

2022-12-27

Projektnummer: 52830-1

Projektledare: Ola Rynge

Projekttitel: Mobility BPI

Kort sammanfattning om projektet

Projektet har utvecklat och testat en modell, BeteendeförändringsPotentialIndex (BPI). BPI-modellen användes för att individanpassa nudgar, inramningar, ordning och design i den digitala mobilitetstjänsten Resvana. Syftet med modellen i kombination med Resvana var att underlätta och optimera möjligheten för individer att skapa mer hållbara och klimatvänliga resvanor i vardagen.

För att testa BPI-modellen fick 642 anställda på Region Gotland, 118 anställda på GotlandsHem samt 600 hyresgäster hos GotlandsHem utskick via e-post där de blev uppmanade att använda Resvana som anpassats för varje individ med hjälp av modellen. 879 personer använde Resvana och 527 av dessa var återkommande användare i tjänsten.

Som grund för BPI-modellen användes svaren från en för-enkät och en efter-enkät som de anställda och hyresgästerna fick besvara samt användardata från interaktion inne i Resvana-tjänsten. Användarna delades in i olika segment, där fokus var de som huvudsakligen använder bil som transportmedel. De individer som klassades som bilåkare matchades sedan in i en av tre övergripande grupper utifrån om de bedömdes ha störst potential att byta till cykel, kollektivtrafik eller mer hållbart bilåkande (elbil, samåkning, etc.).

Resultatet visar att hos de som angivit att de använt Resvana syns flera positiva effekter på användarnas resebeteenden. Mer än var tredje användare anger att tjänsten Resvana bidragit i någon mån till deras val av färdmedel i vardagen, genom att den har fått dem att promenera mer (21 %), cykla mer (21 %), åka kollektivt mer (21 %) och åka bil mer hållbart (14 %). Användarna minskade även reslängden med bil med 13 %, medan de som inte använde tjänsten ökade med 1 %.

Totalt minskade de som använt Resvana sina årliga CO₂-utsläpp med 72,44 kg/person. De som angett att de inte använt tjänsten ökade istället sina utsläpp med 3,36 kg/person. För samtliga 879 personer som använt tjänsten motsvarar det en CO₂-minskning med 66,6 ton/år som kan tillskrivas Resvana.

Detta indikerar på att BPI-modellen fungerar väl och har stor potential för att minska bilåkande hos individer, dock behövs ytterligare observationer för att validera och optimera modellen.

Short summary of the project

The project has developed and tested a model, BehaviorChangePotentialIndex (BPI). The BPI model was used to adapt nudges, framings, order and design for each user in the digital mobility service Smart Nudges Mobility. The purpose of the model in combination with Smart Nudges Mobility was to facilitate and optimize the opportunity for individuals to create more sustainable and climate friendly travel habits in everyday life.

To test the model, 642 employees at Region Gotland, 118 employees at GotlandsHem, and 600 tenants at GotlandsHem received mailings via e-mail where they were invited to use Smart Nudges Mobility. 879 people used the service, and 527 of these were returning users.

As a basis for the BPI model, the answers from a pre-survey and a post-survey that the employees and tenants had answered, as well as user data from interaction within the Smart Nudges Mobility service, were used. The users were divided into different segments, focusing on those mainly using cars as their main means of transport. The individuals classified as car users were then matched into one of three groups based on whether they were determined to have the most potential to switch to cycling, public transport, or more sustainable car use (electric car, carpooling, etc.).

The results show that for those who stated that they had used Smart Nudges Mobility, several positive effects were seen on their-travel behavior. More than one in three users state that the Smart Nudges Mobility has contributed to some extent to their choice of means of transport in everyday life by making them walk more (21%), cycle more (21%), take public transportation more (21 %) and drive more sustainably (14%). Users also reduced the distance traveled by car by 13%, while those who did not use the service increased it by 1%.

In total, those who used Smart Nudges Mobility reduced their annual CO₂ emissions by 72.44 kg/person. Those who stated they did not use the service increased their emissions by 3.36 kg/person. For all 879 people who used the service, this corresponds to a CO₂ reduction of 66.6 metric tons/year which can be attributed to Smart Nudges Mobility.

This indicates that the model works well and has great potential for reducing car use, however, further observations are needed to validate and optimize the model.

1. Projektaktiviteter

- a) Beskriv vilka aktiviteter ni har genomfört, vilka resultat som uppnåtts, uppkomna förseningar och dess orsaker.

Arbetspaket 1-4 pågick parallellt i projektet och följdes därefter av Arbetspaket 5.

Arbetspaket 1: Identifikation och modellering av individrelaterade faktorer

I projektet togs en modell fram för att samla in data från individer och analysera och klassificera denna data för att kunna värdera beteendeförändringspotentialen för individens resebeteende i vardagen. Modellen kallades BeteendeförändringPotentialIndex (BPI).

Hypotesen var att skapa en modell för att indexera beteendeförändringspotentialen för varje individ och utifrån detta index anpassa de nudgar i Resvana-tjänsten som individen fick ta del av. Input till modellen skulle bestå av individens egen-rapporterade data från en för-enkät samt användardata från appen CommuteSaver. Denna input skulle användas inför första e-postutskicket som gav individen tillgång till tjänsten Resvana. Inför andra e-postutskicket skulle även användardata från interaktion inne i tjänsten användas för anpassningen av nudgarna.

Det visade sig tidigt att en indexeringsmodell kräver mer indata än vad som erhöles från projektets testgrupp, varför beslut togs att istället bedöma beteendeförändringspotentialen genom att gruppera individerna i olika segment, där fokus skulle vara de som huvudsakligen använder bil som transportmedel. Varje individ som klassades som bilåkare tilldelades värden utifrån tio basparametrar för att sedan matchas in i en av tre övergripande grupper beroende på om individen bedömdes ha stor potential att byta från bil till cykel, från bil till kollektivtrafik, eller från bensin-/dieselbil till mer hållbart bilåkande (elbil, samåkning, etc.).

Arbetspaket 2: Utveckling av Resvana för individanpassning samt skapande av nudgar

BPI-modellens output användes för att anpassa den digitala mobilitetstjänsten Resvana för varje individ för att maximera beteendeförändringspotentialen hos denne att resa mer hållbart i vardagen. Utifrån de tre övergripande grupperna i modellen, samt utifrån de tio basparametrarna anpassades Resvana för varje individ så att denne fick anpassade nudgar med olika inramningar och olika ordning och design. Varje individ fick således en unik upplevelse som var optimerad för maximal beteendeförändring för mer klimatsmart resande i vardagen.

Arbetspaket 3: Integration mellan Resvana och CommuteSaver

De anställda och hyresgästerna fick ett e-postutskick med en länk som gav tillgång till individens anpassade Resvana och uppmuntran att besöka denna samt att använda CommuteSaver appen. CommuteSaver appen användes för att samla in data om individens faktiska resebeteenden. CommuteSaver laddades ner och användes av 20 anställda på Region Gotland och 4 anställda på GotlandsHem.

Arbetspaket 4: Genomförande av tester på testbädd

Modellen testades genom Resvana på en testbädd med 642 anställda på området Visborg hos Region Gotland, 118 anställda hos GotlandsHem samt 600 hyresgäster hos GotlandsHem. De anställda och hyresgästerna i testbädden fick e-post med länk för att besvara en digital enkät samt uppmuntrades att använda appen CommuteSaver för att kontinuerligt mäta sina resebeteenden. Denna data gav input till BPI-modellen. De

Individer som inte besvarat enkäten fick påminnelse via e-post om att besvara enkäten. Individens beteendeförändringspotential värderades därefter utifrån vilket beteendeförändringsstadium denne befann sig i samt en mångsidig analys av vilka typer av funktioner och argument som individens unika kombination av datapunkter visade (inkl. bl.a. avstånd till kollektivtrafik, avstånd till arbetsplatsen, tilltro till sig egen förmåga, social identitet, uppfattning om sociala normer, vanebeteenden och missuppfattningar om kostnader och andra för- och nackdelar). Modellen tog även vara på insikter från de befintliga TTM/MaxSEM- och COM-B modellerna.

Arbetspaket 5: Analys och rapport

Deltagarnas resebeteenden följdes upp, dels via en digital efterenkät som skickades ut via e-post, aktivitetsdata från Resvana-tjänsten samt genom data från CommuteSavers app.

Totalt besvarade 606 personer hela eller delar av enkäterna, varav 218 besvarade såväl för-enkäten som efter-enkäten. Av dessa angav 38 (17,4%) att de använt Resvana (27 anställda på Region Gotland, 3 anställda på GotlandsHem och 8 hyresgäster hos GotlandsHem), dessa utgjorde nudgegruppen. Nudgegruppen ökade antal resor överlag med 11 % medan jämförelsegruppen, som angett att de inte använde Resvana (180 st), minskade med 2 %. Trots att resandet totalt ökade hos nudgegruppen, minskade reslängden med bil. Nudgegruppen minskade antal km med bil med 13,3% medan jämförelsegruppen ökade med 0,6%, vilket ger en nettoeffekt på 13,9% minskad bilåkning för de som använt Resvana.

Detta ger en total minskning för årliga CO₂-utsläpp hos de som använt Resvana med 72,44 kg/person. De som angett att de inte använt tjänsten ökade istället sina utsläpp med 3,36 kg/person. För samtliga 879 personer som använt tjänsten motsvarar det en CO₂-minskning med 66,6 ton/år som kan tillskrivas Resvana.

Hos de som angett att de använt Resvana meddelar även mer än var tredje användare att Resvana bidragit i någon mån till deras val av färdmedel i vardagen. Användarna meddelar att tjänsten har fått dem att:

- börja promenera mer (21 %) samt planera att promenera mer (14 %)
- börja cykla mer (21 %) samt planera att cykla mer (38 %)
- planera att åka mer kollektivt (21 %)
- börja åka bil mer hållbart, d.v.s. elbil, samåkning etc. (14 %) samt planera att åka bil mer hållbart (29 %)

Resultaten indikerar på att modellen fungerar väl och har stor potential för att minska bilåkande hos individer. Dock är antalet observationer begränsat vilket gör att det därför inte går att veta tillförlitligheten för modellens effekt. För att validera och optimera modellen behövs ytterligare tester genomföras med fler observationer.

Då analysen blev klar först i november har inga spridningsaktiviteter genomförts av själva resultatet. Parterna är dock överens om att under våren 2023 genomföra spridningsaktiviteter, såväl internt hos testbäddsparterna, som externt genom Energikontoren, allmännyttan och egna webinarier, etc.

b) Beskriv kortfattat eventuella aktiviteter som inte genomförts under projektiden.

Det visade sig tidigt att en indexerings-modell kräver mer indata än vad som erhöles från projektets testgrupp, varför beslut togs att istället bedöma beteendepotentialen genom att

gruppera individerna i olika segment, där fokus skulle vara de som huvudsakligen använder bil som transportmedel.

I arbetspaket 3 var planen från början att skapa en fullständig integration mellan systemen, men då det var så få användare i CommuteSaver gjordes bedömningen att detta inte var nödvändigt för projektet. För båda parter förberedes dock systemen för ihopkoppling.

2. Bedömer ni att projektmål, inklusive delmål, kommer att nås?

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej (fyll i nedan)	<input type="checkbox"/> Delvis (fyll i nedan)
Beskriv vilket eller vilka mål som inte bedöms uppnås och förklara varför,		
Samtliga mål i projektet anses ha uppnåtts.		
Målet med projektet var att:		
<ol style="list-style-type: none">1. Ta fram BPI-modell för mobilitet2. Testa modellen i en testbädd bestående av minst 500 personer3. Resultaten visar på att modellen har potential att ge en ökad förändringseffekt jämfört med kontrollgruppen4. Att genomsnittspersonen i testbädden minskar bilåkandet med 10%, vilket innebär en minskning om 85 kg CO₂/pers motsvarande 42,7 ton CO₂ (340 MWh) för testbädden totalt		
Mål 1: I projektet togs en modell fram för bedöma beteendeförändringspotential för mer hållbart resebeteende hos individer genom ett s.k. BeteendeförändringsPotentialIndex. Datapunkter för bedömning av beteendeförändringspotentialen hos individen togs fram och fastslogs samt process för bedömning av dessa datapunkter i kombination med bedömning av individens beteendeförändringsstadiet. Då det visade sig att en indexerings-modell kräver mer indata än vad som erhöles från projektets testgrupp, beslutades att istället bedöma beteendeförändringspotentialen genom att gruppera individerna i olika segment.		
Mål 2: Modellen testades på totalt 1 360 personer som deltog i testbädden. Dessa utgjordes av två olika målgrupper, anställda och hyresgäster, vilket gav möjlighet att testa modellens effekt på individer med olika förutsättningar och olika typer av resande.		
Mål 3: Resultaten i projektet tyder på att modellen leder till en ökad förändringseffekt för mer hållbart resande i vardagen för individer där modellen har använts jämfört med jämförelsegrupp.		
Mål 4: Var ett ambitiöst mål om att uppnå minskat bilåkande med 10% men projektet resulterade i en minskning i bilåkning om hela 14 % hos användarna. Resultatet visar dock att detta endast innebär en CO ₂ -minskning med 75,8 kg/person då reslängden hos användarna var kortare än den som beräknats (som baserats på underlag från tidigare resvaneundersökning). Vi bedömer även denna minskning som betydelsefull och ett gott resultat då Gotland är en glesbygdskommun med förhållandevis få tätorter och en		

utspridd befolkning där många är beroende av, eller väljer, bilen som sitt huvudsakliga transportmedel.
Huvudfokus för projektet var arbetspendling för anställda, men inkluderade även boende hos GotlandsHem, utan att särskilda anpassningar gjordes för dessa. Exkluderas denna grupp var minskningen i stället 134,12 kg/person. Det bedöms sannolikt att en anpassning för denna målgrupp hade gett ytterligare effekt.

3. Vilka eventuella avvikelser i projektets genomförande har gjorts jämfört med Energimyndighetens beslut om stöd?

Om förändringar gjorts eller kommer behöva göras, jämfört med projektbeslutet, motivera detta.

Då resultatet från projektet inte varit möjligt att färdigställa tidigare kommer fortsatt spridning av resultatet ske även efter projektets avslut.

4. Vilka slutsatser har ni gjort avseende projektets resultat?

Redogör även för de oväntade effekterna och/eller mervärden som ni kan se redan nu.

Resultatet indikerar på att modellen har effekt för mer hållbara resebeteenden i vardagen. Den grupp som visats vara mest intressant att påverka i projektet är de individer som har bil som huvudsakligt färdmedel. För denna grupp kan stora vinster göras vad gäller utsläppsminskningar och är därför en viktig aspekt för fortsatt utveckling av modellen.

Genom projektet framkom lärdomar om utformningen av enkäterna och hur dessa än mer kan anpassas och justeras för att göra det enklare för respondenten att besvara den korrekt och fullständigt. Vikten av att få in tillräckligt många observationer visade sig tydligt i projektet då det, trots att en större testbädd än 500 personer uppnåddes, uppstod begränsningar i att kunna använda indata till modellen som planerat samt att få tillräckligt tydliga resultat för att kunna fastslå signifikant effekt av modellen.

Mervärden från projektet som redan nu har upptäckts och har börjat implementeras är att:

- GotlandsHem utvärderade frågor om interna riktlinjer och ställningstaganden gällande olika fordonsval, vilket inkluderade t.ex. laddning av elcykelbatteri på arbetsplatsen, tillgång till cykelpump, tillgång till duschar på kontoret. Detta ledde till förtydligande av interna bestämmelser.
- Hos GotlandsHems anställda diskuterades även frågor/önskemål om tjänstecyklar och förmåncyklar.
- GotlandsHems bovärdar började diskutera kring lådcyklar.
- GotlandsHem inventerade bl.a. cykelpumparna i deras bestånd då det upptäcktes att det fanns bristande kunskap om detta tidigare.
- GotlandsHem påminde även sina anställda om att cykling eller promenad till arbetet kan tillgodoräknas som friskvård.
- Region Gotland upptäckte vikten av att förankra denna typ av insatser "högt upp" bland ledande i organisationen för att lyckas väl med insatsen och uppmana så många som möjligt att delta.
- Hos Region Gotland har frågor och diskussioner kring åtgärder för att främja hållbart resande lyfts t.ex. möjligheten för enskilda individer att resa hållbart i tjänsten och förmåncyklar.

5. Beskriv uppskattat resultat i projektet kopplat till minskad energianvändning / minskning av växthusgasutsläpp / tillförd förnybar elproduktion mm.

Välj minst två av nedan resultat, uppskatta ert värde på kort sikt (inom projektperioden) och om möjligt på lång sikt (t.ex. 5 år). Ange gärna ev. omvandlingsfaktorer inkl. källa för dem i kommentarsfältet.				
Resultat	Kort sikt	Lång sikt	Måttenhet	Kommentar
Minskad energianvändning	177 000	530 000	kWh/år	Utifrån siffror från Naturvårdsverket använder vi konverteringsfaktorn 1kg CO ₂ = 8 kWh för att räkna om från CO ₂ till MWh.
Minskade utsläpp	22 200	66 600	kg koldioxid-ekvivalenter /år	<p>Totalt minskade användarna sina årliga CO₂-utsläpp med 72,44 kg/person jämfört med en ökning med 3,36 kg/person för de som angav att de inte angett tjänsten. För samtliga 879 personer som använt tjänsten motsvarar det en CO₂-minskning med 66,6 ton/år, motsvarande 22,6 ton under testbäddens 4 månader, som kan tillskrivas Resvana.</p> <p>Omvandlingsfaktorer och källa: Average CO₂ emissions from passenger cars 2021 in Sweden: 150 g/personkm https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Klimat/</p> <p>Average CO₂ emissions from passenger buses 2021 in Sweden: 16 g/personkm https://www.transportforetagen.se/contentasset/s/c9dabe7948a7495b808c7bc92e7d67f5/vaxth usgasutslapp-fran-kommersiell-busstrafik---kortversion.pdf</p>
Tillförd förnybar elproduktion	0	0	kWh/år	
Minskad toppeffektbelastning	0	0	MW _{toppeffekt} eller kW _{toppeffekt}	
Övriga kommentarer (exempelvis andra resultat som kan vara intressanta, mätosäkerheter, om ni använt några särskilda metoder för att mäta/uppskatta mm)				

6. Hur har ni arbetat med spridning och kommunikation?

Bifoga eventuella artiklar och länkar till den kommunikation som gjorts.
Beskriv hur ni planerar att arbeta med resultatspridning vid projektslut.

Hemsidor

Nudgd.se

- <https://nudgd.se/news/resvana-ska-minska-bilpendlingen-pa-gotland/> (publicerades 23/3-22)

Gotlandshem.se

- <https://www.gotlandshem.se/om-oss/vi-jobbar-hallbart/klimat-miljo-halsa/hallbar-mobilitet/hallbara-resvanor/>

Energicentrum

- <https://energicentrum.gotland.se/project/resvana-digital-nudging-for-minskad-bilpendling/>

Energimyndigheten

- <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/smart-och-fornybart-energisystem-pa-gotland/projekt-inom-energipilot-gotland/> (publicerat 2/5 -22)
- <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/smart-och-fornybart-energisystem-pa-gotland/projekt-inom-energipilot-gotland/en-knuff-narmare-ett-hallbart-gotland/> (publicerat 23/11-22)

CommuteSaver

- <https://commutesaver.net/news> (publicerat 27/4-22)

Sociala medier

LinkedIn

- Nudgd
<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6969941193132548096>
(pubicerat 29/8-22)
- Energicentrum Gotland https://www.linkedin.com/posts/energicentrum-gotland_resvana-digital-nudging-f%C3%B6r-minskad-bilpendling-activity-6969923765300264960-eVK3 (publicerat aug 2022)

Facebook

- Energicentrum Gotland
<https://www.facebook.com/energicentrumgotland/posts/pfbid02sucHNtAWDBjaHXoPRmmD8Ydf3m9KSJENioVRGNBUaBctgP7vLTrKCsuNmgKPrVJI>

För att sprida resultaten från projektet vidare planeras även ytterligare spridningsinsatser framöver då även resultat kan inkluderas:

- Energicentrum Gotland planerar spridning via deras kanaler.
- Nudgd planerar att hålla minst ett webinarie som behandlar mobilitet, modellen och resultaten från projektet.
- Nudgd kommer ta fram material om projektet och dess resultat som används för interna presentationer och dyl.
- Region Gotland planerar spridning via deras kanaler internt.
- GotlandHem ser över spridning genom allmännyttan

7. Hur gör ni för att säkerställa att lösningen som tas fram i projektet ska kunna skalas upp för att användas på flera ställen i Sverige m.m?

Beskriv om/hur ni hittills har arbetat för att kunna säkerställa att resultat från projekt ska komma till nytta för andra SMF och/eller skalas upp för att användas i övriga Sverige.

Resvana är en digital tjänst och är därmed mycket lämplig för att kunna skala till fler användare samt användargrupper både nationellt och internationellt.

Modellen kommer att vidareutvecklas för att kunna användas på bästa lämpliga sätt för att bedöma beteendeförändringspotential hos användare och optimera beteendeförändring för mer hållbart resande. Modellen kan komma att användas i flera beteendevetenskapliga applikationer och är inte begränsad till att användas endast för Resvana-tjänsten. Att kunna bedöma beteendeförändringspotentialen hos individer, passande tillfälle för intervention samt vilket hållbart färdmedel som är mest lämpligt att betona är samtliga värdefulla insikter som kan vara användbara för många olika målgrupper och kan användas på många olika sätt för att gynna mer hållbara beteenden, inte bara inom mobilitet.

Insikterna som uppkommit från detta projekt om vilka faktorer som har störst beteendeförändringspotential kan även ha stor betydelse för behovsägare och testbäddar för framtida projekt inom såväl hållbarhet som personalutveckling.

Modellen passar sig väl i ett nationellt kontext och kan användas i hela Sverige då Gotland är långt ifrån ensamma om att ha potential att öka andelen invånare som åker mer hållbart. Den kan även användas internationellt då det endast krävs mindre justeringar, så som språköversättning, för att kunna nyttjas.

8. Hur har ni arbetat med mångfald och jämställdhet?

Projektgruppen

I projektgruppen finns både män och kvinnor representerade med olika bakgrund, utbildning, ålder och bosatta i olika delar av landet.

Målgruppen

Målgruppen i testbädden utgjordes av både anställda och hyresgäster på Gotland. De anställda kom från två olika typer av organisationer, Region Gotland och GotlandsHem och kan därför antas representera flera olika typer av människor med olika förutsättningar. GotlandsHem ägs av Region Gotland, vilket kanske i någon mån kan påverka vilken typ av individ som söker sig till den typen av arbetsplatser. Hyresgästerna hos GotlandsHem är sannolikt en varierad grupp av människor med olika ålder, kön, bakgrund, etnicitet m.m. Med anledning av de grundläggande principerna i dataskyddsförordningen om uppgiftsminimering har vi haft begränsade möjligheter att analysera data utifrån samtliga dessa faktorer, men exempelvis uppdelning på kön har genomförts (se figur 1).

BPI-modellen anpassas efter individen och kan därför passa för många olika typer av människor som på något sätt reser i vardagen eller är intresserade av resande i vardagen. För att ytterligare utveckla modellen och Resvana kan vidare anpassning vara lämplig för t.ex. resande för individer som behöver tillgänglighetsanpassning som inte har möjlighet att t.ex. ta cykel eller gå samt de som bor på landsbygden och därmed upplever det svårare att välja annat färdmedel i vardagen än bilen för att transportera sig.

Modellen och Resvana är begränsade för de individer som har synnedsättning eller de som ej har tillgång till dator, egen e-mail adress eller mobil. I dessa fall är det i dagsläget svårt att ta del av modellen och tjänsten och dessa individer kan därför bli hindrade från att ta del av innehållet.

I projektet användes endast svenska som språk i e-postutskick, enkät och Resvana-plattformen. Däremot finns det möjlighet att enkelt översätta innehållet i dessa till andra språk om så önskas.

Innehållet i e-postutskicket anpassas efter målgruppen för att det ska bli så aktuellt som möjligt för mottagaren och mottagarens förnamn används i mailstarten för att få det att kännas personligt och intressant.

Innehållet i Resvana är formulerat för att kunna engagera och få olika typer av människor i olika typer av situationer att känna sig träffade och motiverade att byta till mer hållbara färdmedel. I tjänsten eftersträvas så hög personanpassning av innehållet som möjligt och täcker därför in en mängd olika typer av personer med olika bakgrund och förutsättningar. Dock finns det utrymme att t.ex. fokusera ännu mer att inkludera bilder Resvana som visar människor i olika åldrar och med olika etniciteter.

9. Hur har ni upplevt utmaningarna med utlysningen?

Utmaningarna i utlysningen var:

1. Omställning till ett mer transporteffektivt Gotland,
2. En smart elektrifiering av Gotlands transportsystem
3. Lokal och robust användning av biodrivmedel
4. Effektivt samspel i energisystemet för att klara transporterens behov

Fokus för projektet har varit på den första utmaningen då det handlar om att ställa om beteenden till resor som är mer energieffektiva för personerna i testbäddarna. Denna omställning är grundbulten i arbetet för såväl Nudgd som Transemission Technology (CommuteSaver), varför det har varit naturligt att arbeta med utmaningen.

Gotland har en del specifika utmaningar då det är låg andel personer som använder kollektivtrafik och att det är en glesbygdskommun med förhållandevis få tätorter och en utspridd befolkning där många är beroende av, eller väljer, bilen som sitt huvudsakliga transportmedel. Gotland är dock långt ifrån ensamma om att ha dessa förutsättningar, och de lärdomar som kommit ur projektet har hjälpt parterna att identifiera utvecklingsområden för att applicera Resvana och CommuteSaver på fler platser på Gotland, men även i resten av Sverige och internationellt. Detta skulle innebära en stor potential för betydande beteendeförändring, både för människors välmående och klimatet.

10. Övriga kommentarer

En mer spridningsvänlig rapport har tagits fram, vilken bifogas.



Figur 1: Förändring i CO2-utsläpp (kg/person/år)*

	Kvinnor		Män		Vill ej uppge**	TOTALT	
	Användare	Icke-användare	Användare	Icke-användare	Icke-användare	Användare	Icke-användare
Anställda Region Gotland	-234,16	3,78	-103,66	79,19	377,76	-190,66	16,99
	18	55	9	48	15	27	118
Anställda GotlandsHem	-168,27	-48,39	313,06	40,85	1106,44	-7,83	152,74
	2	8	1	10	3	3	21
Boende GotlandsHem	331,33	-133,05	215,23	-148,71	34,44	302,3	-119,88
	6	17	2	19	5	8	41
TOTALT	-98,6	-29,47	-15,78	-79,59	398,17	-72,44	3,36
<i>Antal individer</i>	26	80	12	77	23	38	180

* Omräkningsfaktorer från Transportstyrelsen resp. Transportföretagen - CO2/personkm för bil: 150g, buss: 16 g

* samtliga användare angav antingen man eller kvinna