på de orter som medverkade i Gävleborgs län. Bland annat är inte tidpunkten för lanseringen av stor betydelse, bättre att komma igång så fort som möjligt när arbetsgrupperna är bildade och fått utbildning i bokningsplattformen.
- Samåkning kanske är mer ett koncept för vissa speciella grupper i samhället med en viss livsstil. I dagsläget kan hända mer ett storstadskoncept?!
- Kombinationen av nudging och samåkningsapp är en intressant framtida utvecklingsmöjlighet.

6. Resultatspridning samt information och offentliggörande

Har synliggjorts vid föredrag/information med kommunerna/orterna och i marknadsföringsmaterial samt på Region Gävleborgs hemsida. Projektet är också med i Region Gävleborgs gemensamma marknadsföring för företag och projekt som beviljats medel/stöd från Region Gävleborg.

Uppföljning och resultatspridning har skett kontinuerligt via kontakter med ansvariga personer på kommunerna, på samåkningsorterna och internt på Region Gävleborg. Projektets styrgrupp och X-trafik uppdateras med jämna mellanrum bl.a. via lägesrapporten varje kvartal. Den slutna Facebook-gruppen har haft en viktig roll i kontakten/uppföljningen, på många olika sätt, med ansvariga på orterna och kontakter nationellt. Projektledaren ingår i det nationella nätverket för hållbart resande där utvecklingsarbete och erfarenhetsutbyte är huvudfokus. IVL Svenska miljöinstitutet AB har följt och informerats om projektet.

Följande presentationer om samåkningsprojektet har utförts:

- Regelbunden information till nätverket för hållbart resande Gävleborg.
- 13/5-16 Information om Samåkningsprojektet ingick i Gört-dagens marknadsföringsmaterial (Region Gävleborg).
- 3/6-16 Presentation Hållbarhetsnämnden Region Gävleborg.
- 7/10-16 Information på SMART resplans företagsgrupp.
- 25/10-16 Folkhälsosdag i Bollnäs.
- Under hösten 2016 uppmärksammades projektet i Gästriklands tidning, Arbetarbladet och Radio Gävleborg.
- 15/11-16 Hofors kommun.
- 6/4-17 Föredrag på Tidernas väg ek. för. årsmöte.

7. Koppling till andra projekt

Vi har haft kopplingar till ansvariga via möten, erfarenhetsutbyte och samarbete på Kuxabussarna i Ockelbo kommun, Leader Gästrikland och landsbygdsutvecklaren på Gävle kommun.

Nationella kontakter:

- Mobilsamåkning Sweden AB Tolg.
- Nationella nätverket för hållbart resande.
- Koncernkontoret Västra Götalandsregionen som arbetar med samåkningsprojekt i Broddetorp.
- Samåkning i Dalarna, Hela Sverige ska leva.
- Blekingetrafiken.
- Samtrafiken i Sverige AB.

8. Övrigt

Resultatet ska presenteras för Hållbarhetsnämnden under hösten och kommer att användas i utvecklingsarbetet av ”Hela-resan” i Gävleborgs län. Utifrån projektets resultat kommer en påbörjad dialog från Mobilitetskontoret fortsätta föras under hösten med involverade parter bland annat med Ockelbo kommun och Kuxabussarna, Leader och X-trafik för att se om det går att hitta en framtida passande modell för landsbygden och ”Hela resan” i Gävleborgs län. Vi hoppas också att IVLs projekt ”Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd 2018-2020” kommer igång och kan bli en hjälp i det fortsatta utvecklingsarbetet i ämnet på Mobilitetskontoret.

Gävle 2017-09-06

Anna Backlin