

Bilfri testgrupp - så här gjorde vi!

Hösten 2018 testade tio hushåll med barn i olika åldrar att leva tre månader utan bil. I det här dokumentet får du ta del av de erfarenheter och lärdomar som Umeå kommun gjorde under försöket. Här finns också tips och råd för andra kommuner som vill prova en bilfri testgrupp.



Inledning

Umeå kommun har en lång tradition av att underlätta för hållbart resande, både vad gäller satsningar på cykelvägnätet och kollektivtrafikens turtäthet. Kommunen arbetar också med att inspirera och motivera till hållbara färdssätt, bland annat genom tävlingar som Cykelkampen och olika testresenärsprojekt med buss och cykel.

Med den bilfria testgruppen har vi tagit testresenärskonceptet till nästa nivå: Istället för att föreslå hållbara färdssätt som cykel eller buss har vi utmanat deltagarna att plocka bort ett färdssätt. I denna utvärderingsrapport berättar vi om genomförandet och vilka lärdomar vi gjort. Vill du fördjupa dig i deltagarnas upplevelser och en analys av den så finns mer att läsa i rapporten *Tre månader utan bil*.

Syfte och mål för aktiviteten

Syftet med aktiviteten har varit att testa och utveckla arbetssätt för kommunens arbete med hållbart resande. Vi har även velat erbjuda stöd till hushåll som vill förändra sin bilanvändning med målsättning att leva utan bil.

Genom den fördjupade uppföljningen med de intervjuer och loggböcker som Handelshögskolan genomför får vi dessutom ökade kunskaper om hinder och drivkrafter för att leva bilfritt. Detta ger oss kunskaper som kan vara värdefulla i planeringen av kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät och framtida nya stadsdelar.

Aktiviteten kopplar mot projektmålen för Den koldioxidsnåla platsen:

- Utveckla offentlig sektors verktygslåda för att planera och utveckla den koldioxidsnåla platsen.
- Stimulera påverkansarbete och kunskapsuppbyggnad kring hållbar konsumtion och förändrade resvane-, boende- och konsumtionsmönster.

Målgrupp för aktiviteten har varit familjer som inför testet använde bilen frekvent i vardagen men som var intresserade av att minska eller helt sluta använda sin bil.



Metod och genomförande

När aktivitetsidé och syfte var formulerade tog vi kontakt med samarbetspartners som kunde tänkas bidra med olika reselösningar. ULTRA deltog med varsitt 90 dagarskort för samtliga familjerna. Sunflet erbjud gratis månadsavgift och rabatterad tim- och km-avgift. Elcyklar köptes in med finansiering via kommunens budget för åtgärder inom åtgärdsprogram för renare stadsluft. Testgruppen fick även tillgång till kommunens ellådcykelpool U-bike. Tanken var att ge gruppen gratis månadsavgift men detta gick inte att lösa tekniskt, istället har gruppen erbjudits annan ersättning för månadsavgiften för U-bike.

Testperioden på tre månader bedömdes vara tillräckligt lång för att hitta nya strategier i vardagslivet och samtidigt så lång att de flesta av vardagens händelser inträffar.

Rekryteringskampanj genomfördes via sociala medier med stor så kallad organisk spridning och med annonsering på bussar. Vi blev mycket glatt överraskade när hela 170 hushåll anmälde intresse för deltagande. Detta gjorde urvalet utmanande. Vi beslutade oss för att fokusera på barnfamiljer av olika slag och med barn i olika åldrar.

De tio utvalda hushållen bjöds in till en uppstartsträff en vecka innan testperiodens början. Under kvällen gavs instruktioner om deltagandet och uppföljande intervjuer.

Handelshögskolan genomförde vid tre tillfällen intervjuer med hushållen, vid inledningen, mitt i testperioden samt efter avslutad testperiod. Hushållen noterade även sina resor, utmaningar och lösningar, i en loggbok under en vecka vid tre tillfällen under testperioden.

Under testperioden startades en grupp på facebook för deltagarna. Användningen av denna var begränsad och skulle kunna utvecklas för att öka aktiviteten i gruppen.

Vi genomförde avslutande träff med familjerna några veckor efter testperiodens slut då de fick dela sina erfarenheter med varandra och med ansvariga tjänstemän på kommunen.



Utvärdering och resultat

Detta avsnitt beskriver framförallt det praktiska genomförandet av testgruppen och utvärdering av detta. Utvärdering och resultat ur ett deltagarperspektiv beskrivs i rapporten *Tre månader utan bil*, om de intervjuer som genomförts med deltagarna.

De tio utvalda familjerna bestod av tio kvinnor, sex män och sammanlagt 26 barn i åldrar från ett par månader upp till 21 år.

Innan testperioden startade angav familjerna att de sammanlagt körde 197 mil med bil per vecka. Detta motsvarar en koldioxidbesparing motsvarande 0,38 ton CO₂e per vecka eller en energibesparing 1,3 Mwh per vecka. För hela testperioden innebär detta en besparing på motsvarande 4,6 ton CO₂e eller 15,5 Mwh.

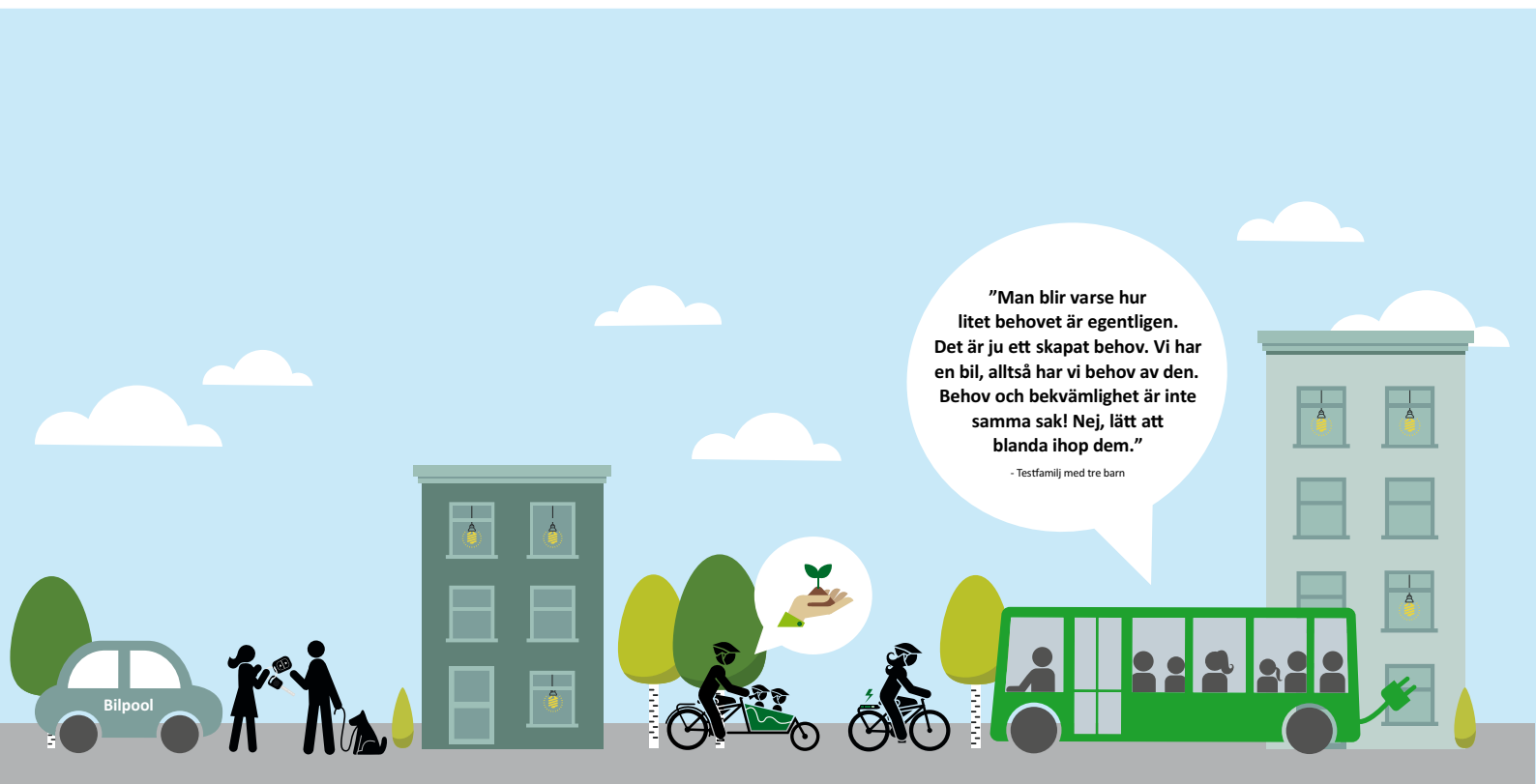
Deltagarenkät

Deltagarna ombads efter testperiodens genomförande att besvara en enkät om hur de har uppfattat genomförandet av testgruppen från kommunens sida. Sex svar på enkäten inkom. Huvuddelen av de deltagande familjerna uppmärksammade och ansökte till aktiviteten via Facebook. Någon familj hade läst om det via nyheter i tidning, radio eller tv.

Majoriteten tyckte att de fick tillräckligt med information innan och under testperioden. En kommentar var att det vore bra om samtliga i hushållet fick informationen som skickades via epost. Flera familjer tyckte att loggboken hade kunnat göras lite mer användarvänlig, t.ex. kunna spara återkommande resor så som till arbete och skola osv samt möjlighet att i efterhand kunna redigera. Intervjuerna tyckte alla familjer var väldigt bra.

Startmötet tyckte de flesta att det var väldigt bra som en uppstart. De tyckte att det var bra med en föreläsare som var inspirerande och gjorde deltagarna taggade och motiverade att klara sig utan bilen.

De som bor i närheten av en bilpool har tyckt att det varit jättebra att kunna använda vid behov. De som däremot bor längre ifrån har inte använt sig av bilpoolen alls. Detsamma gällde för U-bike. Deltagarna tyckte även det var bra med ett avslutningsmöte där de fick dela med sig av sina erfarenheter både till varandra och även till berörda på kommunen.



Kommunens slutsatser och lärdomar

Den bilfria testgruppen är ett nytänkande sätt att uppmuntra till ökat resande. Istället för att rikta sig till vanebilister har vi istället valt att rikta oss till de som är villiga att göra en större livsstilsförändring eller utmana sig att leva utan sin bil. Detta gör att vi vänder oss till grupper som är högre upp på "motivationstrappan". Deltagarna kan på detta sätt fungera som förebilder för grupper som är mindre förändringsbenägna.

Samtliga deltagare har varit mycket positiva till att delta i testgruppen och tycker att det är bra att kommunen erbjuder denna möjligheten. Deltagandet har inneburit en värdefull knuff över tröskeln till en förändring de annars inte hade genomfört, dels genom att få en kontrollfunktion som motiverar att fullfölja sin ambition och dels genom att testa alternativ till bilen innan man väljer att göra sig av med den. Det finns en stor vilja till förändring men man behöver hjälp över tröskeln.

Uppstartsmötet var en bra start för familjerna där de fick inspiration och motivation vid sidan om den praktiska informationen. De fick även tips om lösningar på situationer som kan uppkomma då man saknar bil. Det var även motiverande för några av de större barnen att det fanns fler familjer som skulle göra samma omställning.

Trots att det var begränsat deltagande vid den avslutande träffen var den uppskattad av deltagarna, dels genom att ges möjlighet att framföra synpunkter till ansvariga tjänstemän men också genom att utbyta erfarenheter med de övriga deltagarna.

Förutsättningar för att leva utan bil i Umeå

Deltagarna i testgruppen har unika erfarenheter kring möjligheten att leva utan bil i Umeå. För att förmedla dessa erfarenheter och upplevelser bjöd vi in några ansvariga tjänstepersoner till testperiodens avslutande träff. Detta var ett utmärkt sätt att ge återkoppling om hur möjligheterna att leva utan bil är i Umeå sett från ett resenärsperspektiv. Med på träffen fanns representanter från lokaltrafiken och Gator och parker.

Samtliga familjer är eniga om att elcykeln är en fantastisk lösning för minska sitt bilåkande. Det är lättare att cykla även med avstånd och väderutmaningar. Däremot så klarade inte de elcyklar som låna-des ut kylan, både växlar och batteri har varit problematiska.

Deltagarna framförde att det är problematiskt att resa med barnvagn, om det är fullt på barnvagns-platserna tvingas man vänta på nästa buss, vilket på vissa linjer är en lång väntan. Flera har upplevt det nästintill omöjligt att resa med buss till arbetsplatsområdena på Östteg och Västerslätt. Likaså upplevs det svårt och tidsödande att resa mellan stadsdelar på tvärsen eftersom linjenätet är uppbyggt som en stjärna med Vasaplan i mitten.

Snöröjningen på de prioriterade stråken är bra. De har upptäckt det erfarenhetsmässigt och inte via kommunal information. En förmedlade att det funkar att släpa cykeln i snö en kort sträcka om man vet att det är bra plogat när man kommer fram till GC-banan.

De flesta av familjerna har inte tyckt att tillgång till bilpool via Sunfleet har varit en bra lösning för dem. Det är för långt till närmaste bilpool, vilket gör det för krångligt att nyttja dessa. En bilpool skulle vara en bra lösning om de finns nära hemmet, gärna i bostadsområdet. Till exempel att bostadsrättsföreningen har driva en bilpool. Flera skulle också kunna tänka sig att dela bil med vänner men det behöver vara tydligt i förutsättningar och ekonomiska upplägg.

Erfarenheter att ta med till nya bostadsområden

Umeå kommun planerar flera nya stadsdelar där avsikten är att möjliggöra ett minskat ägande av egen bil genom att erbjuda attraktiva lösningar för hållbara färdssätt. Erfarenheterna från deltagarna till testgruppen är intressanta att ta med vid planeringen av dessa stadsdelar och utformningen av de tjänster som erbjuds då de har praktiska erfarenheter av den livsstil man vill möjliggöra i dessa stadsdelar.

Dessa typer av tjänster beskrivs ofta som "resande som tjänst" eller "mobility as a service" (Maas). En genomgående erfarenhet är att närhet till olika typer av transportlösningar är helt avgörande. Om det är för långt till närmaste bilpool så blir det för krångligt att nyttja. En bilpool är en bra lösning om de finns nära hemmet, gärna i bostadsområdet. Till exempel att bostadsrättsföreningen driver en bilpool.

En rekommendation för kommande bostadsområden är att det bör finnas uppvärmda cykelförråd med goda möjligheter att låsa in/fast och att ladda elcykel. Närhet till bra cykelparkering i kombination med avstånd till bilparkering kan även möjliggöra att det blir enklare att t.ex. ta cykeln till affären och handla då man på så sätt kommer ända fram till dörren.

Mervärden och spridning

Tanken på att leva utan tillgång till bil både fascinerar och skrämmer många i en stad där bilberoendet är stort. Detta medförde att det var ett stort intresse från media både i den inledande inbjudansfasen, under genomförandet men också av att ta del av resultaten. Den mediala uppmärksamheten har skapat mervärden utöver deltagarnas insats, där har fler nåtts av aktiviteten då diskussioner har skapats vid runt fika- och middagsbord. Den bilfria testgruppen har därmed potentiellt större effekt och har ytterligare minskad klimatpåverkan än de förändringar som deltagarna i testgruppen har åstadkommit under testperioden och i dess förlängning.

Förbättringspotential i genomförandet

Genom att tydligt tänka igenom hur urval av deltagarna ska ske redan innan anmälan öppnar hade vi kunnat utforma anmälningsformuläret mer utifrån vilken information som behövdes i urvalet. Det kan även vara intressant att använda sig av hela gruppen som anmält intresse som en kontrollgrupp och följa upp deras eventuella beteendeförändring senare.

Vi var överväldigade över det stora intresset som fanns för att vara med i testgruppen. Det hade varit bra att ha beredskap för att ta hand om detta intresse vid sidan om testgruppen eller att skicka ut en enkät till denna grupp för att lära sig mer om deras drivkrafter och förändring under samma tidsperiod. Det var mycket stor uppmärksamhet i media vid testperiodens start. Vi övervägde att genomföra en "kampanjmätning" för att se om denna mediala uppmärksamhet fick någon effekt på valet att resa hållbart även för de invånare som inte ingick i testgruppen. Tyvärr var tidsspannet för att göra en mätning medan det var aktuellt allt för litet och hanns inte med.

Vi erbjöd deltagarna olika reselösningar men livet utan bil kan lösas på fler sätt än då. Ett erbjudande som vi i efterhand tycker hade varit väldigt passande i denna aktivitet hade varit hemkörning av matvaror. De flesta familjerna testade ändå denna tjänst och var nöjda med det. Men mathandling kan vara en utmaning utan bil så det är något vi tycker att vi borde haft med.

En lärdom är att några familjer fick problem med deras bilar när de stod stilla i tre månader och behövt göra kostsamma reparationer. Det kan vara en bra idé att ändå starta bilen någon gång ibland så inte batteriet laddas ur samt flytta bilen så inte bromsar rostas osv. Det är bra om det informeras vid ev. kommande grupper.

Elcyklarna som lånades ut i testet klarade inte kylan, både växlar och batteri har tjuvat för flera. Det är viktigt att välja modeller som klarar olika sorters väder.

I denna omgång har den kontinuerliga kontakten med deltagarna under testperioden skett genom Handelshögskolans intervjuer. Den kontinuerliga kontakten är en viktig faktor för att upprätthålla motivation och målmedvetenhet under hela perioden. För kommande genomförande behöver kommunen själv vara den kontinuerliga kontakten med deltagarna. Det är därmed viktigt att överväga hur gruppens motivation följs bäst under testperioden.

Motsvarande aktivitet har lanserats i Jönköping och Linköping. Här förväntas deltagarna dela sina upplevelser i sociala medier, överväg om detta är önskvärt eller inte.

Bestående förändring

En uppföljningsenkät kommer skickas ut till familjerna i höst för att följa upp om de förändringar de gjort har bestått.

Sammanfattning av slutsatser

- Man behöver ibland en spark för att komma till skott med en förändring.
- Kontinuerlig kontakt är ett bra sätt att upprätthålla motivationen, exempelvis genom intervjuer, jämfört med om man hade gjort en förändring på egen hand.
- Det är värdefullt att kommunen är initiativtagare.
- Elcykeln är en nyckel till ett bilfritt liv

Kostnader och resurser

Budget

Utformning kommunikation	25 000 kr
Annonsering sociala medier	500 kr
Annonsering bussbaksidor	20 000 kr
Cykelservice, däckbyte, lås, mm.	15 000 kr
Uppstartsmöte	10 000 kr
Avslutningsmöte	6 000 kr
10 st elcyklar med sommar- och vinterdäck	158 000 kr
Busskort sponsrades av lokaltrafiken ULTRA	0 kr
Djupintervjuer och rapport	300 000 kr

Uppskattning av personalinsats

Kommunikation:	20 timmar
Rekrytering och urval:	40 timmar
Planering, dokumentation, uppföljning:	40 timmar

Djupintervjuer och rapportskrivande är inte inräknade då de genomfördes av Handelshögskolan. Vid genomförande av aktiviteten på nytt bör djupintervjuerna ersättas av enklare uppföljning kombinerat med kontakt eller coaching med deltagarna under testperiodens genomföranden.



Checklista för dig som planerar en bilfri testgrupp

Planerar du också att genomföra en bildri testgrupp i din kommun? Här är våra tips till dig.

- Engagera samarbetsparter som kan vara med och bidra med alternativa färd sätt, till exempel bilpool och kollektivtrafik.
- Formulera erbjudandet till deltagarna och vilka förväntningar som ställs på deltagarna. Se till att både erbjudande och förväntningar är lätta att förstå och kommunicera.
- Gör en kommunikationsplanering för rekrytering och media. Identifiera er målgrupp och vad den motiveras av och upplever som hinder.
- Tänk igenom hur urval av deltagare ska ske. Vill ni ha variation i hushållets storlek och sammansättning eller ska bilanvändningen vara styrande för urvalet? Vilken roll ska motiv för deltagande spela?
- Besluta vilken information ni behöver av deltagarna vid anmälan förutom deras kontaktuppgifter: kriterier för urval, beskrivning av före-läget.
- Behöver ni teckna avtal, avsiktsförklaringar eller dylikt? Vem har ansvar för busskort som tappas bort eller cyklar som går sönder eller stjäls?
- Planera inspirerande startmöte och ett avslutande möte som ger tillfälle för deltagarna att byta erfarenheter och ge återkoppling till aktörer som ansvarar för tjänster som har ingått i försöket.
- Se till att det finns någon form av peppning eller någon som följer deltagarna under testperioden.
- Planera redan från början hur ni följer upp aktiviteten, effekter och deltagarnas beteendeförändring.

En del av Umeå kommuns klimatarbete

Den bilfria testgruppen har varit en del av Umeå kommuns klimatarbete inom ramen för klimatprojektet Den koldioxidsnåla platsen i samarbete med Umeå universitet.

Projektet har finansierats av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Umeå kommun, Umeå universitet, Region Västerbotten, Upab och Umeå energi.

