

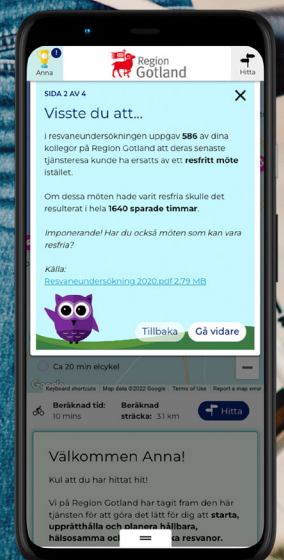
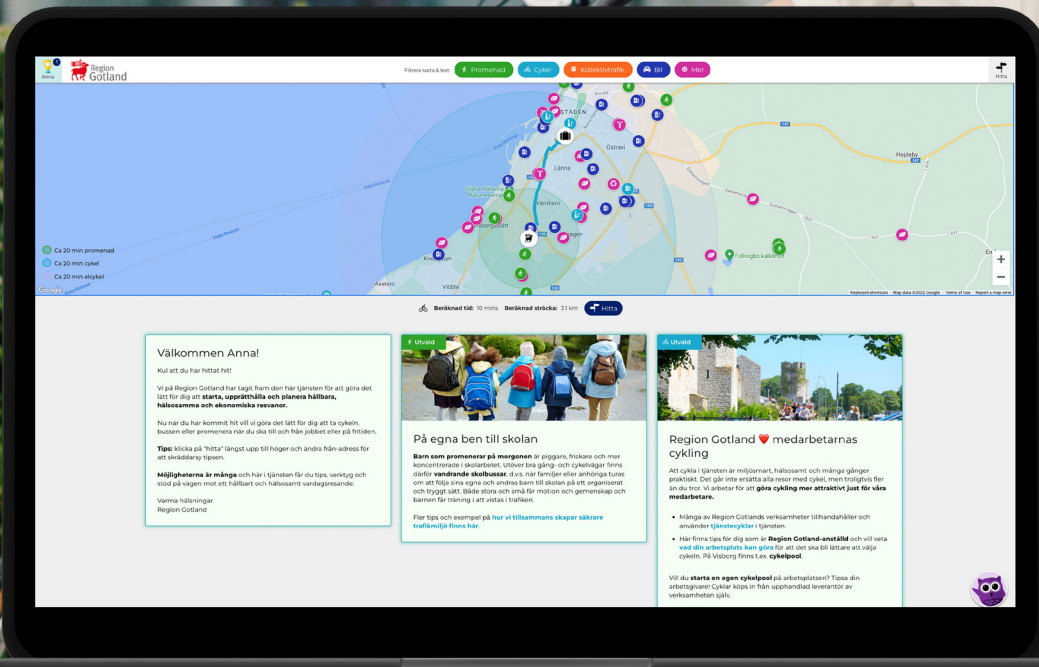
MOBILITY BPI

Digital nudging för minskad bilpendling

UTVÄRDERINGSRAPPORT

Huvudsakliga resultat

- 14 % minskat bilåkande
- 66,6 ton årlig minskning av CO₂
- Indikation på att modellen fungerar



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



Energimyndigheten

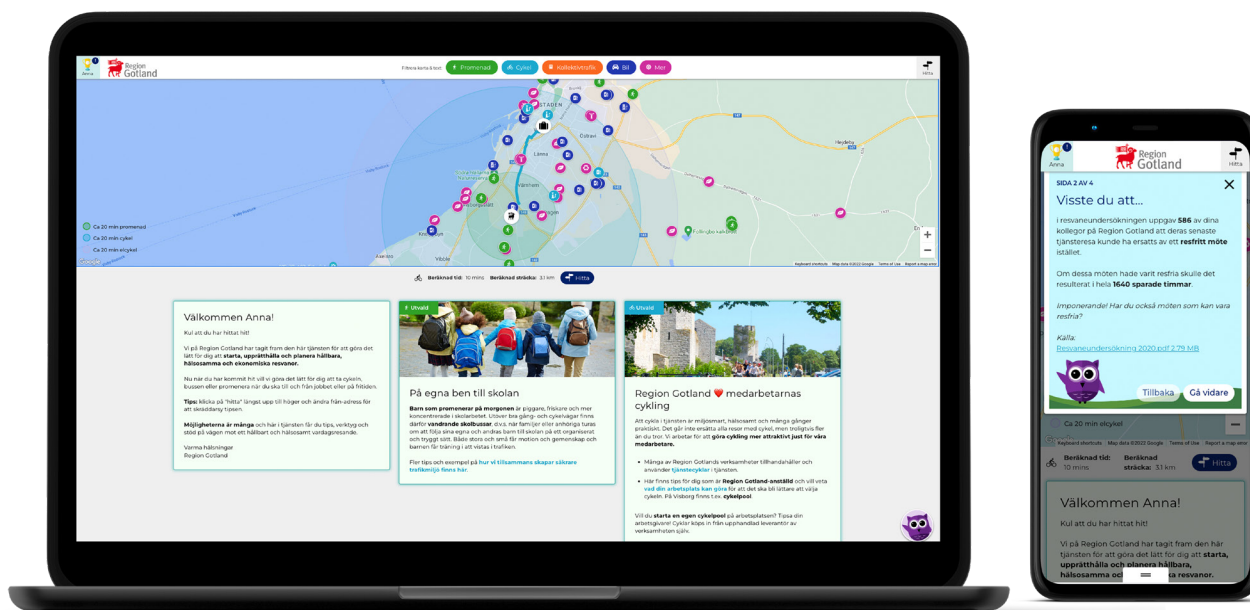
NUDGD



BAKGRUND

Tillsammans har Nudgd, Region Gotland, GotlandsHem och CommuteSaver (Transemmission Technology) deltagit i ett projekt finansierat av Energimyndigheten för att utveckla och testa en modell, s.k. BeteendeförändringsPotentialIndex (BPI) för att underlätta och optimera möjligheten för individer att skapa mer hållbara och klimatvänliga resvanor i vardagen.

SMART NUDGES MOBILITY SUSTAINABLE CHOICES MADE EASY



BPI-modellen användes för att optimera beteendeförändringspotentialen i den digitala tjänsten Resvana.

GENOMFÖRANDE

Under 2022 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 den digitala tjänsten Resvana. 879¹ personer använde tjänsten Resvana och 527 av dessa var återkommande användare i tjänsten och endast 12 avregistrerade sig för framtida utskick. Genom utskicket uppmanades användarna att även ladda ner appen CommuteSaver, vilken laddades ner och användes av 20 anställda på Region Gotland och 5 anställda på GotlandsHem.

Som grund för BPI-modellen och för att bedöma beteendeförändringspotential samt utvärdera modellens effekt, skickades en för-enkät ut i slutet av april och en efter-enkät i början på oktober till de anställda och hyresgästerna. Enkäterna handlade framförallt om hur respondenternas resvanor såg ut innan och efter de fick tillgång till tjänsten Resvana, demografiska frågor samt upplevda hinder, motivation och möjligheter kring mobilitet. Övriga frågor handlade om själva tjänsten Resvana.

¹ 464 anställda Region Gotland, 97 anställda GotlandsHem, samt 318 hyresgäster hos GotlandsHem

BPI-modellen användes för att anpassa tjänsten Resvana efter varje individ så att informationen och nudgarna som denne fick ta del av var anpassade efter dennes unika situation, förutsättningar, motivation osv. Detta för öka potentialen för beteendeförändring hos individen för mer hållbart resande i vardagen.

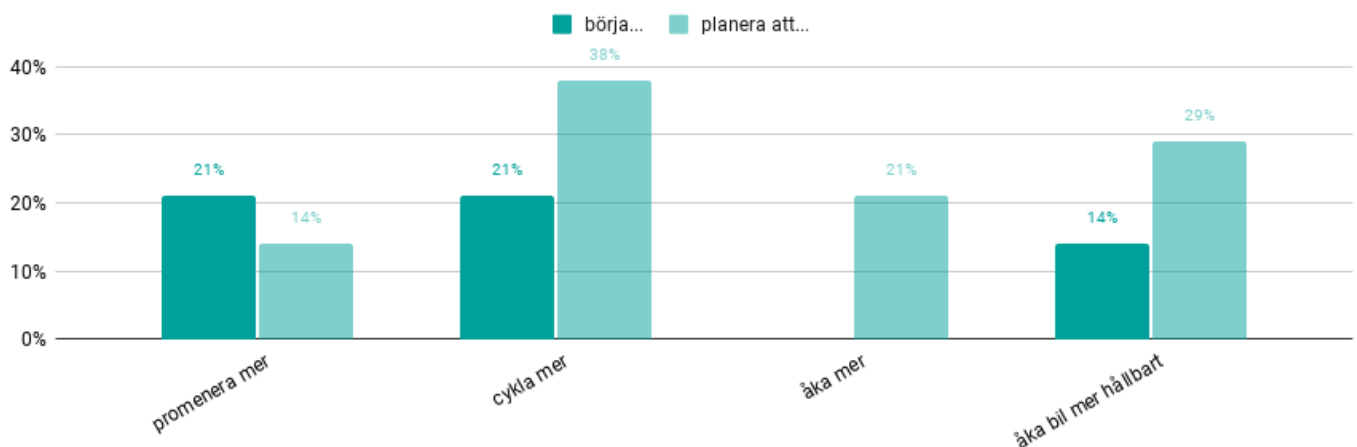
RESULTAT

Totalt besvarade 606 personer hela eller delar av enkäterna, varav 218 besvarade såväl för-enkäten som efter-enkäten. Hos de respondenter som angav att de använt Resvana observerades flera positiva resultat vad gäller effekt av tjänsten 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:

- ▶ För alla färdmedel förutom kollektivtrafik syns en tydlig positiv förändring för mer hållbart resebeteende hos de som använt tjänsten. För samtliga färdmedel är det en betydande del av respondenterna som använt tjänsten som planerar att ändra sitt resebeteende.
- ▶ 14 % minskning av bilåkande. Användarna minskade 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.
- ▶ 60 % anger att de skulle rekommendera Resvana till en kollega eller vän.

Resvana har fått mig att



För alla färdmedel förutom kollektivtrafik syns en tydlig positiv förändring för mer hållbart resebeteende hos de som använt tjänsten. För samtliga färdmedel är det en betydande del av respondenterna som använt tjänsten som planerar att ändra sitt resebeteende.

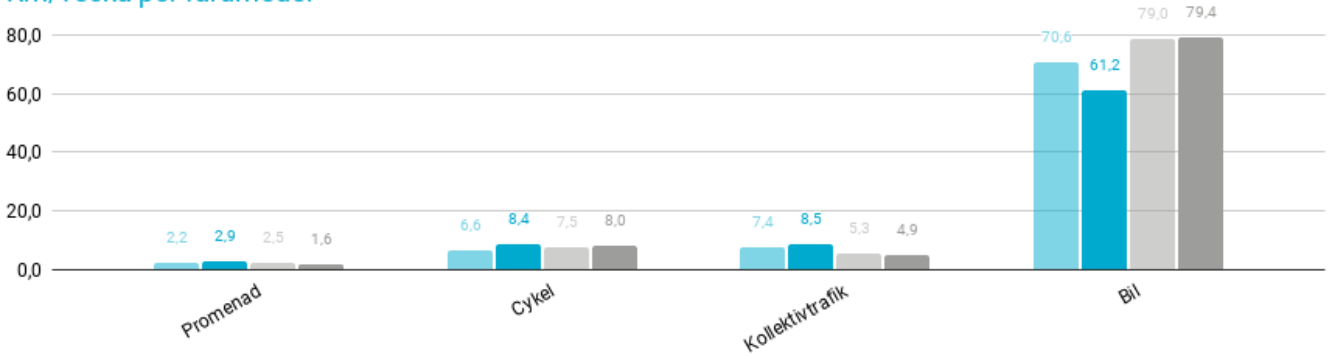
BETEENDEFÖRÄNDRING

Nudgegruppen, de som använt tjänsten, ökade antal resor överlag överlag med 11 % medan icke-användarna minskade med 2 %. Trots att resandet totalt ökade hos användarna, minskade reslängden med bil.

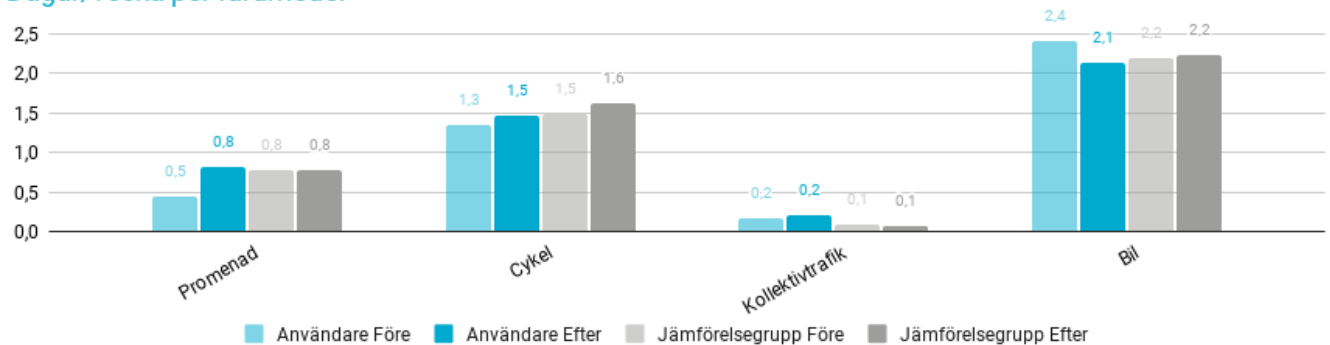
Antal km med bil minskade med 14 %-enheter mer för de som anger att de använt tjänsten, jämfört med de som inte använt tjänsten. Detta visar på en god effekt av BPI-modellen och Resvana i kombination.

Överlag syns en mycket god effekt för mer hållbara resebeteenden i vardagen bland de som använt tjänsten jämfört med de som inte använt den:

Km/vecka per färdmedel



Dagar/vecka per färdmedel



De som anger att de har använt tjänsten (blå staplar) ökade både antal dagar och reslängd som de valde att färdas med gång, cykel och kollektivtrafik. De som inte använt tjänsten (grå staplar) minskade istället överlag användandet av dessa färdmedel under samma period, endast antal dagar med cykel ökade för denna grupp.

Även för bil har en positiv förändring skett för de som använt tjänsten då dessa har minskat antalet dagar och reslängd där bil används. För de som inte använt tjänsten syns istället en liten ökning för bil.

BPI MODELLEN

Hypotesen för projektet var att skapa en modell för att indexera beteendeförändringspotentialen för varje individ att ändra färd sätt, och att 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 för-enkäten samt användardata från appen CommuteSaver inför första utskicket, som gav individen tillgång till tjänsten Resvana. Inför andra utskicket skulle även användardata från interaktion inne i tjänsten användas för anpassningen av nudgarna.

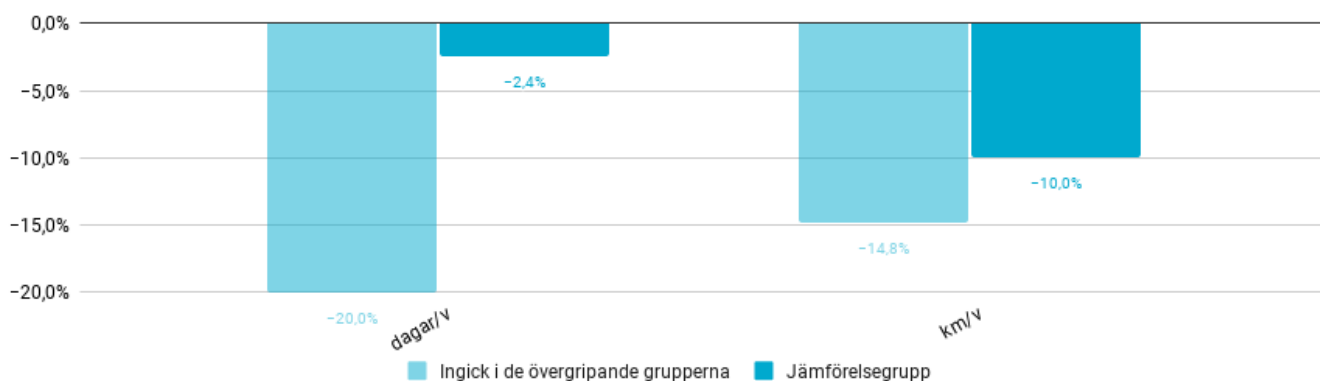
Det visade sig tidigt att en indexeringsmodell kräver mer indata än vad som erhöles från projektets testgrupp, varför beslut togs att istället bedöma beteendeförändringspotentialen genom att gruppera individerna i olika segment, där fokus skulle vara de som huvudsakligen använder bil som transportmedel. 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.).

Utifrån de tre övergripande grupperna, samt utifrån de tio basparametrarna anpassades sedan Resvana-tjänsten för varje individ så att denne fick anpassade nudgar med olika inramningar och med olika ordning och design.

För att utvärdera effekten av modellen, jämfördes de som angett att de använt tjänsten samt ingick i någon av de tre övergripande grupperna (13 st) med dem som angett att de använt tjänsten men inte ingick i någon av grupperna (25 st). En betydligt större minskning av bilåkande observerades hos användarna i de övergripande grupperna jämfört med jämförelsegruppen.

Detta indikerar på att modellen fungerar väl och har stor potential för att minska bilåkande hos individer. Dock är antalet observationer begränsat, varför ytterligare försök, med fler observationer behöver genomföras för att validera och optimera modellen.



SLUTSATSER OCH NÄSTA STEG

Projektmålen anses ha uppnåtts i och med en minskad bilåkning om 14 % samt positiva indikationer på att BPI-modellen fungerar, men ytterligare försök behöver genomföras för att såväl verifiera som optimera modellen. Som ett första steg i detta har valda delar av modellen implementerats i Resvana-tjänsten även för andra kunder för att utvärderas ytterligare.

Under projektet uppmuntrades de anställda och hyresgästerna att inkomma med förslag och synpunkter kring hållbart resande. Detta tillsammans med erfarenheter från projektparterna har lett till följande insikter:

- ▶ Projektet ledde till flera mervärden, bl.a. att lyfta upp viktiga frågor för diskussion hos de deltagande organisationerna gällande interna riktlinjer kring laddning av elcykelbatterier på arbetsplatsen, tillgång till cykelpumpar, tillgång till duschar på kontoret, tjänstecyklar och förmånscyklar etc.
- ▶ För att nå ut till så många som möjligt och skapa bästa förutsättningar för projekt av denna typ, är det viktigt att tidigt förankra insatserna högt upp i organisationen.
- ▶ De omfattande enkäterna som togs fram med anledning av BPI-modellen, upplevdes som för omfattande och i vissa fall som svårtolkad av respondenterna.

- ▶ Många upplever det svårt att använda andra alternativ än bilen, vilket ytterligare förstärker behovet av att kommunikationen är rätt formulerad och har rätt tonalitet för att inte upplevas negativt.
- ▶ I vissa fall identifierades motverkande motverkande faktorer, ex. att användarens svar indikerar att denna vill cykla eller cyklar idag, trots att det kan vara flera mil mellan hem och arbetsplats. Även i detta fall finns det behov av att optimera kommunikationen, men också att se över delar av modellen.
- ▶ 63 personer (10,4 % av respondenterna) lämnade sin e-post och tackade ja till att ta emot ytterligare förfrågningar om råd och rekommendationer och fråga mer om resvanor. Ambitionen är att göra en uppföljande undersökning under 2023 för att få indikationer på långtidseffekter.

Med avseende på de resultat som visats på i projektet, finns det potential att skapa betydande effekt för att få fler att börja resa mer hållbart i vardagen. Gotland 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 långt ifrån ensamma om att ha dessa förutsättningar. Om tjänsten applicerades på fler platser på Gotland, Sverige eller internationellt så skulle potentialen för beteendeförändring vara betydande, både för människors välmående och klimatet.

PROJEKTPARTER



TESTBÄDDSPARTNER



PROJEKTET FINANSIERADES AV



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

Reservationer

Denna rapport är framtagen utifrån den data som varit tillgänglig vid datum för analysens genomförande. Alla resultat har inte säkerställts med statistiskt signifikans då det kräver ett mer omfattande arbete och/eller ytterligare observationer. De siffror som lyfts i rapporten är de som har ansetts vara de mest relevanta med avseende på projektets art och omfattning. Vissa data är självrapporterat från användarna, vilket av naturen medför en viss osäkerhet i datakvaliteten. Då relevant, har resultat extrapolerats för att illustrera övergripande resultat. Då kontrollgrupp som inte kommit i kontakt med tjänsten överhuvudtaget inte har använts kan detta även ha påverkat möjligheten att visa på ex. kausalitet.