

Utvärdering

Fossilfritt 2030 – Rena Resan

Framtagen av WSP Advisory, november 2023



Innehåll

1. En del i arbetet för att öka det hållbara resandet.....	3
2. Vad har projektet gjort, och hur?	4
2.1. Insatser för att förändra resvanor	4
Fysisk nudging	4
2.2. Alternativa resesätt.....	5
Beteendekampanjer.....	6
Platskampanjer	7
2.3 Samverkan och kunskapsuppbyggnad	9
Kommunikation och spridning.....	10
3. Resultat och nyttor från arbetet	11
3.1 Projektet har haft en god måluppfyllelse.....	11
3.2 Har Rena resan 2030 bidragit till långsiktigt hållbara resultat?	12
4. Samlad bild och lärdomar inför ett fortsatt arbete?	13
4.1 Lärdomar för projektet i arbetet med omställning till hållbart resande.....	14
4.2 Lärdomar på strategisk nivå	15
4.3 Hur lever resultaten vidare?	16

1. En del i arbetet för att öka det hållbara resandet

Under 2020-2023 genomförde Region Örebro län projektet Fossilfritt 2030 – Rena resan. Projektet har genomförts i samverkan mellan tre regioner – Örebro, Östergötland samt Sörmland och BioDriv Öst. Även en rad kommuner och organisationer har deltagit i projektet.¹

Rena resan tog sin utgångspunkt i behovet av att minska transportsektorns koldioxidutsläpp. För att åstadkomma detta har man t på olika sätt arbetat för att åstadkomma beteendeförändringar för att flera ska välja att resa hållbart.

Målgruppen har i första hand varit de anställda på organisationer och kommuner i Sörmland, Örebro och Östergötland som idag gör sina pendlings- eller tjänsteresor med bil. Vidare har andra organisationer och företag som inte deltagit aktivt i projektet men som har kunnat inspireras av projektets goda exempel utgjort en sekundär målgrupp.

Fossilfritt 2030 – Rena resan har sin bakgrund i projektsatsningen *Fossilfria och effektiva transporter i östra Mellansverige* som länsstyrelserna i Uppsala, Sörmland och Västmanland genomförde 2017-2019, i samverkan med BioDriv Öst. Ett arbete som kom att fortsättas i form av fyra nya projekt inom ramen för paraplybegreppet Fossilfritt 2030, där en rad projekt genomförts under perioden. Utöver Fossilfritt 2030 – Rena resan (det aktuella projektet) även Fossilfritt 2030 – Fordon och drivmedel, Fossilfritt 2030 Transporter i Stockholms län, samt Fossilfritt 2030 – Transporter i Uppsala län.

WSP Advisory har haft i uppdrag att utvärdera projektet. Detta är kortversion av den slutrapport som togs fram under hösten 2023.

Rena resan: mål och delmål

Det långsiktiga målet för *Fossilfritt – Rena resan 2030* är att andelen hållbara persontransporter i Östra Mellansverige ska vara minst 30 procent år 2030.

För att uppnå det långsiktiga målet så har projektet arbetat mot **fem delmål:**

1. Femton procent av deltagare i aktiviteter börjar resa hållbara resor.
2. Målgruppen män har fått kunskap om hållbart resande.
3. Deltagare i projektaktivitet ska ha provat kombinerade

¹ I Örebro län gäller detta Örebro universitet, Länsstyrelsen i Örebro, samt kommunerna Örebro, Kumla och Karlskoga. Från Sörmlands län är det Flens och Eskilstuna kommun. I Östergötland län är det Länsstyrelsen i Östergötland samt kommunerna Boxholm, Finspång, Kinda, Linköping, Mjölby, Vadstena, Ydre samt Åtvidaberg.

2. Vad har projektet gjort, och hur?

Fossilfritt 2030 – Rena resan har arbetat med aktiviteter av olika slag för att stimulera en beteendeförändring hos privatpersoner. Det handlar om tre grupper av aktiviteter: insatser för att förändra resvanor, samverkan och kunskapsuppbyggnad, samt kommunikation och spridning av resultat och lärdomar. I resten av detta kapitel kommer vi att beskriva aktiviteterna som genomförts och utvärderingens slutsatser.

2.1. Insatser för att förändra resvanor

Denna grupp rymmer fyra typer av aktiviteter 1) fysisk nudging, 2) alternativa resesätt, 3) beteendekampanjer samt 4) platskampanjer.

Fysisk nudging

Fysisk nudging handlar om att genom en förändring i den fysiska miljön stimulera en beteendeförändring. Projektet har arbetat mycket med detta i form av exempelvis förändringar i gatumiljö, målning och tillfälliga gatuavstängningar. Exempel på insatser är:

Markmålningar på cykelbanor i Örebro kommun

För att få fler att välja cykel underlättade projektet för cykeltrafik i samband med att en gata byggdes om. Aktiviteter genomfördes också för att locka fler till att cykla, främst genom att smycka ett antal cykelbanor i centrala Örebro med färgglada markmålningar men man placerade också ut bland annat en bokholk och konstverk längs sträckan. Aktiviteten genomfördes i samarbete med Open Art som hjälpte till med upphandling av konstnär samt genomförande av markmålningen.

Aktiviteten följdes upp i september 2021, bland annat genom utskick och analys av en enkät. De inkomna 420 svaren indikerade att markmålningarna hade fått viss uppmärksamhet och uppskattning. Kvinnor är mer positiva än män. Det är dock svårt att säga om de bidragit till ökat cyklande. Vissa anser att pengarna i stället borde lagts på till exempel fler cykelvägar, bättre vägunderhåll och belysning.

Cykeltävlingen Heja cykel : Aktiviteten genomfördes som en del av den fysiska nudgen med markmålningar. Syftet var att få fler att cykla till och från jobbet. Tävlingen var tänkt att ske mellan verksamheter som kunde påverkas av ombyggnationerna av vägen. På grund av få

Rena resans aktiviteter

Insatser för att förändra resvanor

1. **Fysisk nudging:** Till exempel fysiska förändringar i gatumiljö så som gatumålning eller tillfälliga avstängningar av gator.
2. **Alternativa resesätt:** Prova på aktiviteter, exempelvis vikcyklar eller cykelbibliotek, eller tävlingsmoment.
3. **Beteendekampanj:** Normbrytande kampanjer riktade till olika grupper.
4. **Platskampanjer:** Skräddarsydda platsspecifika kampanjer på arbetsplatser eller geografiska platser.

Samverkan och kunskapsuppbyggnad

5. **Storregional samverkan:** Kunskapsutbyte och samarbete inom beteendeförändrande aktiviteter och mobility management.
6. **Flexibla arbetssätt:** Ett arbete med

anmälda och att det var svårt att få fram ett pris (en lådcykel) så sköts tävlingen upp ett halvår till hösten 2021. Målgruppen utökades till alla arbetsplatser i centrala Örebro som inte kunde arbeta hemifrån under pandemin. I en uppföljande enkät svarade de flesta deltagarna att de cyklade mer under tävlingsperioden än tidigare, och en majoritet svarade att de kommer cykla mer eller i lika stor utsträckning efter tävlingsperiodens slut. Aktiviteten uppmärksammade cykling för många och bedöms således som lyckad, men man uppfyllde inte målet om minst fyra deltagande arbetsplatser (tre deltog). Aktiviteterna, både markmålningarna och tävlingen, har fått uppmärksamhet i media vilket kan ha uppmärksammat cykel som färdmedel ytterligare.

Fysisk nudge vid skolor i Flen och Eskilstuna: Ursprungligen skulle särskilda sträckor skulle förtydligas med asfaltmålningar, vilket var tänkt att öka antalet som cyklar. Aktiviteten utförde observationer vid en skola respektive kommun och även en workshop med båda skolorna samt Beteendelabbet. Under genomförandet skiftade syftet något och man valde att genomföra en kampanj med nudge-insatser kring cykelparkering och cykling generellt. En kommunikationsbyrå upphandlades. Kampanjmaterial kopplat till cykelställ, asfaltsskyltning, skyltar och en tävling för medarbetare för att uppmuntra till mer cykling togs fram. Länk till utvärdering av aktiviteten.

Efter avslut genomfördes en resvaneundersökning på skolorna där fysiska nudgar genomfördes, som visade att näst intill alla uppmärksammat kampanjen. Genomförandet rapporteras ha fungerat väl, men försenades något på grund av pandemin och förseningar i leverans från kommunikationsbyrån. En del av materialet blev även bortslitet kort efter uppsättandet. Sammantaget bedömer projektet att resultatet av aktiviteten varit god, och som exempel hur fysisk nudge och en prova-på-kampanj kan förstärka varandra.

Engelbrektsgatan ”sommargata” i Örebro samt Nudge vid fyra sjukhus i Sörmland : Örebro kommun, i samarbete med Open Art, genomförde aktiviteten ”sommargata” genom att stänga av Engelbrektsgatan för biltrafik till förmån för cyklister, gångtrafikanter, grönska och konst. Aktiviteten uppskattades av cyklister, gångtrafikanter och turister – dock inte av bilisterna själva. Nudge-kampanjen i Sörmland genomfördes på fyra av länets sjukhus under en månad. Syftet var att uppmuntra anställda, men även besökarna, att cykla mer. Detta gjordes genom att sätta upp skyltar med olika cykelbudskap vid bland annat pendlingsparkeringarna samt vid cykelparkeringarna. Budskapen spreds även på sjukhusens digitala skärmar.

2.2. Alternativa resesätt

Projektet har genomfört ett antal aktiviteter som uppmanar till alternativa resesätt.

Aktiviteterna har främst syftat till att öka cyklandet, men en aktivitet inkluderade resande med kollektivtrafik. Folkhälsomyndighetens riktlinjer var att man i första hand skulle använda andra färdmedel än kollektivtrafik, vilket allra mest påverkade aktiviteten kombinerade resesätt, där det var tänkt att vik-cykel skulle tas med i kollektivtrafiken. Eftersom projektet inte kunde uppmuntra fler att åka kollektivt givet restriktionerna, och eftersom många arbetade hemifrån under denna period, så sköts aktiviteten upp. Projektet lade i stället fokus på aktiviteterna som handlar om cykling. Exempel på insatser är:

Vik- och elcykelkampanjer: Flera prova på-cykel-aktiviteter har genomförts, där deltagare fått prova vikcyklar, elcyklar och kollektivtrafik i kombination. Aktiviteterna har genomförts i Sörmland, Örebro län och Mjölby. Utförandet har varierat något mellan de tre områdena. Exempelvis skedde en förändring i Sörmland under projektets gång där man valde att inte längre erbjuda elcykel. I Sörmland användes även cyklar som redan fanns i verksamheten, medan Mjölby och Örebro län har upphandlat. I Mjölby var målgruppen snävare (bilpendlare på Toyota). Tanken med aktiviteten var att kombinerad mobilitet möjliggör hållbart resande på större pendlingsavstånd. Under en begränsad tidsperiod fick deltagarna låna en vikcykel och kollektivtrafikkort för arbetspendlingen, vilket projektet hoppades skulle leda till förändrade resvanor. [Länk](#) till utvärdering av aktiviteten i Sörmland.

Prova på kollektivtrafik – Sörmland: En kollektivtrafikkampanj riktad mot vanebilister genomfördes i Sörmland. 902 vanebilister fick prova kollektivtrafik under en månad. Aktiviteten har genererat goda resultat – deltagarna är generellt positiva till sina nya resesätt. Exempelvis uppgav 81 procent att deras bild av kollektivtrafiken förbättrades under provperioden och 35 procent återaktiverade sina kort.

Test med cykelfordon i kommunal verksamhet: Testet genomfördes i totalt fyra verksamheter i två kommuner, Karlskoga och Kumla. Aktiviteten gick ut på att testa hur lastcyklar skulle kunna användas i stället för bilar i några av kommunernas verksamheter. Det fanns ca 1-2 cyklar per verksamhet. Resultaten av testet var tänkt att ligga till grund för framtida inköp och planering av fordon i liknande kommunala verksamheter. Några av erfarenheterna från projektet handlar om att behandla cyklar och bilar likvärdigt i administration, och att börja ett förändringsarbete med engagerade och motiverade arbetsplatser.

Cykelbibliotek i Karlskoga: Syftet med aktiviteten var att få allmänheten att både testa och vänja sig vid att använda lastcykel. Deltagare gavs möjlighet att låna en lastcykel i tre veckor. Aktiviteten beskrivs som lyckad och cyklarna har varit fullbokade under stora delar av perioden och 85 procent av deltagarna uppgav att de var nöjda eller mycket nöjda.

Beteendekampanjer

Projektet har genomfört olika normbrytande kampanjer och arbete i sociala medier, riktade till olika målgrupper. Vid projektstart var planen att genomföra en ”grundande” aktivitet och en riktad kampanj. Under projektets gång har flera aktiviteter tillkommit. Till skillnad från flera av de övriga aktivitetsgrupperna så har dessa aktiviteter inte påverkats nämnvärt av pandemin. Detta beror dels på att flera av aktiviteterna genomfördes efter pandemins värsta stadier, dels på att aktiviteterna är kampanjer som genomförs digitalt. Nedan listas aktiviteterna i aktivitetsgruppen:

Styr din egen väg: Kampanjen i form av filmer genomfördes i början av projektperioden för att ”grunda” för kommande kampanjer och aktiviteter genom att sprida en positiv bild av projektet, testa kampanjupplägg och bygga upp en följarskara. Enligt utvärderingarna exponerades 728 108 personer för filmerna, varav 268 326 valde att se hela filmerna, 4 564 personer valde att gå in på webbsidan och 1 300 personer gjorde ett cykel-test online. Ungefär

hälften av de som nåddes var män. Därutöver spreds kampanjen i involverade organisationers kanaler.

Beteendekampanj Lastcykelguiden: Projektet genomförde en riktad kampanj mot män, där den primära målgruppen var nyblivna pappor. Syftet var att informera dem om alternativa resesätt och att särskilt lyfta lastcyklar och cykelkärror som bra alternativ. Kampanjen genomfördes i flera län. En reklambyrå upphandlades för aktiviteten. [Länk](#) till nedladdningsbar lastcykelguide, [länk](#) till en av kampanjfilmerna, [länk](#) till utvärdering av aktiviteten. Resultaten av kampanjen bedöms goda och man nådde fler än beräknat – bland annat har 97 999 unika individer nåtts av kampanjen och 4 173 har besökt kampanjhemsidan.

Aktivitetsjakten i Östergötland: En tävling har hållits för arbetsplatser och skolklasser i Östergötland. Tävlingen genomfördes två gånger under den europeiska mobilitetsveckan 2021 respektive 2022. Syftet med tävlingen var att minska bilåkandet i vardagen, öka rörelse och bygga gemenskap. Under 2021 rapporterade totalt 20 deltagare från olika företag och två skolklasser sina resultat, och fler kan ha deltagit utan att rapportera. Fler deltog 2022, men man hade hoppats nå ytterligare några fler. Samtliga deltagande tyckte att kampanjen var givande och kul samt att den satte i gång tankar om hållbart resande. Ett antal deltagare från första året uppskattade aktiviteten så mycket att de deltog igen 2022.

Vintercykelkampanj: Aktiviteten bestod av en digital kampanj och tre utlämningstillfällen i två kommuner i Örebro län, där cyklister har uppmuntrats att fortsätta cykla under vintern i stället för att återgå till bilen. Detta gjordes bland annat genom att dela ut ”goodiebags” och informera om hur man kan cykla under vintern. Genomförandet har gått enligt plan, bortsett från ett utlämningstillfälle som tvingades skjutas upp på grund av för låga temperaturer. [Länk](#) till en av kampanjfilmerna, [länk](#) till utvärdering av aktiviteten. Aktivitetens resultat uppges vara över förväntan och utlämningstillfällena har varit uppskattade av allmänheten.

Växla upp din fritid i Örebro: Örebro kommun tog fram en kampanj som skulle öka antalet som cyklar till och från fritidsaktiviteter. Kampanjen riktade sig till både unga och äldre. En film togs fram som gick i olika kanaler och även en tävling var syfte var att sprida fördelarna med att cykla till fritidsaktiviteter. Aktivitetens resultat lyfts fram som att vara över förväntan och utlämningstillfällena har varit uppskattade av allmänheten.

Platskampanjer

Majoriteten av aktiviteter under denna rubrik är prova på-moment som har genomförts på en specifik plats – en geografisk plats eller en arbetsplats. På en övergripande nivå har genomförandet fungerat väl. Aktiviteterna har generellt varit lyckade. Intresset från målgruppen har varit stort och deltagarna har varit mycket positiva till aktiviteterna. Några mindre förseningar har skett av olika anledningar, såsom pandemin och väderförhållanden.

Cykelutmaning Örebro universitet: Aktiviteten genomfördes av Region Örebro län och Örebro universitet och riktade sig till anställda och studenter vid universitetet som pendlade med bil. Deltagarna fick testa och låna elcyklar under två veckor. Syftet var att stimulera anställda och studenter att övergå från bil till elcykel vid sina dagliga resor. Aktiviteten

kombinerades med att cykelinfrastrukturen vid campus förbättrades för att ytterligare öka intresset för att cykla. Exempelvis upprättades cykelställ med tak och med möjlighet att låsa fast mot ram. Kampanjen synkades med aktiviteten fysisk nudge för förbättrade och utsmyckade cykelvägar i Örebro. Flera testperioder genomfördes och totalt erbjöds 120 platser till studenter och anställda. [Länk](#) till utvärdering av aktiviteten. Totalt testade 81 personer elcykel. Av dessa var 62 procent kvinnor och 38 procent män, 57 procent var anställda och 43 procent var studenter. 97 procent av deltagarna uppgav i enkät de var nöjda med testperioden. För de sista testperioderna våren 2022 märktes en mättnad i efterfrågan och den sista perioden ställdes därför in.

Platskampanj Östergötland: Platskampanjer har genomförts i tre kommuner (Finspång, Åtvidaberg och i Mjölby). I Mjölby lånades vikcyklar ut till grupper som brukade arbetspendla med bil. Personerna fick testa att kombinera vikcykel och kollektivtrafik. I Finspång lånades lådcyklar ut till familjer, medan i Åtvidaberg lånades elcyklar ut till kommunanställda. Intresset från målgrupperna, i samtliga tre kommuner, uppges har varit stort. I projektets uppföljning framkommer att deltagarna upplevt testperioderna som positiva.

Platskampanj Sörmland – prova på kollektivtrafik: Region Sörmland erbjöd under testperioden 1000 bilister i länet att under en månads tid få ett gratis kollektivtrafikkort. Genomförandet fungerade väl och de flesta resekorten användes aktivt under testperioden.

Platskampanj för mobil cykelservice: För att öka andelen som faktiskt använder sin cykel så genomfördes en aktivitet i Örebro för att ta cykelservicen närmare invånarna och göra den gratis. Kommunen upphandlade den mobila cykelservice som åkte ut till totalt nio olika platser i Örebro vid fem olika tillfällen sommaren 2022. En liknande kampanj genomfördes även i Flen, Eskilstuna och Strängnäs, delvis baserat på lärdomar från Örebro. Den samlade bedömningen från projektet var det i högre grad var medborgare som ville börja cykla i större utsträckning som besökte servicetillfällena, vilket också indikerade att insatsen bidragit till att få fler att välja cykel. [Länk](#) till utvärdering av aktiviteten.

Platskampanj Flen och Platskampanj Eskilstuna: En kampanj genomfördes i respektive kommun. Syftet var att få fler anställda på skolorna att använda cykel i stället för bil. Flera testperioder genomfördes i respektive kommun. Under perioden ändrades målgruppen, från anställda på skolorna till vanebilister i allmänhet. Intresset för kampanjen var stort i Flen, medan intresset i Eskilstuna var inledningsvis lågt och det krävdes ytterligare en kommunikationsinsats vilket ökade intresset markant. [Länk](#) till utvärdering av aktiviteten. I den uppföljande enkät som genomfördes uppgav 57 procent av testresenärerna att de använt cykeln tre till fyra dagar i veckan och 15 procent att de använde cykeln fem till sju dagar i veckan. 42 procent av testresenärerna uppgav även att de skulle fortsätta att cykla efter testperioden.

Kampanjmorgon Östergötland: Samtliga kommuner i Östergötland deltog under den europeiska mobilitetsveckan i september 2022 genom att anordna aktiviteter i respektive kommun som skulle uppmuntra till och informera om hållbart resande. Vissa genomförde informationskampanjer, andra delade ut frukostpåsar till resenärer i kollektivtrafiken. I hela länet gällde ett erbjudande om att ta med en kompis gratis i kollektivtrafiken.

2.3 Samverkan och kunskapsuppbyggnad

Under denna kategori finns två typer av aktiviteter som handlat om att utveckla samarbetet och samverkan mellan regioner och kommuner samverkan för att gemensamt arbeta för ett ökat hållbart resande. Exempel på insatser som gjorts är:

Etablerande av samverkansplattformar: Samverkansplattformar har etablerats som möjliggjort för länsöverskridande lärande, kunskapsutbyte och spridning av projektrelaterad information. Inom ramen för projektet har tre typer av nätverksträffar ägt rum regelbundet under genomförandet – storregionala nätverksträffar, regionala nätverksträffar och det så kallade stadsnätverket. De har antingen berört specifika ämnen eller teman, eller riktat in sig mot att förmedla information om projektets arbete. Projektet har genomfört nätverksaktiviteter på en länsöverskridande nivå. Dessa har genomförts löpande under projektet i tre former: storregionala nätverksträffar, regionala nätverksträffar och det så kallade stadsnätverket. Det har även arrangerats konferens- och spridningsresor. [Länk](#) till utvärdering av stadsutbyte.

Stöttning och samarbete mellan involverade aktörer uppges ha fungerat mycket väl. Det upplevs som positivt att projektet har innefattat så många olika samarbetsparter – projektet har blivit ett sätt att lära av varandra. Som exempel så har Region Örebro län utgjort ett bollplank för frågor om kommunikation och beteendekampanjer, eftersom projektledningen haft goda kompetens inom sådana frågor, vilket uppskattats av övriga aktörer.

Kunskaphöjande insatser: Inom denna del har flera insatser genomförts som på olika sätt var tänka att bidra till att ge en ökad kunskap om förutsättningar för ökad cykling och ett ökat hållbart resande. Exempelvis:

En enkät om resepolicy, resebyråttjänster och resebokningssystem skickades ut till kommuner och regioner som deltog i projektet. Syftet var att undersöka nuläget för att skapa ett underlag för kommande arbeten. Resultaten visade att det är ett komplext arbete där flera komponenter behöver förändras om man ska nå målen om mer hållbara tjänsteresor.

- Nyttostudie av cykelsatsningar: En konsult upphandlades för att ta fram en studie om vilka samhällsekonomiska nyttor som finns kopplat till cykelsatsningar, vilka åtgärder som finns och deras effekt på ökad cykling samt vilka utmaningar som finns för kommuner och regioner att utföra cykelsatsningar idag. Studien förväntas komma att ligga till grund för mycket av kommuners och regioners kommande arbete med cykling. [Länk](#) till rapporten.
- Omvärldsanalys och handlingsplan kring Hållbart resande: Inom akademien är en viktig del av verksamheten resor för kunskapsutbyte, vilket genererar höga utsläpp. Därför valde Örebro universitet att upphandla en konsult som skulle ta fram underlag och strategier för att minska tjänsteresornas utsläpp. Konsulten sammanställde hur svenska lärosäten arbetar med internationalisering och tjänsteresor, samt tog fram en handlingsplan och konkreta förslag på hur akademier kan resa mer klimatsmarta. Rapporten ska ligga till grund för Örebro universitet i vidareutvecklandet av riktlinjer, åtgärder och stöd, och spridas till andra lärosäten. [Länk](#) till rapporten.

- Hållbar mobilitet för kommuner i Östergötland: Länsstyrelsen i Östergötland genomförde workshops i kommuner i Östergötland. Syftet var dels att uppmuntra kommunerna till att arbeta med hållbar mobilitet, dels att kartlägga vilka förutsättningar som finns för att arbeta med cykling och att skapa ökad samverkan kring att arbeta om dessa frågor.

Kommunikation och spridning

Projektet har arbetat aktivt med kommunikation genom i princip hela genomförandet. Projektet har genomfört flera aktiviteter som berör extern kommunikation. I den kommunikationsplan som togs fram vid uppstarten pekas bland annat på att *”Genom att använda kommunikation som hävstång kan projektet påverka olika beteenden som hindrar ett hållbart resande i dag”*. I kommunikationsplanen finns även ett övergripande kommunikationsmål *”Spridning av information är ett prioriterat område för projektet, både till personer som arbetar med liknande frågor och till allmänheten genom exempelvis publicitet i media”*. Projektet har medverkat i artiklar, reportage och intervjuer i tidningar, radio och tv. Projektet har även skickat ut egna nyhetsbrev och pressmeddelanden flera gånger om året. Därtill har projektet använt sig av sociala medier som visat sig vara en effektiv kanal för informationsspridning. Projektet har även spelat in filmer med syftet att dels sprida kunskap, dels att resultat och lärdomar ska finnas kvar efter projektavslut. Ytterligare ett sätt projektet synliggjort sina insatser är genom profilprodukter och trycksaker.

3. Resultat och nytta från arbetet

WSP har haft i uppdrag att utvärdera Fossilfritt 2030 – Rena resan som en helhet. Som beskrivits ovan så har projektet rymt en stor mängd aktiviteter som genomförts på olika platser och under olika tid. Vi har av naturliga skäl inte utvärderat varje enskild aktivitet – men gjort nedslag och uppföljningar under hela projektet genomförande.

Vår samlade bild är att projektet till stora delar varit fungerat bra och kan påvisa såväl måluppfyllelse som resultat med potential att leva kvar. Det är också viktigt att ha med sig att projektet kom att genomföras under pandemin – vilket påverkade både förutsättningar att genomföra insatser som att på ett robust sätt mäta utfallet från dem.

3.1 Projektet har haft en god måluppfyllelse

Fossilfritt 2030 – Rena resan har haft sin tyngdpunkt på norm- och beteendepåverkande insatser, och arbetat mot en bred målgrupp. Detta, tillsammans med pandemins påverkan på resmönster, gör det svårt att kvantifiera och mäta de samlade effekterna av insatserna, och inte minst att peka på orsak och verkan. Med dessa svårigheter i åtanke är det ändå WSP:s samlade bedömning att projektet har nått sina mål och delmål i hög utsträckning, vilket framgår av tabellen till höger.

Tabell 1. Utvärderingens bedömning av måluppfyllelse

Mål	Utfall
Mål: Minskning av växthusgaser med 1070 ton koldioxidekvivalenter per år	Uppnått (1841 ton/år)
Delmål 1: Femton procent av deltagare i aktiviteter börjar resa hållbara resor.	Delvis
Delmål 2: Målgruppen män har fått kunskap om hållbart resande	Uppnått
Delmål 3: Deltagare i projektaktivitet ska ha provat kombinerade resor inom ÖMS	Uppnått
Delmål 4: Deltagarna har provat att resa hållbart på för dem nya sätt	Uppnått
Delmål 5: Ett samarbete har etablerats kring hållbara resor mellan 25 organisationer från olika sektorer under projekttiden	Uppnått

Inför projektstart uppskattade projektet att det skulle bidra till en minskning av växthusgaser motsvarande 1070 ton koldioxidekvivalenter per år. Projektet har löpande under projektet beräknat hur mycket aktiviteterna bidragit till i minskade utsläpp av växthusgaser². Totalt har projektet bidragit till en minskning av 6996 ton koldioxidekvivalenter sedan projektstart, vilket blir ungefär 1841 ton koldioxidekvivalenter per år. Det går därmed att konstatera att projektet har överträffat sitt mål. Utöver målet om en minskning av utsläpp av växthusgaser

² Beräkningen har gjorts av Trivector Traffic och är en uppskattad minskning av utsläpp för respektive aktivitet som planerades att genomföras.

så har projektet haft *fem delmål*. I utvärderingen bedöms att fyra av fem har uppnåtts helt, och ett har uppnåtts delvis.

- **Delmål 1** är svårt att följa upp på ett strukturerat sätt, av flera skäl: Det finns ingen sammanhållen utvärderingsstruktur för samtliga insatser, uppföljningen av delmålet förutsätter en omfattande enkät eller intervjustudie av samtliga deltagare, och det skulle krävas någon form av kontrafaktisk ansats för att isolera projektets påverkan på förändrade resmönster. Det vi kan se, baserat på de uppföljningar som gjorts, är att aktiviteterna ges goda omdömen och deltagarna menar sig fått ny kunskap och nya insikter, vilket grundförutsättningar för att åstadkomma en förändring.
- WSP bedömer att **delmål 2** är uppfyllt. Även om några aktiviteter inte har nått målgruppen män i den utsträckning man hoppats på, har flera av projektets aktiviteter riktats specifikt mot män och många i målgruppen har nåtts med information om hållbart resande.
- **Delmål 3** bedöms också som uppfyllt. Projektet har anordnat flera aktiviteter som möjliggjort för deltagare att testa kombinerade resor inom regionerna – oftast i form av att deltagarna fick låna någon form av cykel i kombination med ett gratis kollektivtrafikkort. Målgruppen har uppvisat stort intresse för att delta och varit positiva till aktiviteten efter genomförandet.
- Även **delmål 4** bedöms uppnått. Projektet har genomfört flera aktiviteter som möjliggjort alternativt uppmuntrat deltagare att prova att resa hållbart på för dem nya sätt. Möjliggörande aktiviteter är sådana där projektet låter deltagare prova på nya resor genom exempelvis utlåning av cykel och/eller kollektivtrafikkort. Uppmuntrande aktiviteter har, på ett mer indirekt sätt, fått deltagarna att testa nya resesätt – till exempel genom att smycka ut cykelvägar och digitala kampanjer som framställer cykling som attraktivt resesätt. Tillsammans har aktiviteterna fått deltagarna att prova att resa hållbart på för dem nya sätt.
- Vi menar även att **delmål 5** också uppnåtts. Ett storregionalt samarbete kring hållbara resor har etablerats mellan 25 organisationer – Region Örebro län, Länsstyrelsen i Örebro län, Örebro universitet, Biodriv Öst, Region Sörmland, Region Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötland, samt deltagande kommuner i samtliga tre län. Det har även upprättats regionala nätverksträffar och det så kallade stadsnätverket.

3.2 Har Rena resan 2030 bidragit till långsiktigt hållbara resultat?

Med detta sagt så vill vi som utvärderare peka på tre typer av ”nyttor” som vi menar att Fossilfritt 2030 – Rena Resan skapat.

Den första typen av nyttor som projektet upplevs ha bidragit till är att **stärka samverkan mellan aktörer som deltagit i projektet**. Nyttan med detta ligger i att det skett ett lärande sinsemellan kring metoder, arbetssätt och verktyg. Det har också inneburit att förutsättningar

för fortsatta samarbeten (genom utvecklade strukturer) upplevts ha kommit att stärkas – både kring hållbart resande eller andra frågor. Denna typ av nyttor lyfts framför allt fram av informanter från de deltagande regionerna. Den andra typen av nyttor som pekas ut är **de faktiska avtrycken från de insatser som genomförts**. Det handlar då primärt om genomförandet av aktiviteterna kopplat till påverkan och förändring av beteende. Även om det är svårt att peka på konkreta avtryck i termer av förändrade resvanor pekar flera nyckelpersoner på att insatserna till stora delar fungerat väl och getts goda omdömen av deltagare eller kommit att få ett bra genomslag, i de fall det handlar om informationskampanjer.

Den tredje nyttan som nyckelpersonerna lyfter fram handlar om **kunskapsuppbyggnad**. Exempel som lyfts fram i intervjuerna är omvärldsanalysen om resebokningar, underlag för riktlinjer, input till riktlinjer för tjänsteresor och kunskapsunderlag kring hur cykling kan främjas. Flera nyckelpersoner – framför allt de som står nära projektet – menar också att de genom projektet ökat sin kunskap kring metoder och arbetssätt och fått en bättre förståelse kring komplexiteten som är förknippat att arbeta för att åstadkomma beteendeförändringar.

4. Samlad bild och lärdomar inför ett fortsatt arbete?

På en övergripande nivå är det WSP:s bild att *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* har varit ett välfungerande projekt. Vår samlade bild är att projektet har varit väl förankrat hos samverkansparterna och att det har funnits en samsyn kring den övergripande målbilden, och vikten av att minska transportsektorns utsläpp. Flera intervjuade nyckelpersoner pekar på att det funnits en logik i att projektet ingått i ett större sammanhang, inom ramen för Fossilfritt 2030, och att projektet ska ses som en pusselbit i en större helhet.

De intervjuade – såväl deltagare i projektgruppen och som målgruppen – är generellt nöjda med projektets **organisering och struktur för genomförandet**. Region Örebro län upplevs ha fungerat bra som projektägare, och arbetet har fungerat väl. Det har skett byte av projektledare två gånger under genomförandet, hösten 2022 och våren 2023 – något som vi inte ser ha kommit påverkat genomförandetakten i någon väsentlig omfattning. En bidragande orsak till detta är, menar flera, att projektets genomförande har kännetecknats av att det har varit decentraliserat och gett ett stort ansvar till ansvariga vid respektive samverkanspart. Från projektgruppen upplever man att det funnits en stor tillit, och stora frihetsgrader, att utforma arbetet och driva aktiviteter. Även om detta ses som positivt pekar flera på att detta också inneburit att projektet varit svårt att överblicka, och att man som deltagare i projektgruppen inte alltid haft inblick vad som skett i andra regioner. Något som i sin tur försvårat lärandet sinsemellan. Samtidigt menar flera att upplägget stärker möjligheterna att skapa långsiktiga resultat, då det gett goda möjligheter till att anpassa insatserna utifrån förutsättningar regionalt, och lokalt.

WSP:s bedömning är att projektet har utgått från **en fungerande insatslogik**. Det går att, på ett övergripande sätt, följa hur de tänkta insatserna förväntas leda till de uppsatta målen i

projektet. Det finns en röd tråd som löper mellan de fem delmålen, aktivitetspaketen och projektets förväntade resultat. Det framkommer viss kritik bland nyckelpersonerna – dels att målformuleringarna inte var tillräckligt konkreta, dels att de inte fullt ut var nivå-satta. Exempelvis rymmer flera av målen formuleringar som att deltagare ska ”fått kunskap om hållbart resande” eller att deltagare ”ska ha provat att resa hållbart”, något som upplevdes rymma stora tolkningsmöjligheter. Den diskussion kring mål och mätning som genomfördes under inledningen av projektet menar flera var positiv.

I sitt genomförande har projektet har behövt möta ett antal *utmaningar*, där de flesta går att härleda till covid-19-pandemin. Samtliga intervjuade nyckelpersoner pekar på att projektet påverkats av pandemin och utmaningarna gjorde att projektet förlorade i momentum, framför allt inledningsvis. Bland annat har aktiviteter fått skjutas upp på grund av Folkhälsomyndighetens riktlinjer, förseningar i upphandlingar och/eller för att pandemin hindrat deltagare från att delta. Det har även funnits viss frustration över att man inte har kunnat genomföra fysiska möten. Samtidigt uppges övergången till digitala mötesformer i stort ha fungerat bra. De utmaningar som uppstått till följd av pandemin uppges ha varit lättare att möta tack vare den stora tillit som aktörer involverade i projektet känt för projektledningen. WSP:s bild är att utmaningarna har hanterats på ett tillfredställande sätt.

4.1 Lärdomar för projektet i arbetet med omställning till hållbart resande

WSP vill lyfta fem lärdomar från projektet, som vi menar är användbara för att fortsätta utveckla arbetet för att stötta omställningen till hållbart resande i regionen. Dessa är:

- **Behåll och utveckla nätverksträffarna** som etablerats under projektet, på alla tre nivåer (storregionala nätverksträffar, regionala nätverksträffar och stadsnätverket). Eftersom samtliga intervjuade uppger att träffarna berör givande ämnen, är väl organiserade och förstärker samverkan så rekommenderar vi att i största möjliga mån fortsätta arbetet som tidigare.
- **Ta vidare konceptet och lärdomarna med från att prova på-kampanjer** eftersom dessa har visats vara efterfrågade av målgruppen och uppmuntrar till beteendeförändringar.
- **Bygg vidare på ”varumärket” Fossilfritt 2030 – Rena Resan:** Projektet har löpt på under lång tid i regionen och det finns en kännedom om det – inte minst om man vidgar bilden till att inkludera de övriga tre projekten i paraplyet Fossilfritt 2030. Vi rekommenderar att i det fortsatta arbetet dra nytta av detta i största möjliga mån.
- **Utveckla utbytet av lärdomar mellan projektpartners under genomförande:** vi kan se att det återfunnits snarlika utmaningar hos de olika projektparterna, men att man var för sig arbetat för att lösa dessa. Det tydligaste exemplet är hur praxis för hur upphandling ska genomföras och hur anmälningssystem för cykelbokning ska utformas. Ett medskick framåt är att i en högre grad kommunicera kring gemensamma

utmaningar och lösningar – och att aktivt arbeta för ett löpande kunskapsutbyte sinsemellan.

- **Balansen mellan spets och bred:** Rena resan har varit ett projekt som rymt många aktiviteter och som arbetat mot en bred målgrupp. Vi menar att ett fortsatt arbete skulle tjäna på en avsmalning, där målgruppen avgränsas tydligare och att antalet aktiviteter minskar (eller fokuseras). Aktiviteterna som genomförts inom ramen för projektet har riktat sig mot allt från allmänheten till anställda i en viss organisation. Bredden innebär dels att utmaningar i att nå målgrupperna, dels försvårar en uppföljning av resultat. Framåt förespråkar vi ett smalare och mer spetsigt arbete.

4.2 Lärdomar på strategisk nivå

Vi ser också ett antal lärdomar på strategisk nivå från *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* som främst är relevanta för eventuella framtida projektägare. Det vi vill lyfta i detta sammanhang är:

- **Fortsätt använda arbetssätten från Fossilfritt 2030 – Rena Resan.** Med detta menar vi projekt som använder beprövade metoder, men som är flexibla och har ett agilt arbetssätt som möjliggör att dels testa nya metoder, dels anpassa vilka metoder som används under projektets gång för att nå bästa möjliga resultat. Det är inte att se som ett misslyckande om ursprungsplanen inte fungerar som tänkt – det är då lärandet sker. Att det finns utrymme för att förändra upplägget i takt med att förutsättningarna förändras är i detta sammanhang en styrka. Det tenderar att generera större nytta för målgruppen och nå bättre resultat. För *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* har det dels handlat om att hantera hur pandemin kom att påverka förutsättningarna för genomförande, dels förändringar och anpassningar för att möta målgruppens behov och intresse.
- Strukturell förflyttning tar tid och behöver tillåtas ta tid, och **riggningen av ett projekt behöver anpassas efter dess komplexitet** såväl vad gäller projektlogik och omfattning. Det finns olika former av projekt – sådana som förvaltar och driver något befintligt, och sådana som strävar efter en mer långsiktig förändring. Vi räknar *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* till den senare kategorin. Sådana system- eller strukturpåverkande projekt har en komplex förändringsteori och är ofta av en större omfattning. Resultaten från dessa handlar i regel om att ändra strukturer eller förutsättningar för fortsatt arbete. Denna typ av projekt kännetecknas ofta av att de i sitt genomförande förutsätter en hög grad av interaktion mellan aktörer på flera nivåer i ”systemet”. Stora delar av genomförandet bygger på att projektet förmår andra aktörer att genomföra aktiviteter utan att kunna styra dem. Denna typologisering kan göras inför ett projekt och påverka allt från riggning, sammansättning av projekt- och styrgrupp, förväntningar på vilka resultat som kan uppstå samt på vilken tidshorisont det ska ske. Den typen av projekt som *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* representerar ställer höga krav på såväl projektledning som styrgrupp när det gäller att säkerställa att projektet följer den utstakade kursen samtidigt som det finns ett utrymme för att ompröva arbetssätt om man ser att aktiviteter inte ger önskat utfall.
- Slutligen rekommenderar WSP **ett mer samlat grepp för utvärdering och uppföljning i satsningar likt denna**. En mer enhetlig metod och rutin för uppföljning samt

utvärdering – för samtliga aktiviteter och samtliga involverade aktörer – gör det lättare att kontinuerligt dra lärdomar och förbättra genomförandet av projektet. Ett mer samlat grepp för utvärdering och uppföljning knyter även an till två av rekommendationerna ovan – bättre samordning gällande aktörers olika praxis och regler, samt att rikta sig tydligare och mer konsekvent mot en målgrupp. Därtill stärks legitimiteten för de insatser som görs, eftersom det möjliggör att kunna svara på frågor som varför något görs, varför på det här sättet och vad det förväntas leda till. Vi tror också att det vore utmärkt om en insats kunde mätas över lite längre tid, eftersom det ofta tar lång tid innan beteendeförändringar blir märkbara. Detta skulle kunna ske genom att göra en utvärdering om tre eller fyra år, och då gärna genomföra en effektutvärdering med en speglad kontrollgrupp.

4.3 Hur lever resultaten vidare?

En central fråga för att bedöma det långsiktiga värdet av *Fossilfritt 2030 – Rena Resan* är hur resultaten tas vidare. Vid genomförandet av slututvärderingen finns det inte några konkreta planer på att fortsätta arbetet genom ett liknande projekt med samma uppbyggnad. Utvärderingens bild är att det kommer vara upp till respektive samverkanspart att ta resultaten vidare in i sina respektive verksamheter. WSP:s bild är att det finns goda förutsättningar för att ta vara på resultaten. Projektet arbetar för att resultaten ska leva kvar efter projektets slut. Under våren 2023 har ett stort fokus legat på att befästa projektets resultat på olika sätt. I slutet av september 2023 hölls ett avslutande seminarium där fokus låg på resultat och lärdomar från projektet men framför allt på hur dessa kan tas vidare. Samverkan har utvecklats, både informell samverkan och mer formella samverkansstrukturer såsom nätverken, vilket möjliggör för fortsatt kunskapsdelning och lärande mellan aktörer som arbetar med att få individer att ställa om till hållbart resande. Flera involverade aktörer har även valt att inkorporera aktiviteterna, eller varianter av dem, i sin ordinarie verksamhet – till exempel har ett antal kommuner valt att fortsätta bedriva någon form av cykelutlåningsverksamhet. Ytterligare ett möjligt långvarigt resultat av projektet är att flera i målgruppen indikerar att de tänker fortsätta resa hållbart även efter aktivitetens slut.