



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

– kunskap för en hållbar utveckling

En knuff i rätt riktning

*Om beteendepåverkan och nudging för mer
hållbara personresor*

A nudge in the right direction

*About influencing behaviour and using nudging for more sustainable personal
traveling*

Sara Linder



Självständigt arbete 30 hp

Avancerad nivå

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

Alnarp 2015

EN KNUFF I RÄTT RIKTNING

– om beteendepåverkan och nudging för mer hållbara personresor

A NUDGE IN THE RIGHT DIRECTION

- About influencing behaviour and nudging for more sustainable personal traveling

Sara Linder

Handledare: Caroline Hägerhäll, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Examinator: Matilda van den Bosch, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Biträdande examinator: Mats Gyllin, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0760

Ämne: Landskapsarkitektur

Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och -år: juni 2015

Omslagsbild: Kim Hamnebo

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: nudging, beteendepåverkan, transportvanor, resebeteende, miljöpsykologi, hållbart resande

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

FÖRORD

Innan jag började skriva den här uppsatsen var jag inte särskilt bekant med nudging eller med beteendepåverkan. Därför har det varit både utmanande och roligt att sätta mig in i något som jag tidigare inte har så mycket kunskaper om. Jag har lärt mig väldigt mycket och har fått chansen att prata med många intressanta och kunniga människor. Jag vill tacka min handledare Caroline Hägerhäll för stöd och alltid lika välkommen feedback. Jag vill tacka Alice Dahlstrand på Trafikverket och Åsa Sandberg på A Win Win World för guidning, tips och stöd under uppsatsens gång. Jag vill tacka respondenterna som ställde upp med sin tid och gjorde uppsatsen möjlig. Jag vill också tacka min mamma för tapper och tidskrävande genomläsningar av mitt arbete. Sist men inte minst vill jag tacka mina kursare som agerat bollplank och sällskap under hela processen.

Malmö, 10 juni 2015

Sara Linder

SAMMANFATTNING

För att komma tillrätta med de allt tydligare problem som bilen orsakar i våra städer och skapa nya transportvanor räcker det inte att enbart förändra den fysiska miljön. Människors beteende måste också förändras. På senare tid har trafikplanerare börjar arbeta allt mer med beteendepåverkan. Ett potentiellt användbart verktyg för att påverka människors transportvanor är nudging, där en central idé är att man påverkar beteende på ett mer omedvetet plan. För att räknas som nudging får ekonomiska incitament eller förbud inte användas. De verktyg som klassas som nudgingverktyg är istället inramning och förenkling av information, förändringar i den fysiska miljön, förändring i standardalternativ och bruk av sociala normer.

Uppsatsens syfte är att undersöka begreppet nudging och hur det kan användas för att påverka människors transportvanor. Inom miljöpsykologi finns det flera teorier om hur människors beteende kan påverkas. Bland annat genom att påverka värderingar, normer och vanor. Nudging kan ses vara baserat på samma teorier om människans beteende.

Uppsatsen studerar hur tre kommuner arbetar med beteendepåverkan för mer hållbara personresor, samt om det finns potential att tillämpa nudging strategier. I studien gjordes intervjuer i tre kommuner för att se hur de arbetar med beteendepåverkan samt hur de ser på nudging som strategi. Endast en av kommunerna var tidigare bekant med begreppet, men alla intervjuade var positivt inställda till nudging. Studien visade att kommunerna redan genomfört åtgärder som skulle kunna klassas som nudging och att de var positivt inställda till att arbeta med beteendepåverkan. Dock är det viktigt att ta hänsyn till kommunernas specifika förutsättningar för att kunna arbeta med resebeteende på ett framgångsrikt sätt. Nudging skulle dock kunna utgöra en mer konkret verktygslåda för kommuner som vill skapa beteendeförändring. Forskning visar att nudging fungerar bäst som en förstärkning av andra åtgärder, men det krävs fortsatt mer forskning för att undersöka hur effektivt nudging faktiskt är för att påverka transportbeteende.

Nyckelord: nudging, beteendepåverkan, transportvanor, resebeteende, miljöpsykologi, hållbart resande

ABSTRACT

To overcome our cities increasingly evident issues caused by the car and create new transport habits changes in the physical environment is not enough. People also have to change their behaviour. Lately, traffic planners are working more with behaviour impact. A potentially useful strategy to impact people's travel habits is nudging, where impacting behaviour on a more subconscious level is a central idea. To be considered a nudge economic incitements and legislation cannot be used. Instead tools that are viewed as nudging are framing and simplification of information, changes in the physical environment, changes in the default choice and use of social norms.

The purpose of the thesis is to explore the concept of nudging and how it can be used to impact people's transport habits. There are theories about how to impact people's behaviour in environmental psychology. For instance through impacting values, norms and habits. Nudging may be viewed as being based on the same theories about people's behaviour.

The thesis explore how three Swedish municipalities handle sustainable personal traveling through behavioural impact, and if there is potential to apply nudging strategies. The three municipalities were interviewed to survey how they handle behavioural impact and their view of nudging as a strategy. Only one of the municipalities were familiar with the concept, but all of the respondents had a positive attitude towards nudging. The study showed that the municipalities already carry out measures that could be classified as nudging and that they had a positive attitude towards working with behavioural impact. Thus it is important to consider the municipality's specific conditions to be able to work successfully with travel behaviour. Nudging could be a more concrete tool for municipalities who want to create change in transport behaviour. Research show that nudging is most successful when used as an enhancement for other measures, but more research is needed to determine how effective nudging is for impacting transport habits.

Keywords: nudging, behavioural impact, transport habits, travel behaviour, environmental psychology, sustainable travel

INNEHÅLL

Figur- och tabellförteckning	1
1. Inledning.....	2
1.1 Syfte	3
1.2 Frågeställning.....	3
1.3 Avgränsningar	3
1.4 Disposition	4
2. Ett samhälle beroende av transport.....	5
2.1 Bilstad	5
2.2 En ny syn på trafiken.....	6
3. Miljöpsykologiska teorier	9
3.1 Vad påverkar vårt beteende?	9
3.2 Att förändra människors beteende.....	10
4. Nudging	15
4.1 Definition av nudging	16
4.2 Människans två tankesystem.....	17
4.3 Nudging och mänskligt beteende	18
4.4 Kritik mot nudging	22
4.5 Nudging och transportvanor.....	22
5. Metod.....	29
5.1 Forskningsstrategi och förhållningssätt	29
5.2 Fallstudie som forskningsdesign	30
5.3 Val Av kommuner	34
5.4 Val av respondenter.....	35
5.5 Analys och tolkning av data	36
5.6 Studiens tillförlitlighet.....	37
5.7 Metodkritik	38
6. Fallstudier	40
6.1 Fallstudie: Kungälv kommun.....	40
6.2 Fallstudie: Ale kommun	45
6.3 Fallstudie: Sollentuna kommun	51
6.4 Sammanställning av fallstudierna	58
7. Diskussion	61
7.1 Nudging och miljöpsykologi.....	61
7.2 Nudging i kommunerna	63
7.3 Möjligheter och utmaningar med beteendepåverkan	66
7.4 Vidare forskning.....	68
8. Slutsats	69
9. Referenser	70
Bilagor	75

FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING

Tabell 2.1	<i>Antal tusen huvudresor per år efter huvudsakligt färdstätt och huvudsakligt ärende.</i>	8
Tabell 4.1	<i>Karaktärsdrag hos det automatiska och reflektiva tankesystemet</i>	17
Tabell 4.2	<i>Olika styrmedel för att påverka människans beteende</i>	21
Figur 4.3	<i>Cykelparkering vid Malmö centralstation</i>	24
Figur 4.4	<i>Bild på poängspelet som skapades till studien av Zhu et al.</i>	25
Figur 4.5	<i>Exempel på hur information i reseplanerare kan delges</i>	26
Figur 4.6	<i>Sammanfattning av handboken Påverka nyinflyttades resvanor - En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade</i>	27
Tabell 4.7	<i>Olika nudgingverktyg med exempel på åtgärd samt redogörelse för dess effektivitet</i>	28
Figur 6.1	<i>Karta över Kungälv kommun</i>	41
Figur 6.2	<i>Västtrafiks karta över kollektivtrafik i Kungälv</i>	42
Figur 6.3	<i>Sträckan för Grön express</i>	44
Figur 6.4	<i>Projektet På egna ben</i>	45
Figur 6.5	<i>Karta över Ale kommun</i>	46
Figur 6.6	<i>Ale pendels rutt</i>	47
Figur 6.7	<i>Västtrafiks karta över tågnät</i>	47
Figur 6.8	<i>Karta över Sollentuna kommun</i>	51
Figur 6.9	<i>Karta över pendeltågsnätet i Sollentuna</i>	52
Figur 6.10	<i>Karta över Sollentuna kommuns bussnät</i>	53
Figur 6.11	<i>Sollentuna kommuns cykelplan</i>	57
Tabell 6.12	<i>Sammanställning av de demografiska förutsättningarna i respektive kommun</i>	58
Tabell 7.1	<i>Sammanställning av kommunernas beteendepåverkande åtgärder som skulle kunna ses som nudging</i>	62

1. INLEDNING

Svenska städer kan idag sägas vara präglade av en stadsplanering där bilen har stått i centrum. Dock har nackdelarna med hårt bilbelastade städer blivit allt tydligare. Även om vår möjlighet till transport är högst central för stadens funktion, har transporter också negativa effekter som miljöproblem, barriäreffekter, olyckor och tar dessutom stor yta i anspråk (Smidfelt Rosqvist & Ljungberg 2009). Delegationen för hållbara städer (2012) menar att kortare bilresor står för en hög andel av resorna i städer och hänvisar till Folkhälsoinstitutet som pekar på att brist på fysisk aktivitet är ett stort hot mot folkhälsan. Vidare menar delegationen att stadsplanering kan bidra till bättre förutsättningar för livsstilar som är mindre resurskrävande och mer hälsosamma genom att bryta det strukturella bilberoendet och skapa förutsättningar för fysisk aktivitet.

En stor del i arbetet med att minska biltrafiken i städer är att förändra människors vanor. FN:s panel för global hållbarhet skriver i en rapport att tillgängliggörandet av mer hållbara transportalternativ bara är att gå halva vägen, därtill krävs att individer värderar och väljer dessa alternativ framför bilen. Samhället bör alltså se till att alternativen är tillgängliga, överkomliga och attraktiva (United Nations Secretary-General's High-level Panel on Global Sustainability 2012).

För att kunna påverka människors val och vanor krävs insikt i varför vi väljer som vi gör och vad som kan påverka oss att välja annorlunda. Trafikplaneringen har gått från toppstyrd expertplanering till en större insikt om vikten av att påverka beteende (Frändberg et al. 2005). Begreppet *nudging* syftar till olika förändringar som görs i avseende att påverka människors beteende utan att använda sig av ekonomiska eller lagstiftande åtgärder. I en rapporten *Nudging- ett verktyg för hållbara beteenden*, skriven av Mont, Lehner & Heiskanen (2014) på uppdrag av Naturvårdverket, pekades transport ut som ett område där nudging kan fungera som en användbar metod för att få medborgare att ändra sina resvanor (Mont et al. 2014). Denna uppsats har undersökt begreppet nudging närmare och studerat hur svenska kommuner arbetar med beteendepåverkan kopplat till transportvanor.

1.1 SYFTE

Syftet med uppsatsen är att undersöka begreppet nudging i ett mer fördjupat perspektiv. Uppsatsen undersöker hur nudging kan användas som verktyg för att påverka människors transportvanor. Genom tre fallstudier har begreppet lagts på en lokal och praktisk nivå för att se hur olika kommuner arbetar med beteendepåverkan. Uppsatsen ämnar också att undersöka om det finns möjligheter för kommunerna att använda nudgingstrategier i transportplaneringen samt kommunernas syn på sin roll som beteendepåverkare.

1.2 FRÅGESTÄLLNING

Uppsatsen har en huvudsaklig frågeställning:

Vad gör de studerade kommuner för att påverka människors transportvanor och vilka möjligheter finns att tillämpa nudgingstrategier?

För att svara på det behövde uppsatsen redogöra för:

- a) Vad forskningen säger om hur man kan påverka beteende i miljövänlig riktning
- b) Vad nudging är och hur förhåller det sig till nämnda teorier

För att sedan applicera dessa kunskaper på en mer praktisk nivå sattes följande frågeställningar upp:

- c) Vilka utmaningar finns kring resvanor i de studerade kommunerna?
- d) Vilka strategier använder kommunerna för att påverka transportbeteende?
- e) Hur ser kommunerna på sin roll som beteendepåverkare?
- f) Hur ser kommunerna på möjligheterna till att använda nudgingstrategier i transportplaneringen?

1.3 AVGRÄNSNINGAR

Studiens empiriska del, som ska binda samman de teoretiska begreppen med verkligheten, är avgränsad till ett tjänstemannaperspektiv. Den främsta anledningen till detta är att det är tjänstemännen som utför de tillämpande åtgärderna i kommuner. Att göra studien ur ett politiskt perspektiv eller ur ett medborgarperspektiv hade möjligen gett ett annat resultat. Studien är också avgränsad till persontransport, det vill säga individers val av färdstätt, och inte fraktt transporter och dylikt. Detta då det rimligen krävs helt andra åtgärder för att förändra sådant transportbeteende än för persontransporter. Studien berör också främst människors dagliga resvanor och inte fritidsresor eller mer

ovanliga resor. Därför berör heller inte flygtrafik i överhuvudtaget i studien. Inte heller båttrafik diskuteras då de studerade kommunerna inte har någon större grad kommunal båttrafik. Studiens resultat utgår enbart från de tre studerade kommunerna vilket innebär att resultatet inte är generaliserbart för andra kommuner.

1.4 DISPOSITION

Uppsatsen är indelad i nio kapitel.

- Kapitel 1 utgörs av ett inledande avsnitt där uppsatsen frågeställning och syfte presenteras.
- Kapitel 2 utgörs av ett kortare avsnitt om hur synen på bilens plats i staden har förändrats från 50-talet till idag, samt vilka övergripande strategier som har använts och nu används för att planera för trafik i städer.
- I kapitel 3 beskrivs teorier inom miljöpsykologi om vad som påverkar människors beteende och vad som kan skapa beteendeförändring.
- Kapitel 4 beskriver begreppet nudging och hur nudging kan användas för att påverka människors transportvanor.
- Kapitel 5 beskrivs studiens metod och tillvägagångssätt.
- I kapitel 6 beskrivs de tre fallstudierna, kapitlet avslutas med en sammanfattande analys.
- I kapitel 7 diskuteras studiens resultat i förhållande till uppsatsens teoretiska utgångspunkter.
- Kapitel 8 utgörs av studiens slutsatser.
- I kapitel 9 presenteras studiens referenslista.

2. ETT SAMHÄLLE BEROENDE AV TRANSPORT

I vårt samhälle är vi beroende av resor i vår vardag. I takt med samhällets ökade modernisering och välstånd har även resor och trafik ökat. Detta medför allt mer svårhanterliga problem för natur, klimat, landskap och människors hälsa. Resor och transport har blivit den tredje största utgiftsposten i svenska hushåll och kan förknippas med positiva värden och handlingsmöjligheter. Resor kan även upplevas som tvingande, stressande, tråkiga, tidskrävande och dyra. Dessutom har det ökande resandet fört med sig andra konsekvenser som trafikolyckor, föroreningar, klimatpåverkan, hälsoeffekter, trängsel och buller. Många anser även att trafiken skapar barriärer i städer och förfular landskapet (Frändberg et al. 2005, s. 35-37).

För att hitta lösningar på de problem som uppstår på grund av trafiken finns politiska beslut om mål och visioner. Dessa rör ofta trafiksäkerhet och utsläpp där tekniska lösningar länge fått stå i centrum. Då dessa inte räcker till för att skapa hållbara transportsystem måste värderingar, geografiska strukturer och livsstilar i det högrörliga samhället omprövas för att påverka människors beteende och vanor (Frändberg et al. 2005, s. 37).

2.1 BILSTAD

Bilismens påverkan på stadsplanering har varit mycket betydande och ledde fram till ett nytt tänkesätt. Efter andra världskriget var USA den stora förebilden för stadsplanerare som genom studiebesök fick lära sig hur bilsamhället skulle byggas upp. Antalet bilar ökade kraftigt i Sverige under 1950-talet och Sverige var då Europas biltätaste land. Detta skapade problem i svenska städer i form av trängsel och olyckor. Således genomfördes en anpassning av städerna för att bättre passa bilismens behov. Detta medförde att gamla bostadskvarter revs för att ge plats åt vägar och parkeringshus. Utvecklingen sågs som naturlig och nödvändig och mötte inte något större motstånd. Trafikplanerare sågs som professionella vetenskapsmän med teknisk skolning vilket gjorde att trafikfrågor inte blev en politisk fråga. Dessa experter fick även ta fram normer och bestämmelser för trafikplanering som skulle gälla i hela landet (Nyström & Tonell 2012, s. 157; Lundin 2008). För att minimera risker för trafikkonflikter genomfördes åtgärder för att separera bil-, cykel- och gångvägar. Även åtgärder för att höja standarden på vägarna och införa vad som kallades genomtänkt bebyggelse- och trafikplanering genomfördes. Resultatet blev städer med stora bostads- och arbetsplatsområden geografiskt separerade från varandra. Kritik riktades mot att denna stadsuppbyggnad där gångtunnlar och bilvägar, skapade för snabb framkomlighet, har

skapat oattraktiva och otrygga stadsmiljöer. De bostads- och parkeringsnormer som rådde under miljonprogrammets uppbyggnad (åren 1965-1975) medförde överdimensionerade ytor för parkering i vissa områden som senare har använts för att förtäta dessa områden med bostäder. Kvar finns dock trafiksepareringen som kritiker menar skapar en allt för hård och betongpräglad boendemiljö (Nyström & Tonell 2012, s. 157-159). Även kritik mot trafiknormerna blossade upp då det ansågs att dessa skapade ett allt för monotont stadslandskap samt att det ledde till rivning av allt för många äldre byggnader (Lundin 2008). Under 1980-talet var stadsplaneringsidealet att bygga tätt och funktionsblandat där inspirationen kom från den traditionella stenstaden. Utanför stadskärnan, ofta i anslutning till motorvägarna, anlades dock kontorsområden och stormarknader med stor parkeringsyta. Under 1980-talet började även miljöfrågan få allt mer uppmärksamhet och insikten om hur den lokala livsstilen påverkar de globala ekosystemen växte. Således ökade kraven på att trafik- och stadsplanering måste medverka till att minska miljökonsekvenserna. Tidigare hade alltså trafikplaneringen gjorts i efterhand för att ta itu med de problem som uppstått. Nu ville man istället begränsa eller styra över trafikutvecklingen mer aktivt vilket medförde större betydelse för regional och övergripande planering (Ekman, Smidfelt Rosqvist & Westford 1996). Under 1980- och 1990-talen slopades även till stor del tanken om trafikseparering och gaturummen byggdes mer slutna. Trafiksepareringen anklagades för att ha ökat trafiken och bilberoendet samt att ha bidragit till att skapa urban sprawl¹. Dock kvarstår konflikter mellan olika färd sätt då både bilar, kollektivtrafik, cyklister och gående ska samsas om utrymmet. Detta har bland annat lett till uppförande av bilfria gator i centrum (Björk, Nordling & Reppen 2012, s. 26, 38; Hysing 2009). Hysing (2009) menar att trafikplaneringsdiskursen ändrades runt millenniumskiftet från att handlat om bilens framkomlighet till viljan att skapa hållbara trafiksystem.

2.2 EN NY SYN PÅ TRAFIKEN

I takt med det diskursskifte som Hysing (2009) belyser och att trafikens negativa påverkan uppmärksammades allt mer har även insikten växt i att tekniska lösningar inte kommer att vara tillräckliga. Det anses nu vara högst nödvändigt att även arbeta aktivt med beteendepåverkan för att komma till rätta med de problem som vårt resebeteende har skapat (Forsell et al. 2010, s. 6). Forsell et al. (2010, s. 8) menar att ny infrastruktur inte är lösningen på dagens transportrelaterade problem. Istället arbetar man mer med andra åtgärder som ekonomiska styrmedel, samordning, information och

¹ Med urban sprawl menas den process där städer sprider ut sig över rurala områden i periferin till ett urbant område. Urban sprawl karaktäriseras ofta av markanvändning med låg densitet och funktionsseparering (Andrén 2009, s. 44).

kommunikation med medborgare. För att uppnå hållbara transportsystem pekar författarna på regleringar och ekonomiska styrmedel, teknisk utveckling, fysisk planering och beteendepåverkan som hjälpsamma verktyg. Författarna beskriver hållbart resande på följande sätt:

”Mer konkret menas med hållbart resande i första hand resandet med hållbara färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.”

(Forsell et al. 2010, s. 9)

Vidare skriver Forsell et al. att beteendepåverkan uppnås genom att människor får kunskap och möjlighet att pröva nya färdssätt via information, kommunikation, samarbete och marknadsföring, det vill säga sådant som ingår i mobility management. En förutsättning för att människor ska kunna göra hållbara transportval är att den fysiska strukturen, de tillgängliga färdssätten och organisationen tillåter människor att göra dessa val (ibid, s. 9-10).

Mobility management är ett koncept för att påverka beteende inom transportområdet genom att använda ”mjuka” åtgärder såsom information, kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. De mjuka åtgärderna ska förstärka effekten av de hårda åtgärderna (som exempelvis ingripanden i den fysiska miljön). Mer konkret kan åtgärder inom mobility management innefatta kampanjer för hållbart resande, personliga råd för att minska bilanvändningen, arbetsgivare som betalar anställdas kollektiva resande, upprättande av bilpooler och mobilityplaner för barns gångväg till skolan. De hårda åtgärderna är dock essentiella för att skapa förutsättningar för hållbart resande menar författarna. Strategier som föreslås är förtätning och en tydlig prioritering av hållbara färdssätt genom att ge dessa större utrymme i staden (Forsell et al. 2010, s. 10-11).

2.2.1 FYRSTEGSPRINCIPEN

I slutet av 1990-talet skapades den så kallade fyrstegsprincipen av dåvarande Vägverket. År 2003 fattade riksdagen beslut om att principen skulle vara vägledande i all långsiktig infrastrukturplanering för både Vägverket och Banverket (som nu ingår i Trafikverket). Fyrstegsprincipen fokuserar på synergieffekter och framhäver att beslut om ny vägkapacitet ska prövas i fyra steg. Första steget består av hållbar planering och beteendepåverkan för att försöka påverka transportbehovet istället för att bygga. I andra steget prövas åtgärder som syftar till att pröva en effektivare användning av

befintligt vägnät. I tredje steget ska mindre ombyggnader prövas och först i fjärde steget tillåts nybyggnation. Tanken är att det mesta av arbetet ska ske i steg ett och två för att förebygga att så få åtgärder som möjligt ska behöva gå till steg tre och fyra (Forsell et al. 2010, s. 13). Att använda beteendepåverkan och nudging är alltså en del av de första steget enligt denna princip.

2.2.2 SVENSKARNAS RESVANOR IDAG

Tabell 2.1 visar hur vi svenskar reser i vår vardag. Enligt tabellen görs majoriteten av resorna till eller inom jobbet och skolan med bil, medan gång/cykelresor kommer på andra plats tätt efterföljt av kollektiva resor. Bilen visar sig vara det vanligaste färdssättet i alla typer av resor även om gång/cykelresor nästan är i kapp vad det gäller fritidsresor.

Huvudsakligt ärende	Huvudsakligt färdssätt				
	<i>Gång/Cykel</i>	<i>Bil</i>	<i>Kollektivt</i>	<i>Övrigt</i>	<i>Uppgift saknas</i>
<i>Arbets-, tjänste- och skolresor</i>	574 579	1 134 047	425 537	43 222	39 312
<i>Service och inköp</i>	163 892	389 318	37 898	6 176	5 217
<i>Fritid</i>	630 518	658 698	75 342	40 446	22 044
<i>Annat ärende</i>	51 704	198 808	17 276	12 417	9 190
<i>Uppgift saknas</i>	0	990	335	295	0
<i>Samtliga</i>	1 420 691	2 381 861	556 387	102 557	75 763

Tabell 2.1. Antal tusen huvudresor per år efter huvudsakligt färdssätt och huvudsakligt ärende 2012-2013 (Återskapad från Trafik Analys 2014, s. 8)

3. MILJÖPSYKOLOGISKA TEORIER

Inom miljöpsykologi finns olika metoder för att undersöka vad som påverkar människors beteende och varför människor agerar som de gör. Vårt beteende påverkas av fenomen som värderingar, normer och vanor. Dessa fenomen kan dock influeras för att försöka förändra människors beteende. Detta kapitel beskriver inledningsvis olika psykologiska fenomen som kan påverka vårt beteende, därefter beskrivs hur dessa kan användas för att förändra människors beteende.

3.1 VAD PÅVERKAR VÅRT BETEENDE?

Nedan beskrivs olika psykologiska fenomen som påverkar hur vi människor beter oss. Dessa är värderingar, normer och vanor.

3.1.1 VÄRDERINGAR

De Groot och Thøgersen (2013) beskriver värderingar som önskvärda mål med varierande betydelse men som fungerar som vägledande principer i en människas liv. Författarna skriver att värderingar innebär uppfattningar om ett visst slutstadiums önskvärdhet eller icke-önskvärdhet. Värderingar är abstrakta och stämmer därför inte alltid överens med hur verkligheten fungerar. Detta skiljer värderingar från vanliga mål människor strävar efter. Då sådana mål eftersträvas tills att de uppnås medan värderingar är mer långsiktigt fasta. Värderingar fungerar även som vägledande principer vid utvärdering av människor, händelser och beteende. Skulle olika värderingar kollidera med varandra skulle vi prioritera det värde som vi anser vara viktigast eftersom olika värderingar har varierad betydelse för oss. Således påverkar våra värderingar både våra handlingar och våra attityder. Därför, menar De Groot och Thøgersen, är värderingar en bra utgångspunkt för att förändra människors beteende. Påverkan på människors värderingar möjliggör inverkan på en rad övertygelser, normer, intentioner och beteenden (De Groot & Thøgersen 2013).

3.1.2 NORMER

Sociala normer kan beskrivas som oskrivna regler som råder inom en grupp som guidar eller begränsar mänskligt beteende. Normer indikerar ofta vad andra människor tänker eller gör, vilket beteende som är accepterat inom gruppen och hur människor vanligtvis beter sig. Detta skiljer sociala normer från personliga normer som istället är regler för en persons eget beteende. Sociala normer kan delas in i induktiva normer, vilket innebär beteende som är eller inte är allmänt godtagbart, eller deskriptiva normer vilket innebär att merparten av gruppen har samma beteende (Keizer & Schultz 2013).

3.1.3 VANOR

Klößner och Verplanken (2013) definierar vanor som intellektuella strukturer som automatiskt fastställer framtida beteende genom att koppla samman specifika situationer till beteendemönster. Det vill säga att en vana är ett beteende som i en given situation går att förutse. Några av de viktigaste funktionerna hos vanor är frekvens, stabilitet, framgång och automatik. Var gång ett beteendemönster leder till önskat utfall ökar sannolikheten att detta beteendemönster kommer att tillämpas automatiskt nästa gång situationen dyker upp. Ju fler gånger ett beteendemönster upprepas desto mindre intention är iblandad och beteendet blir mer och mer en vana. Ökad frekvens av ett beteende i en liknande situation (stabilitet) som visar sig framgångsrikt börjar tillslut utföras automatiskt. Våra vanor har stor inverkan på vårt beteende, särskilt när det gäller saker som energianvändning, matinköp och transportsätt. Vanor kan vara det som står i vägen för en beteendeförändring även om vi uttrycker en vilja att ändra vårt beteende. Studier visar att människor som styrs av vanor även visar mindre intresse att ta del av information om alternativt beteende. Människor som styrs av vanor analyserar inte bara information mindre utan implementerar också mindre information i sina beslutsprocesser. Att presentera ett fördelaktigt alternativ till en person som exempelvis har en stark vana att åka bil till jobbet kan därför vara lönlöst då personen inte är mottaglig för relevant information i sin beslutsfattning (Klößner och Verplanken 2013).

3.2 ATT FÖRÄNDRA MÄNNISKORS BETEENDE

I föregående avsnitt beskrevs värderingar, vanor och normer och hur de påverkar vårt beteende. Nedan följer ett avsnitt som beskriver hur dessa fenomen kan användas för att förändra vårt beteende.

3.2.1 BETEENDEFÖRÄNDRING GENOM ATT PÅVERKA VÄRDERINGAR

De Groot och Thøgersen (2013) skriver om miljörelaterade handlingar och menar att dessa kan förespråkas av både biosfäriska och altruistiska värden, men påverkas också av egoistiska värden. Biosfäriska värden visar på oro för miljöns och naturens tillstånd för dess egen skull medan altruistiska värden visar på oro för andra människors välmående. Egoistiska värden visar på en oro för sina personliga förluster och nyttor. Biosfäriska och altruistiska värden kan ha en positiv korrelation för miljövänligt beteende även om biosfäriska värderingar lättare kan förutspå miljövänliga normer, uppfattningar och handlingar. Övervägande egoistiska värderingar kan leda till ett beteende som är miljövänligt så länge nyttorna överskrider de personliga förlusterna. Relaterat till bilkörning skulle detta innebära att en person skulle kunna reducera sin

bilkörning på grund av för höga kostnader (tecken på egoistiska värderingar), eller för att bilbelastningen påverkar människors hälsa (tecken på altruistiska värderingar) eller för att det är skadligt för planeten och ekosystemen (tecken på biosfäriska värderingar). Med detta sagt kan människor med likande värderingar agera helt olika. Någon som oroas av klimatförändringarna kan trots det välja att ta bilen till jobbet medan någon med samma oro väljer att istället ta cykeln. Därför är beteendespecifika attityder och normer ofta bättre på att förutsäga beteende än värderingar. Eftersom våra värderingar i sin tur påverkar attityder och normer kan förändringar i hur vi prioriterar olika värderingar i slutändan påverka vårt beteende (De Groot & Thøgersen 2013).

Maio och Olson (1998) menar att värderingar kan förändras genom att människor får möjlighet att reflektera över vilka tankar som ligger till grund för deras värderingar. Författarna menar att människor tenderar att ändra sina värderingar om de inte kan finna kognitivt stöd för dem. Följaktligen är det svårt att hitta motargument om värderingarna ifrågasätts. Förändringen kan uttryckas både genom att värderingen får högre prioritet och lägre prioritet. Verplanken och Holland (2002) menar att genom att aktivera specifika värden i vissa situationer kan prioriteringen av en människas värderingar förändras, vilket även påverkar attityd och beteende, särskilt då personer fokuserar mest på sig själv. Exempelvis kan en person som prioriterar värderingen att köpa billig mat börjar prioritera värderingen att istället köpa mat med liten miljöpåverkan högre om personen får större insikter i hur matkonsumtion påverkar miljön. De Groot och Thøgersen (2013) menar att människor skulle kunna delas upp i olika grupper beroende på vilka värderingar som prioriteras. Ett budskap som förespråkar miljövänlig beteende tilltalat främst människor som prioriterar miljövänliga värden och har inte samma effekt på en person med främst egocentriska värderingar. För att på ett framgångsrikt sätt nå ut med ett budskap tänkt att påverka värderingar lönar det sig att försöka påverka flera olika värderingar. På så sätt kan budskapet nå och påverka fler människor (De Groot & Thøgersen 2013).

3.2.2 BETEENDEFÖRÄNDRING GENOM ATT PÅVERKA NORMER

Keizer och Schultz (2013) menar att normers effekter på vårt beteende kan underskattas. Bland annat pekar författarna på en studie om energiförbrukning. Enligt studien hade normativ information, exempelvis en jämförelse mellan hur mycket energi olika hushåll förbrukade, större effekt på människor beteende än information om miljöeffekterna, socialt ansvar och ekonomiska fördelar. Vidare menar författarna att uppfyllande av normer uppfattas av oss som social acceptans, liksom att gå emot normer medför sociala straff. En annan anledning till att normer följs är att det ger en känsla av att göra rätt och att följa gruppen kommer att leda till något bra.

Keizer och Schultz pekar på fem olika faktorer som kan påverka hur starkt normer efterföljs. Den första är hur *framträdande* normen är, det vill säga hur uppenbart det vanligaste beteendet i den specifika kontexten är. Den andra faktorn är *gruppens storlek* där studier visat att större grupper kan utgöra en starkare påverkan på individers beteende. Den tredje belyser *referensgrupper* som en faktor. Studier har visat att människor generellt påverkas mer av det beteende som visas av medlemmar i den egna gruppen än människor som står utanför gruppen. En fjärde faktor utgörs av *personliga* normer som kan väga starkare än de sociala normerna om personen har en stark åsikt i frågan. Är personen mer ambivalent är också möjligheten att påverkas av sociala normer större. Den femte faktorn är *normkonflikter*. Här har studier visat att då en induktiv och en deskriptiv norm motsäger varandra (exempelvis en plats som är nedskräpad trots att den rådande induktiva normen säger att det är fel att skräpa ner) är den induktiva normen inte lika tongivande som den deskriptiva normen.

Abrahamse och Matthies (2013) beskriver olika sätt att få människor att agera mer miljövänligt genom att påverka normer och attityder, som benämns som informativa strategier. Informativa strategier är ämnade att öka kunskap och medvetenhet. Abrahamse och Matthies (2013) exemplifierar dessa strategier som: tillhandahållande av information, målsättning, åtagande, uppmanande och feedback. *Tillhandahållande av information* är kanske den vanligaste strategin för att förändra beteende menar författarna och syftar oftast till att minska kunskapsbrister. Vidare skriver författarna att enbart informationskampanjer inte är särskilt effektiva för att skapa beteendeförändringar. Däremot har mer skräddarsydd information, riktade mot en viss grupp eller person, visat sig var en mer effektiv strategi. Även att använda sig av modeller, det vill säga personer som utför det önskade beteendet, eller att beskriva hur andra människor vanligtvis beter sig är mer framgångsrika informativa strategier menar Abrahamse och Matthies (2013). En strategi som visat sig framgångsrik i kombination med informativa strategier är *målsättning*. Abrahamse och Matthies (2013) skriver att människor är måldrivna varelser som motiveras om de har ett mål att sträva emot. Särskilt effektivt är det om de sätts ganska högt men fortfarande är realistiska att nå. Vidare menar författarna att målen bör vara tydliga och kunna uppnås inom ett relativt kort tidsperspektiv. En *åtagandestrategi* innebär att deltagarna får ge ett löfte om att ändra sitt beteende. Detta har bland annat visat sig effektivt då människor fick åta sig att resa kollektivt samtidigt som de fick ett gratis månadskort (Matthies et al. 2006). Genom *uppmanandestrategier* ges ett kort meddelande som uppmärksammar ett visst beteende i en given situation. Abrahamse och Matthies (2013) menar att detta förutsätter att målgrupperna redan har en positiv inställning till beteendet men saknar en uppmaning att tillämpa det. Att ge *feedback* innebär att ge människor information om deras prestationer. Författarna skriver att detta kan vara effektivt då det ger insikt i koppling mellan handling och verkan. Ju oftare feedback ges desto mer effekt syns på

människors beteende. Hur effektiva dessa strategier är på lång sikt är oklart. Det behövs även mer efterforskning kring vilka situationer som strategierna fungerar i (Abrahamse & Matthies 2013).

3.2.3 BETEENDEFÖRÄNDRING GENOM ATT PÅVERKA VANOR

Klöckner och Verplanken (2013) menar att det kan vara väldigt svårt att bryta vanor, många metoder för ingripande riskerar att misslyckas. Att bistå med information om de negativa effekterna av en människors vanor kan vara lönlöst för en person med ett starkt invariant beteende. Även om normer kan påverka en människas beteende har de ofta liten inverkan på en stark vana. Därför, menar författarna, bör ett ingripande på en persons vanor planeras i flera stadier där författarna presenterat två huvudsakliga strategier.

Den första innebär att göra betydande förändringar i de förhållanden som råder i den specifika kontexten. Den första strategin bygger på teorin om att vanor är en direkt koppling mellan situationsspecifika uppmaningar och beteendemönster. Skulle då förändringar i uppmaningarna ske skulle det även påverka människors vanor. Dock bör förändringarna vara så pass stora att de innebär en rejäl ändring i förutsättningarna. Studier visar att en kombination av flera åtgärder samtidigt har störst möjlighet att påverka människors vanor på långsikt. Dessa situationsförändringar kan även uppstå på ett naturligt sätt i en människas liv i och med en flytt, att få ett barn, att gå i pension eller att börja på ett nytt jobb. Vid sådana förändringar i en människas livssituation finns en lucka för vaneförändringar. Även vid kortare förbud av ett visst beteende, som när en motorväg måste stängas, kan nya vanor skapas som sitter i under lång tid (Klöckner & Verplanken 2013).

Den andra strategin kallar Klöckner och Verplanken (2013) för implementerings avsikter. Enligt denna strategi ska målgruppen upprätta en konkret plan för när och var det tänka beteendet ska genomföras. Exempelvis kan målgruppen få i uppgift att återvinna sin tidning direkt efter att de läst klart den. Författarna menar att strategin har visat sig framgångsrik att bryta vanor.

3.2.4 BETEENDEFÖRÄNDRING GENOM NATURLIGA ELLER SKAPADE KONSEKVENSER

Bolderdijk et al. (2013) framhåller att alla handlingar bestäms av dess konsekvenser, det vill säga att människor är motiverade att utföra handlingar med anledning av förhoppningen om vad de ska leda till. Vi genomför alltså handlingar för att få positiva konsekvenser eller för att undvika negativa konsekvenser. Vidare menar författarna att

det är viktigt att det finns stimulanser i omgivningen som visar på möjliga konsekvenser och där igenom riktar handlingar mot det önskade utfallet. Detta kan ske både genom belöning eller straff. Ett exempel på ett sådant system är pantsystemet där personer upplever en positiv konsekvens i form av pengar då man pantar flaskorna. Författarna understryker att konsekvenser som är säkra och som känns av direkt är mer kraftfulla på människors beteende. Många handlingar har naturliga konsekvenser, det vill säga att det för något gott eller ont med sig utan att någon åtgärd för att skapa dessa konsekvenser vidtas. Många handlingar som gynnar miljön medför dock inga snabba, säkra eller positiva konsekvenser för individen och kan därför behöva tillföras extra konsekvenser. Bolderijk et al. (2013) menar att extra konsekvenser kan vara bra att använda sig av då människor utför handlingar som skadar miljö trots att de är medvetna om att beteendet är just skadligt.

Det är även viktigt att fundera över om en positiv eller negativ konsekvens får bäst resultat, eller om det ska röra sig om monetära eller icke-monetära konsekvenser (Bolderijk et al., 2013). Att koppla beteenden till positiva konsekvenser är ofta fördelaktigt då själva handlingen också kan komma att upplevas positiv. Dock kan belöningar ofta bli dyrbara för den som måste stå för belöningen, handlingen kopplat till belöning ses också ofta som frivillig vilket inte är fördelaktigt om det rör sig om exempelvis hastighetsgränser. Dessutom är en belöning inte alltid nog för att ändra på ett beteende. Det som författarna ser som problematiskt kopplat till monetära konsekvenser är att det sätter ett pris på personliga normer och moral, moraliskt tänkande kan då liknas med affärsbeslut. Därför rekommenderar författarna att inte använda monetära konsekvenser när syftet är att skydda miljön. Ett gott alternativ är beröm men det är svårt att utföra i större skala. Här lyfter författarna fram olika ikoner (exempelvis smileys) för bra eller dåliga handlingar som ett alternativ. Författarna pekar även på förändringar i den fysiska miljön, som exempelvis vägfiler avsedda enbart för samåkare (ibid.).

4. NUDGING

I detta kapitel definieras och beskrivs teorierna bakom nudging, hur nudging kan användas samt hur begreppet kan användas inom resebeteendepåverkan. Innan begreppet nudging beskrivs mer ingående är det nödvändigt att förklara två andra begrepp som nudging bygger på: frihetlig paternalism och valarkitektur.

4.0.1 FRIHETLIG PATERNALISM

Frihetlig paternalism är en strategi formulerad av Richard H. Thaler och Cass R. Sunstein (2009). Författarna framhåller att de båda orden må säga emot varandra men att de tillsammans blir starkare. Med *frihetlig* syftar författarna på alla människors rätt att göra fria val. Strategin strävar efter att upprätthålla eller öka människors möjligheter till fria val. Då författarna använder orden frihetlig för att modifiera ordet paternalism syftar Thaler och Sunstein på frihetsbevarande. Strategin ska göra det enkelt för människor att gå sin egen väg, menar författarna. Den paternalistiska aspekten ligger i att det är legitimt för valarkitekter (se nästa stycke) att försöka påverka människors beteende som är positivt för människorna själva, men människorna ska fortfarande ha friheten kvar att själva kunna välja och valen ska inte begränsas (Thaler & Sunstein 2009, s. 5). Det är strategin frihetlig paternalism som ligger till grund för nudging.

4.0.2 VALARKITEKTUR

En valarkitekt beskriver Thaler och Sunstein som någon som ansvarar för att organisera den kontext som människor fattar beslut i. En butiksägare kan vara valarkitekt då den designar hur butiken ska vara uppbyggd. En läkare kan vara valarkitekt då den designar i vilken kontext olika behandlingsalternativ lyfts fram. Om du designar valedlar är du också en valarkitekt. Ofta kan valarkitekten själv vara omedveten om sin roll och påverkan på hur människor väljer menar Thaler och Sunstein. Liksom andra typer av arkitekter finns det ingen objektiv design inom valarkitektur. Författarna menar dock att en bra arkitekt inser att det inte finns någon perfekt design men att en god design kan få gynnsamma effekter. För valarkitekter finns således utrymme för nudging (Thaler & Sunstein 2009, s. 3-4). Det är alltså faktorer i omgivningen och i valarkitekturen som kallas för nudges (Mont et al., 2014, s. 14). Valarkitekter har även en stor påverkan på människors val genom standardalternativ, det vill säga det alternativ som automatiskt tilldelas om inget aktivt val görs. Thaler och Sunstein menar att vi människor tenderar att inte välja om det finns ett rekommenderat standardalternativ. Särskilt då vi inte känner oss tillräckligt insatta för att göra ett aktivt val eller om vi inte har tid att

reflektera över vilket alternativ som är det bästa för oss själva (ibid, s. 13). Att strukturera eller designa val kan ibland innebära att hjälpa människor att lära sig mer om situationen så att de kan göra bättre val på egen hand i framtiden (ibid, s. 106).

4.1 DEFINITION AV NUDGING

Nudging eller bara nudge är ett grepp som definierades av beteendekonomen Richard H. Thaler och juristakademikern Cass R. Sunstein i deras bok *Nudge: Improving decisions about health, wealth and happiness*. I boken definierar författarna nudging enligt följande:

”A nudge, as we will use the term, is any aspect of the choice architecture that alters people’s behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. To count as a mere nudge, the intervention must be easy and cheap to avoid. Nudges are not mandates. Putting the fruit in eye level counts as a nudge. Banning junk food does not.”

(Thaler & Sunstein 2009, s. 6)

En nudge är alltså en aspekt som kan påverka människors val. För att räknas som en nudge ska åtgärden, enligt denna definition, inte innebära ett förbud eller en stor ekonomisk konsekvens. Dock har denna definition kritiserats för att vara allt för bred och vag (Mont et al., 2014, s. 15). Pelle Guldborg Hansen (2013), skaparen av danska nudging-nätverket och det europeiska nudging-nätverket, har formulerat en alternativ definition som författaren anser ger en skarpare förklaring av begreppet. Hansens kritik mot Thalers och Sunsteins definition är bland annat att den likställer frihetlig paternalism med nudging, att definitionen kan tillåta nudgen att vara oavsiktlig samt att definitionen tillåter tillhandahållande av information att fungera som en nudge vilket Hansen anser att det inte är. Dessutom skriver Hansen att den lägger för stort fokus på ekonomiska incitament då Hansen även vill addera tid, sociala sanktioner, besvär och så vidare. Hansen använder, i sin alternativa definition, inte bara teorier från frihetlig paternalism utan involverar även teorier från beteendekonometri. Hansen definierar nudging enligt:

”A nudge is a function of ... any attempt at influencing people’s judgment, choice or behaviour in a predictable way. Nudges are (1) made possible because of cognitive biases, routines and habits in individual and social decision-making posing barriers for people to

perform rationally in their own interests, and (2) work by making use of those biases, routines and habits as integral parts of such attempts.”

(Hansen 2013, s. 35)

Nudging kan handla om att förändra förutsättningarna för olika val genom exempelvis standardalternativ, olika slags varningar, förändringar i layout, funktioner i olika miljöer, uppmärksammande av sociala normer eller inramning av information. Mont et al. (2014, s. 21) skriver i rapporten *Nudging – Ett verktyg för hållbara beteenden?* att nudging ofta används som ett verktyg för att främja beteende som gynnar individer eller samhället i stort. Nudging kan tillämpas av beslutsfattare för att öka effektiviteten av olika styrmedel. Detta kan enligt Mont et al. göras på två sätt: 1) för att motverka effekterna av andra aktörers strategier, såsom företag eller medier, att försöka påverka människors beteende på ett icke-önskvärt sätt (här nämns konsumtion av ohälsosam mat som ett exempel) eller 2) att främja beteenden som anses önskvärda. Vidare understryker Mont et al. att skillnaden mellan marknadsföring och nudging är att nudging vill främja beteende som gynnar individen och samhället medan marknadsföring vill uppmuntra beteende som gynnar företagen (ibid.).

4.2 MÄNNISKANS TVÅ TANKE SYSTEM

För att förstå grunden till nudging beskriver Thaler och Sunstein två olika tanke system hos oss människor: det automatiska systemet och det reflektiva systemet. Det automatiska systemet är snabbt, instinktivt och involverar egentligen inte sådant som vanligen associeras med att tänka (Thaler & Sunstein 2009, s. 21). Det reflektiva systemet är mer medvetet och avsiktligt. Författarnas skildring av de båda systemens olikheter syns i tabell 4.1.

Automatiskt system	Reflektivt system
Okontrollerat	Kontrollerat
Obesvärat	Ansträngande
Associativt	Deduktivt
Snabbt	Långsamt
Omedvetet	Medvetet
Invant	Regelföljande

Tabell 4.1. Karaktärsdrag hos det automatiska och det reflektiva tanke systemet (Thaler & Sunstein 2009, s. 22)

Thaler och Sunstein beskriver även dessa system som det automatiska systemet är en instinktiv reaktion medan det reflektiva systemet är en medveten tanke. Det automatiska systemet kan dock tränas upp. Något som först kräver stor möda och tankeverksamhet kan efter övning ske rent reflexmässigt. Författarna menar att människors beteenden kan förändras och vi kan lära oss att förändra vårt sätt att tänka, reagera och handla. (Thaler & Sunstein 2009, s. 21-24). Mont et al. (2014, s. 16) skriver att de flesta politiska verktyg ämnade för beteendeförändring riktar sig mot det reflektiva systemet där människan måste bearbeta information och göra rationella val. Dessa verktyg bygger på antagandet att bristfällig information eller missriktade incitament är skälet till glappet mellan attityd och beteende. Dock finns flera studier som pekar på att mer information inte leder till bättre beslut och istället menar att saker som vanor och sociala normer är anledningen till glappet mellan attityd och beteende. Vidare skriver Mont et al. att de båda tankesystem kan användas för att utmana tanken om den rationella människan. Författarna menar att människan inte alltid kan vara rationella i betydelsen av att maximera sin nytta då människans beslut påverkas av andra faktorer. Som exempel menar författarna att våra beslut påverkas av vår självkontroll, i vilket sammanhang beslutet ska fattas eller hur mycket information som måste processas för att kunna fatta beslutet. I det automatiska systemet finner vi att vi inte alltid behöver ändra vår uppfattning för att ändra vårt beteende. De rutinmässiga, vanemässiga och intuitiva beteendena som styrs av det automatiska systemet påverkas inte av information som istället bearbetas av det reflektiva systemet. I det automatiska systemet kan istället beteendet förändras på ett intuitivt sätt, där nyttomaximering aldrig är en del av resultatet. Därför är informationsspridning i sig inte alltid ett effektivt verktyg (Mont et al., 2014, s. 17).

4.3 NUDGING OCH MÄNSKLIGT BETEENDE

Thaler och Sunstein beskriver olika förhållandesätt till vår omvärld som gör oss "nudgeable", det vill säga att det gör att det är möjligt att påverka hur människor väljer. För att kunna skapa verkningsfulla nudgar är det viktigt att förstå vad som påverkar vårt beteende och varför vi agerar som vi gör. Thaler och Sunstein beskriver olika tumregler som är referensmått vi använder för att kunna förhålla oss till saker i vår omvärld utan att behöva göra en stor tankeanstängning. Ett exempel är att *ankra och anpassa*, det vill säga att vi utgår från något som vi vet som exempelvis hur långt det är mellan Göteborg och Stockholm och där efter anpassar detta tal efter det frågan gäller, som exempelvis sträckan mellan Göteborg och Uppsala. Detta lämnar utrymme för en nudge. Genom att ge människor en passande referensram kan det leda till att det anpassade svaret kommer närmare det svaret man vill ha (Thaler & Sunstein 2009, s. 25-26).

En annan tumregel är *tillgänglighet*. Detta speglar våra erfarenheter och upplevelser som vi kan relatera till sakfrågan. Exempelvis tenderar människor som upplevt en orkan eller svår sjukdom att vara oroade för att de ska inträffa igen. Även tidningsartiklar eller bekantas upplevelser kan fungera som referensexempel på samma sätt. Denna tumregel kan användas som en nudge både för att öka eller minska människors oro menar Thaler och Sunstein. Genom att påminna människor om situationer som fått dåliga utfall kan människors rädslor öka. Frambringas istället ett positivt utfall av en liknande situation kan rädslorna minska (Thaler & Sunstein 2009, s. 27-28).

En tredje tumregel är *representativitet* som handlar om hur vi förhåller oss till något eller någon genom att försöka placera in den/det i ett fack eller likställa den/det med en stereotyp vi är bekant med. På samma sätt tendera människor att leta efter mönster i saker som händer runt omkring dem, även om de i verkligheten bara handlar om slump och tillfälligheter. Detta är alltså, menar Thaler och Sunstein, tankar i vårt automatiska tankesystem som påverkar hur vi tolkar vår omgivning och sedan handlar där efter (Thaler & Sunstein 2009, 29-30).

Thaler och Sunstein (2009) är, liksom Mont et al. (2014), kritiska till tanken om den rationella människan i sin beskrivning av människans beteende och menar att många olika grenar inom beteendevetenskap kritiserar denna tanke. I litteraturen lyfts en rad andra mänskliga drag som påverkar vårt beteende fram. *Optimism och övertro* är ett karaktärsdrag som kan förklara varför vi utsätter oss för risker, särskilt vad det gäller vår hälsa då tankar som "det händer aldrig mig" är vanliga. Denna övertro kan hindra oss från att ta beslut som är förebyggande eller vettiga, men en nudge kan hjälpa folk att minnas dåliga utfall (Thaler & Sunstein 2009, s. 34). Ett annat karaktärsdrag är att människor generellt hatar *att förlora saker*. Att förlora något gör oss dubbelt som olyckliga som lyckan att få någonting. Rädslan att förlora något kan således hindra oss från att göra förändringar, även om förändringen är för vårt eget bästa. Ett tredje karaktärsdrag är vår *ovilja till förändring*, vi handlar och agerar hellre som vi är vana trots att en förändring kan vara gynnsam. Därför är standardalternativ ett ypperligt tillfälle att skapa kraftfulla nudgar eftersom människor sällan gör ett aktivt val eller går ifrån detta alternativ. Ett fjärde karaktärsdrag är *inramning*, det vill säga att människor tenderar att påverkas mycket av vilket sammanhang information delges i. Exempelvis kan upplysningen att utan energibesparingsmetoder förlorar man 3000 kronor om året få oss att agera betydligt mer än om upplysningen istället varit att energibesparingsmetoder sparar 3000 kronor om året. Själva framställningen sätter alltså informationen i ett sammanhang som triggar oss att agera om den formuleras på rätt sätt (Thaler & Sunstein 2009, s. 36-40, Mont et al., 2014, s.18).

Vi människor är sociala varelser och blir därför ständigt nudgade av andra människor. Således kan just sociala influenser vara ett effektivt sätt att nudga på. Thaler och

Sunstein framhäver, i likhet med Keizer och Schultz (2013), att information om andra människors beteende är ett effektivt sätt att påverka människor. De båda författarparen lyfter även fram gruppsytryck som en viktig faktor. På så sätt menar Thaler och Sunstein att valarkitekter kan åstadkomma nudgar genom att helt enkelt informera människor om hur andra människor beter sig (Thaler & Sunstein 2009, s. 58,71). Dock är det viktigt att vara försiktig. Skulle exempelvis informationen avslöja att ens eget hushålls elförbrukning ligger under den genomsnittliga elförbrukningen i grannskapet skulle det kunna leda till att de hushåll som förbrukar minst ökar sin elförbrukning (ibid, s. 74).

4.3.1 HUR KAN NUDGING ANVÄNDAS?

Nudgar kan vara användbara när det gäller val med fördröjda effekter, som exempelvis bilkörning och klimatförändringar eller att äta ohälsosam men god mat. Även vid svårare och mer komplicerade val, vid val som inte innebär någon direkt återkoppling eller feedback från valets konsekvenser samt vid val som görs mer sällan kan nudging användas (Thaler & Sunstein 2009, s. 84). En stor del av vårt beteende är sådant som vi inte reflekterar över vilket Mont et al. (2014, s. 19) pekar ut som ett av de främsta områdena till att använda nudging. Detta beteende handlar mer om vanor och rutiner än att göra aktiva val. Mont et al. menar alltså att val med låg delaktighet (eller begränsad medveten överläggning) kan påverkas av nudging, men även val med hög delaktighet och hög komplexitet (ibid.).

Att påverka attityder och värderingar ingår inte i nudging, men kan vara ett komplement till försök att påverka dessa. Mont et al. (2014, s. 20) pekar på forskning som säger att vissa nudgingverktyg måste innehålla någon form av informationsbearbetning och menar att nudging kanske fungerar bäst om det går i linje med människors ideala val och värderingar.

Ett annat sätt att påverka människors beteende genom nudging är att ta bort hinder för ett visst beteende eller förbättra handlingens förutsättningar. Detta har bland annat gjorts i en studie av Leventhal, Singer och Jones (1965) där människor ombads att infinna sig på en viss plats under ett visst tidsspänn. Det visade sig att de som gavs en karta till platsen och blev ombuds att planera in besöket i sin kalender också tog sig till platsen i betydligt större utsträckning än de som inte gavs dessa nudgar (Thaler & Sunstein 2009, s. 77).

Tabell 4.2 visar en kategorisering av olika styrmedel för att påverka människors beteende.

Lagstiftning riktad mot individer	Ekonomiska åtgärder riktade mot individer			Icke reglerade och icke finansiella åtgärder riktade mot individer			
<i>Ta bort och begränsa valmöjligheter</i>	<i>Guida och möjliggöra val</i>						
	Incitament och information			Nudging			
<i>Lagar och förordningar</i>	Finansiella incitament	Icke-finansiella incitament	Tillhandahållande av information	Förenkling och inramning av information	Förändring i den fysiska miljön	Förändring i standardalternativ	Bruk av sociala normer

Tabell 4.2. Olika styrmedel för att påverka människors beteende. Verktøyen som räknas till nudging är skuggade. Återskapad från Mont et al. (2014, s. 24).

De fyra styrmedlen till höger utgör tillsammans nudging. Mont et al. (2014, s. 24) menar att nudgingverktøyen skiljer sig från de andra verktøyen genom att de baseras på en mer nyanserad bild av de mänskliga beteendet än de mer rationella neoklassicistiska tankarna om mänskligt beteende.

Förenkling och inramning och information hjälper människor att bättre förstå sammanhanget informationen presenteras i. Förenklingen kan presentera informationen på ett sätt som bättre passar individen. Verktøyet är särskilt användbart vad det gäller komplexa varor eller tjänster (Mont et al. 2014, s. 25). *Förändringar i den fysiska miljön* har visat sig särskilt effektiva vad gäller val som kräver en hög nivå av engagemang som exempelvis inköp i dagligvarubutik. Den fysiska miljön utgör en betydande faktor för individers val. Vad gäller transport har studier visat att förändringar i den fysiska miljön kan påverka val av färdmedel (ibid, s. 27). *Förändring i standardalternativet* kan påverka individer mycket då många helst undviker och skjuter upp val. Således påverkas människor av konsekvenserna av standardalternativet eller

icke-val (ibid, s. 28). *Användning av sociala normer* har redan uppmärksammats under rubriken *Beteendeförändring genom att påverka normer*. Här lyfts det dock fram som ett effektivt nudgingverktyg genom att belysa hur andra beter sig eller vad som är det moraliskt rätta sättet att agera (ibid, s. 29).

4.4 KRITIK MOT NUDGING

Det finns uppenbara fördelar med nudging, som att det är kompatibelt med det rådande ekonomiska systemet samt att förståelsen för det mänskliga beteendet är grundat på empiriska studier istället för teoretiska modeller. Dessutom kan nudging få människor att prova på nya beteenden som i sin tur kan medföra en attitydförändring vilket kan förändra människors vanor och värderingar (Mont et al. 2014, s. 31). Dock finns även kritiker till nudging. Somliga menar att det är ett alltför mjukt och billigt trick som kan användas av makthavare för att slippa implementera andra, mer kostsamma, policyinstrument. Andra säger att de utmaningar samhället står inför kräver radikal förändring i människors attityder och värderingar som inte kan uppnås utan att människor är högst medvetna om förändringen som krävs (Peterson 2014). Dock kan det vara svårt att utforma policys som kan skapa förändringar i hela eller en större del av befolkningen. House of Lords (2011, s. 18-19) menar att det även saknas bevis på kostnadseffektivitet och långsiktiga effekter. Johnson et al. (2012) skriver att människor kan reagera olika på samma nudge och att det därför är svårt att på förhand veta vad resultatet av nudgen kommer att bli. Goodwin (2012) beskriver nudging som verkningslöst och manipulerande. Författaren menar att även om det till viss del bygger på paternalism medför det för stor frihet för att vara effektivt. Dessutom framstår det faktum att nudging ämnar till att förändra brister i människors medvetande som manipulativt menar Goodwin. Nudging är enligt författaren inte tillräckligt för att påverka mänsklighetens stora problem som ohälsa och klimatförändringar. Dock tillägger Goodwin att det krävs mer forskning på ämnet. Stoker (2014) menar att nudging lägger för mycket fokus på att påverka det automatiska tankesystemet, istället bör förståelsen av samspelet mellan det automatiska och det reflektiva tankesystemen öka då det reflektiva tankesystemet är viktigt om vi vill att hållbarhetsvärderingar ska prägla hela våra liv.

4.5 NUDGING OCH TRANSPORTVANOR

Storbritanniens Department for Transport (2011, s. 89) beskriver attityder kopplade till bilkörning som komplexa där de huvudsakliga drivkrafterna är frihet och självständighet. Bilen har blivit människors standardval menar departementet. Vidare skrivs att insikten

i kostnaderna för bilresor relaterat till andra färdssätt är generellt dålig. Persontransport är ett av de områden som potentiellt skulle kunna dra nytta av olika nudgingstrategier enligt Mont et al. (2014, s. 41). Dels då nudging är ett verktyg som kan påverka konsumenters val utan att göra intrång på konsumenternas suveränitet, men också för att transport är ett av de mest miljörelevanta områdena vad det gäller konsumtion. Metcalfe och Dolan (2012) menar att det finns marknadsmisslyckanden inom transportsektorn som legitimerar att beslutsfattare försöker sig på beteendepåverkan. Dels handlar det om att bränslepriserna är alltför låga för att täcka upp för effekterna av koldioxidutsläppen. Dels finns missförstånd kring bilkörandets faktiska kostnader och informationsbarriärer som hindrar människor att agera rationellt. Mont et al. (2014, s. 58) pekar på studier som säger att nudging ännu inte har testats i stor skala och har heller inte analyserats systematiskt i transportsammanhang.

Bamberg et al. (2010) skriver om hårda och mjuka åtgärder för att påverka transportbeteende där hårda åtgärder exemplifieras genom förändringar i den fysiska miljön, ökade kostnader för bilister (exempelvis trängselskatt) samt restriktioner mot bilkörning. Dock menar författarna att sådana åtgärder inte alltid är tillräckliga och kan dessutom möta motstånd från allmänheten. Således har intresset för mjuka åtgärder, som informationsspridning och försök till att övertyga privatpersoner att byta till mer hållbara transportsätt, ökat. Sådana åtgärder kan också kallas frivilliga förändringsåtgärder, psykologiska och beteendemässiga strategier eller mobility management och syftar till förändra människors uppfattningar av konsekvenserna av användandet av olika transportalternativ. Hit räknas även åtgärder för att uppmuntra och motivera människor att byta resealternativ (Bamberg et al. 2010). Mont et al. (2014, s. 57) beskriver en stege för nivå av ingripande i människors transportvanor som går från litet till stort ingripande enligt följande:

Gör ingenting → Ge information → Främja val → Vägleda val genom att ändra standardalternativet → Vägleda val genom incitament → Vägleda val genom disincitament → Begränsa val → Eliminera val

I denna stege skulle nudging befinna sig bland de mittersta alternativen. Mont et al. (2014, s. 57) menar att dessa verktyg ofta används i så kallade styrmedelspaket. Styrmedelspaket består oftast av flera olika verktyg som exempelvis informationsspridning, utformning av infrastruktur och fysisk miljö, teknik för att öka trafiksäkerhet och miljöanpassade körvanor och så vidare. Nudging skulle alltså kunna vara ett kompletterande verktyg till andra åtgärder. Att utforma kombinationer av policys ses som en viktig faktor för en framgångsrik transportpolitik, menar författarna. De bästa lösningarna skapas oftast av flera åtgärder som fungerar synergistiskt (Mont et al. 2014, s. 60). Avineri (2012) anser också att nudging fungerar bäst som en förstärkning

av större reformer för att ändra transportvanor, det vill säga att nudging inte bör ersätta andra verktyg utan förbättra effekten av dem.

Department for Transport (2011, s. 44) skriver att en viktig framgångsfaktor för att påverka människors transportvanor är att anpassa åtgärder efter de lokala förhållandena. Således menar författarna att det inte finns några universella lösningar utan problemen måste studeras på plats för att finna lämplig målgrupp och åtgärd. Nudging skulle dock kunna bidra till att påverka människors transportvanor genom att ändra människors syn på miljö och konsekvenserna som följer olika resalternativ, men också att uppmuntra och motivera människor att byta till mer hållbara resalternativ. En strategi är att försöka nå och påverka människor som befinner sig i en förändringsfas i livet. Detta har tidigare beskrivits av Klöckner och Verplanken (2013)² som ett effektivt



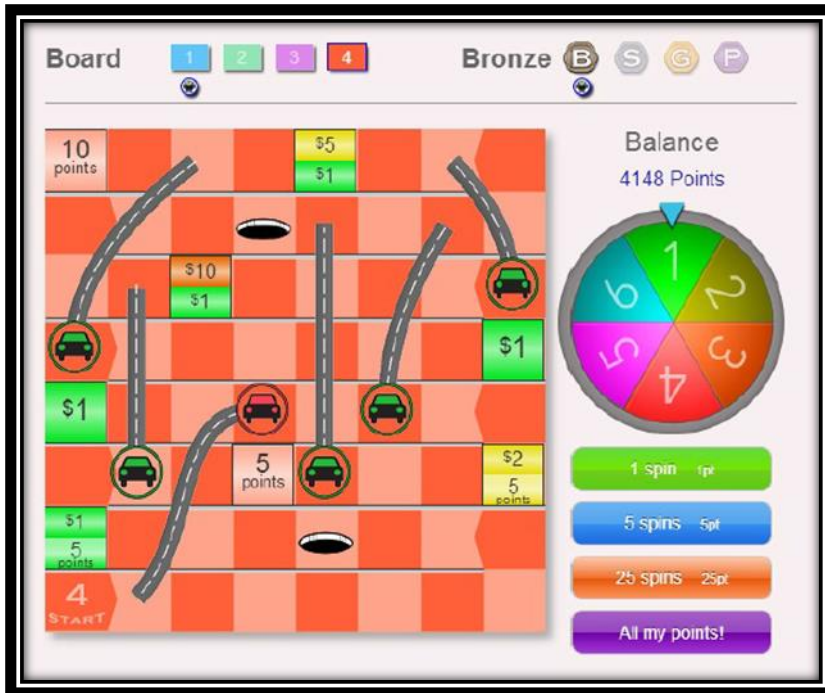
Figur 4.3. Cykelparkering vid Malmö centralstation. Plats för vanliga cyklar och för lastcyklar. Foto: Sara Linder

sätt att påverka människors vanor. Mont et al. (2014, s. 59) skriver att vid sådana tillfällen kan verktyg som informationsinramning för att framhäva mer hållbara transportalternativ vara effektiva. Andra faktorer som framhålls av författarna är tillgång till hållbara transportalternativ och förändringar i den fysiska miljön som underlättar användningen av hållbara transporter. Som exempel nämner författarna hur utbudet av och möjligheter för lastcyklar (eller så kallade cargo bikes) har ökat i Malmö vilket möjliggjort att använda dessa till sådant som bilen klarade överlägset bäst för. I figur 4.3 syns en bild på lastcykelparkering i Malmö.

Att använda olika feedback- och återkopplingsverktyg för människors transportvanor i form av smartphone appar kan vara ett annat effektivt sätt att påverka beteende. Dessa

² Klöckner och Verplanken pekar på studier som har visat att människor som befinner sig i en förändrad livssituation som flytt eller byte av arbetsplats är mer mottagliga för beteendepåverkan, se sida 13

ger vanligtvis feedback i form av hälsorelaterad information men kan också spela på sociala normer genom att tillåta att brukarna delar med sig av sitt beteende, eller låta brukarna sätta personliga mål³ för antal steg eller sträckor de ska klara av (Mont et al 2014, s. 60). Ett exempel är en studie av Zhu et al. (2015) där smartphone appen stod i centrum. En app skapades för att påverka anställda och studenter vid Stanford



Figur 4.4. Bild på poängspelet som skapades till studien av Zhu et al. (2015, s. 6)

University i USA att inte resa med bil vid rusningstrafik.

Istället uppmuntrades att åka vid andra tider på dygnet eller att välja ett mer hållbart färdssätt. Deltagarna fick poäng för sin beteendeförändring som de sedan kunde använda i en mobilspelsapp (Se figur 4.4). Den fungerade som ett lotteri där deltagarna kunde vinna pengar⁴. Studien visade att en

stor del av deltagarna valde att resa vid de rekommenderade tidpunkterna och att en del även började cykla och gå mer än innan.

Även den fysiska miljön i form av placering av bilparkeringsplatser och cykelställ kan medföra starka budskap, exempelvis hur dessa placeras i förhållande till entréer. Mont et al (2014, s. 60) menar att om cykelparkering placerades närmast entrén följt av samåkningsmötesplats, därefter elfordon och längst bort parkering för vanliga bilar skulle det medföra en tydlig signal för vilket färdssätt som infrastrukturen stödjer.

³ Abrahamse och Matthies (2013) menar att människor är måldrivna varelser som motiveras av att stäva efter mål. Se sida 12.

⁴ Appen tillät även deltagarna att jämföra sina resvanor med varandra för att på så sätt utnyttja vikten av sociala normer. Att sociala normer och andra människors beteende kan påverka hur individer handlar har belysts av flera författare. Se sidorna 11 och 19.

Avineri (2009) ger exempel på hur inramning av information och standardalternativ kan användas i reseplanerare på nätet. Författaren menar att om hållbara resalternativ framstår som standardvalet kan det påverka hur människor väljer att resa, exempelvis om den första resväg som presenteras är med kollektivtrafik. Avineri (2009) lyfter även fram tre olika sätt att delge information om restiden, se figur 4.5. Författaren menar att detta påverkar människor och spelar på vår ovilja till förlust⁵, här i form av tid. Således skulle de tredje alternativet mest framgångsrikt kunna påverka människor att välja cykeln.

- **Commuting by car: 25 minutes**
Cycle-commuting: 20 minutes
- **Commuting by car: 25 minutes**
Cycle-commuting: you will save five minutes on your journey
- **Cycle-commuting: 20 minutes**
Commuting by car: your journey will take you 5 minutes longer

Figur 4.5.
Exempel på
hur
information i
reseplanerare
kan delges.
Källa: Avineri
2009, s. 29

Statens Energimyndighet släppte 2015 handboken *Påverka nyinflyttades resvanor – En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade*. Handboken tar avstamp i forskning som säger att det är lättare att påverka människor som precis har flyttat samt att nyinflyttade som får prova på kollektivtrafik gratis tillsammans med information om hållbart resande har större tendens att fortsätta åka kollektivt, oberoende av hur deras resvanor såg ut tidigare. En sammanfattning av handboken finns i figur 4.6. Av de insatser som föreslås i handboken kan en del klassas som nudginginsatser då det ramar in information och försöker frambringa hållbara färdssätt som standardalternativ för de nyinflyttade.

⁵ Att människor fruktar förlust mer än vad vi värdesätter vinster är ett drag i det mänskliga beteendet som även beskrivs av andra författare. Se sida 19.

PÅVERKA NYINFLYTTADES RESVANOR

Handboken riktar sig till bland annat till kommunalanställda och syftar till att uppmuntra och instruera kommuner om hur de kan arbeta med resebeteendepåverkan, specifikt inriktat på nyinflyttade.

Handboken poängterar vikten av att definiera och avgränsa en målgrupp samt att värdera förutsättningarna för hållbart resande för målgruppen. Detta då informationen blir mer effektiv om den skräddarsys för den specifika målgruppen. Vidare skrivs att information ger störst effekt ihop med infrastrukturåtgärder och ekonomiska incitament samt att små kommuner kan ha svårt att genomföra dessa projekt på egen hand. Istället rekommenderas att kampanjerna samordnas mellan flera kommuner inom exempelvis region eller kommunalförbund. I handboken skrivs även att det är viktigt att sätta upp mål för projektet samt att skriva en projektplan.

Enligt handboken kan insatser göras på olika sätt; genom brevutskick, via telefonkontakt eller med hembesök. Som förslag på vad informationspaket kan innehålla ges bland annat cykelkarta, kollektivtrafikstidtabeller, uppmuntrandepresenter exempelvis reflexer eller sadelskydd, gratis kollektivtrafikkort samt broschyrer som informerar om bilpooler, hemkörning av varor eller dylikt.

Figur 4.6. Sammanfattning av handboken *Påverka nyinflyttades resvanor – En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade*. Källa: Statens Energimyndighet 2015.

I figuren nedan presenterar Mont et al. (2014) en tabell (tabell 4.7) över nudgingverktyg som kan påverka transportvanor. Mont et al. (2014, s. 62-63) understryker att det fortfarande krävs mer forskning på nudgingverktygs effekt på människors transportvanor, men att studier har visat är att liknande åtgärder fungerar bäst i kombination med andra verktyg i så kallade styrmedelspaket. Olika personer kan reagera olika på samma nudge då människors beteendemönster är komplexa och påverkas av många olika faktorer.

Nudgingverktyg	Åtgärder	Bevis på effekt
<i>Förenkling och inramning av information</i>	Mindre belamrad gatumiljö med tydligare information, kartor och annan utformning för att uppmuntra till cykling och gång, cykelträning, stöd för personliga resplaner, förenklad information om bilars bränsleförbrukning	Genomsnittlig minskning med 19 % av CO2-utsläppen bland tio återkopplingsprogram för resor och i vissa fall 35 % Australienska studier visar på en 10 % minskning av bilanvändning vid personliga resplaner
<i>Förändring i den fysiska miljön</i>	Planering för väg- och körfält, stadsplanering	Effektiva som infrastruktur och systematiska lösningar
<i>Förändringar i standardalternativet</i>	Auto-pilotfunktioner i bilar, vägplanering, hjälmtvång	Effektiva eller dynamiska fartgränser har minskat fortkörning i Linköping från 70 % till 17 %
<i>Användning av sociala normer</i>	Program för att registrera resor och gång för vilka sociala normer och sociala nät spelar roll Smartphone appar som registrerar fysiska aktivitet	Blandade bud angående effektivitet och låg validitet pga. små urval. En studie visade en ökning med 64 % av gående under en viss period.

Tabell 4.7. Olika nudgingverktyg med exempel på åtgärder samt en redogörelse för dess effektivitet. Återskapad från Mont et al. (2014, s. 58).

5. METOD

Syftet med studien var att undersöka begreppet nudging samt sätta det i en mer praktisk och lokal kontext. Studien genomfördes med en kvalitativ forskningsstrategi i tre fallstudier. Detta gjordes delvis för att det skapar möjligheter att diskutera transportbeteendepåverkan och nudging med yrkesverksamma och delvis för att fallstudierna öppnar för att få reda på hur kommunerna arbetar med beteendepåverkan utifrån sina specifika förutsättningar. Storbritanniens Department for Transport (2011, s. 44) menar att åtgärder för att påverka resvanor måste göras platsspecifika eftersom att olika kommuner och platser har olika förutsättningar och problem. Insamling av material har gjorts främst genom intervjuer med anställda i de respektive kommunerna. Resultatet av intervjuerna har sedan fått kompletterats med andra källor för att exempelvis beskriva specifika projekt som kommunen ingår i och befintligt trafiksystem.

5.1 FORSKNINGSTRATEGI OCH FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Bryman (2011, s. 40) menar att den kvalitativa forskningen inriktar sig mer på ord till skillnad från den kvantitativa forskningen som kretsar mer kring siffror. Det vill säga att den kvalitativa forskningen lägger större fokus på uppfattningar och tolkningar av den sociala verkligheten medan den kvantitativa forskningen betonar kvantifiering vad det gäller data och analys. Denna studie syftar till att undersöka hur olika kommuner arbetar med beteendepåverkan genom intervjuer som ska belysa kommunernas syn på beteendepåverkan och metoder för detta. Således genomfördes studien med en kvalitativ forskningsstrategi eftersom den ämnar att skapa djupare förståelse för ett samhällsfenomen i en specifik kontext. Alternativet skulle kunna ha varit att göra en kvantitativ studie i form av en enkätundersökning som skickas till flera kommuner. Dock skulle det försvåra möjligheten att ställa följdfrågor till svaren och gå djupare in på anledningen till att respondenterna svarar som de gör. Dessutom blir det svårare att sätta svaren i en djupare kontext i form av fysisk miljö, demografi och rådande förhållanden. Den metod som valts till studien kommer således enbart återspegla hur förhållandena ser ut i de studerade kommunerna. Larsen (2009, s. 27) skriver att fördelarna med kvalitativa forskningsmetoder är att de ger bättre möjligheter till att skapa en helhetsförståelse för ett fenomen jämfört med kvantitativa metoder. Vidare skriver Bryman (2011) att uppfattningar och förståelse inte går att mäta i siffror. Att genomföra studien med en kvantifierande strategi hade inte gett samma möjligheter att undersöka kommunernas syn på nudging som verktyg eller djupare beskriva kommunernas arbete med beteendepåverkan.

Bryman (2011, s. 366) menar att forskare inom kvalitativ forskning ofta föredrar att inte ha en i förväg utformad bild av den sociala verkligheten. På så sätt kan forskaren istället se situationen ur deltagarnas synvinkel. För att inte begränsa studiens referensramar tenderar därför kvalitativ forskning att formulera mer generella och inte specifika frågeställningar. På så sätt strävar forskningen efter att inte inskränka eller begränsa undersökningen där en vanlig metod är mindre strukturerade intervjuer. En annan fördel som Bryman (2011) lyfter fram är att detta angreppssätt medför en flexibilitet till studien då forskaren tillåts att anpassa frågeställningen och inriktningen under studiens gång. Denna flexibilitet ansågs vara fördelaktig i denna studie då det gav möjlighet att förändra studiens frågeställning beroende på vilka insikter som uppkom om kommunerna och om begreppet nudging under studiens gång.

Hur en studie kopplar samman teori och empiri brukar ofta delas in i induktion eller deduktion. Jacobsen (2007, s. 49) beskriver ett induktivt förhållningssätt som en öppen datainsamling där forskaren försöker styra insamlingen så lite som möjligt, det vill säga att studien går från empiri till teori. Detta förhållningssätt är oftast typiskt för kvalitativa studier. Ett deduktivt förhållningssätt beskriver Jacobsen (2007, s. 53) som en studie som går från teori till empiri. I en sådan studie definieras, med utgångspunkt från teoretiska antaganden, på förhand vad det är relevant att söka information om samt var denna information går att finna. Detta förhållningssätt förknippas vanligen med kvantitativa studier. I denna studie har relevant teori kring beteendepåverkan och nudging tagits fram vilket sedan har legat till grund för intervjuerna med kommunerna. Därefter har fallstudier gjorts, där utrymme för flexibilitet och öppenhet har lämnats i intervjufrågorna, för att se hur kommuner arbetar med beteendepåverkan i verkligheten. Slutligen har kopplingar mellan teori och empiri undersökts. På så sätt kan sägas att studien utgår från både ett deduktivt och ett induktivt förhållningssätt. Bryman (2011, s. 29) framhåller att förhållningssätten bör uppfattas mer som tendenser och inte som en entydig distinktion som alltid gäller.

Studien har även ett hermeneutiskt förhållningssätt. Thurén (2007, s. 94) skriver att hermeneutik går ut på att inte bara begripa utan också att förstå. På så sätt bygger hermeneutiken inte bara på empiri och logik utan också inkännande. Vidare menar Thurén (2007) att hermeneutisk tolkning är viktig för att förstå människor, människors handlingar och resultatet av dessa.

5.2 FALLSTUDIE SOM FORSKNINGSDESIGN

Bryman (2011, s. 74-76) skriver att en fallstudie visar på den komplexitet och specifika natur som det specifika fallet uppvisar. Fallet är vanligen kopplat till en viss plats eller lokal, till exempel en organisation eller ett litet samhälle. Vidare skriver författaren att

det som skiljer fallstudier från andra tillvägagångssätt är att forskaren ofta är intresserad av att belysa unika drag hos ett specifikt fall. Då åtgärder för beteendepåverkan bör vara platsspecifika och bundna till platsens specifika kontext stämmer Brymans beskrivning av fallstudier väl överens med studiens syfte. Bryman (2011, s. 77) beskriver även olika typer av fallstudier där, det författaren kallar för exemplifierande fall, stämmer överens med syftet i denna studie. Det exemplifierande fallet beskriver författaren som ett fall där målet är att fånga och beskriva de villkor och omständigheter som en vanlig situation uppvisar. Ett exemplifierande fall väljs ofta ut på premissen att det utgör en passande kontext för vissa forskningsfrågor som ska besvaras, inte för att de är extrema eller ovanliga på något sätt.

Då denna studie utgår från mer än en fallstudie gör att studien antar designformen flerfallstudie. En sådan studie möjliggör för forskaren att göra jämförelser mellan de olika fallen och även beskriva gemensamma och särskiljande faktorer som påverkar det fenomen som studeras (Bryman 2011, s. 82). Dock hävdar en del forskare att flerfallstudier göra att forskaren glömmer att fokusera på fallens specifika kontext om för stort fokus hamnar på själva jämförelsen mellan fallen (ibid, s. 83).

I sin artikel *Five misunderstandings about case study research* skriver Flyvbjerg (2006) om möjligheter och begränsningar med fallstudier som metod inom samhällsvetenskap. Flyvbjerg (2006) anser att mänskligt beteende inte fullt kan förstås genom enbart teoretisk kunskap. Arbetet med fallstudier ger forskaren direkt respons från respondenter och en mer direkt kontakt. Forskning utan direkt anknytning till studieobjektet kan gå miste om insikter en fallstudie kan ge menar författaren. Att göra fallstudier tillåter således studien att komma i direkt kontakt med personer som arbetar med transportplanering. Det tillåter studien också att undersöka ett praktiskt fördjupat perspektiv av de teorier och exempel som presenterats i föregående kapitel.

En kritik mot fallstudier är att forskaren tenderar att välja fall som kommer att gynna deras egen forskning, Flyvbjerg (2006) menar att detta är ett problem inom all typ av forskning. En annan kritik är resultaten inte kan generaliseras och är subjektiva då de ger för stor möjlighet för forskarens egna tolkningar och skadar på så sätt studiens validitet. Flyvbjerg (2006) menar dock att det inte finns några generella och teorier som kan lösgöras från sin kontext inom samhällsvetenskapen. Flyvbjerg (2006) anser att för stora antaganden inte ska göras från fallstudier, istället ska studierna lämnas öppna så att olika sanningar kan finnas i dess resultat. På så sätt bör resultaten redovisas med stor detaljrikedom. Att ha fallstudier som forskningsdesign gynnar studien då det inte fanns något förväntat resultat av studien. Mycket fokus har också lagts på att beskriva kommunernas specifika kontext för att ge studien högre trovärdighet.

Fallstudierna har gjorts som ett nedslag i kommunen där och då. Det vill säga att det inte har avgränsats till någon viss tidsperiod eller plats i kommunen. Istället har

respondenten fått styra denna avgränsning som dels har kommit ur hur länge personen har haft den aktuella tjänsten och dels vilka projekt i kommunen som där och då var mest aktuella för studiens frågeställning. Anledningen till detta val är att det är just den yrkesverksamma respondenten som måste ses som experten i dessa fall. En alternativ metod till studien hade varit att inte låta respondenten råda över vad som skulle lyftas fram i fallstudien. Istället kunde jag ha studerat kommunens hemsida eller annan informationskälla om kommunens verksamhet och utifrån det välja vilka delar av verksamheten som borde belysas. Dock måste jag då förlita mig på att den information som finns tillgänglig är komplett samt att samtliga kommuner redovisat sådan information på ett lika utförligt sätt, vilket kändes mycket osäkert.

5.2.1 INTERVJUER

Datainsamlingen har främst gjorts genom semistrukturerade intervjuer. May (2011, s. 162) definierar detta som intervjuer där frågorna är strukturerade men att intervjuaren har friheten att söka klargöranden och fördjupningar av svaren. Semistrukturerade intervjuer registrerar kvalitativ information och tillåter intervjuaren att gå in i en intimare dialog med respondenten. Fördelarna med semistrukturerade intervjuer är att de gör det lättare för respondenten att besvara frågorna med sina egna ord jämfört med strukturerade intervjuer. Samtidigt är resultatet av intervjun lättare att jämföra med andra respondenter än om intervjun var helt öppen. Främsta anledningen till att intervjuerna var semistrukturerade och inte ostrukturerade var för att kunna finna någon form av likhet i resultaten mellan de olika fallstudierna. Bryman (2011, s. 415) betonar dock att i båda dessa upplägg är intervjuprocessen flexibel vilket gör att intervjun lätt kan anpassas efter det som respondenten väljer att lyfta fram.

Larsen (2009, s. 27) menar att kvalitativa intervjuer underlättar en säkerhetsställning av studiens validitet då eventuella missförstånd mellan respondent och intervjuare kan redas ut. Dessutom kan forskaren observera respondenten under själva intervjutillfället vilket kan underlätta forskarens tolkning av svaren. May (2011, s. 189) lyfter också fram en del nackdelar med intervju som metod. Dels menar författaren att den information som lyfts fram i intervjun kan vara felaktig. För att försöka kringgå det problemet tillfrågades respondenterna om deras namn fick användas i studien. På så sätt kan tänkas att respondenterna bara uppger sådan information som de vet stämmer då felaktigheter kan härledas tillbaka till dem. Dessutom fick respondenterna möjlighet att läsa igenom och godkänna materialet i studien. Vidare skriver May (2011) att respondenten kan ge en korrekt bild av sin egen upplevelse men att det kan finnas omständigheter kring dem som de inte var medvetna om. I viss mån kan detta sägas ha undvikits i denna studie genom att göra ytterligare informationsinsamling av viktiga projekt och dylikt efter att intervjun hade genomförts. Dock bör också studiens

avgränsning till enbart tjänstemannaperspektiv här tas i åtanke då intervjuer med medborgare eller politiker kunde fått ett annat resultat.

Inför intervjuerna fick respondenterna ta del av ett kortare material⁶ där begreppet nudging beskrevs samt hur nudgingverktyg kan användas för att påverka resebeteende. Detta gjordes då nudging är ett relativt nytt begrepp som de flesta inte är bekanta med. Genom materialet fick respondenterna möjlighet att sätta sig in i begreppet vilket också ökade möjligheterna att diskutera nudging på ett givande sätt under intervjuerna. Två av intervjuerna genomfördes på plats i kommunen där respondenten själv bokade ett mötesrum för intervjutillfället. Med respondentens tillåtelse spelades dessa intervjuer in med mobiltelefon. Den tredje intervjun gjordes per telefon då denna respondent föredrog det. Denna intervju spelades också in med respondentens tillåtelse. Idealet hade kanske varit att göra alla intervjuer på plats i kommunen för att skapa likadana förutsättningar för intervju tillfällena. Dock blev intrycket att denna skillnad inte påverkade resultatet och att telefonintervjun inte skiljer sig markant från de andra intervjuerna.

Anledningen till att intervjuerna spelades in var att det underlättade sammanställningen av resultatet och möjliggjorde även citationer. Det tillät också intervjuaren att koncentrera sig helt och fullt på vad respondenten sa vilket ökade möjligheterna till att ställa givande följdfrågor. Inspelningen tillät även intervjuaren att återuppleva intervjun igen genom att höra tonfall och andra nyanser i intervjun. Ett alternativ hade varit att istället anteckna vid intervjutillfället. Det kan göra att respondenten känner sig fri att tala mer fritt. En inspelning kan riskera att respondenten blir mer sluten. Avvägningen här blev att fördelarna med inspelning övervägde fördelarna med att anteckna. Intervjuerna varade mellan 40 och 70 minuter mycket beroende på hur utförlig respondenten var i sina beskrivningar av projekten i kommunen.

Den intervjuguide⁷ som togs fram till intervjuerna bestod av en blandning mellan specifika frågor och mer öppna frågor där utrymme lämnades för följdfrågor beroende på hur respondenten svarade. Eftersom min förförståelse och tidigare kunskap om kommunernas arbetssätt var begränsad, men skiljde sig också något mellan de olika kommunerna, försöktes frågorna hållas så öppna som möjligt för att förmå respondenterna att tala fritt. På så sätt minskades risken att missa viktiga aspekter av respondenternas synsätt och kommunernas arbete.

⁶ Se bilaga 1

⁷ Se bilaga 2

5.3 VAL AV KOMMUNER

De kommuner som har studeras har främst valts för att de har visat intresse för studien och är intresserade av hållbara transporter. Kommunerna valdes efter tips från Trafikverket och organisationen A win win world (som bland annat startat ett svensk nudgingnätverk). Trafikverket och A winwin world har olika typer av samarbeten med dessa kommuner som rör hållbara transporter. De kommuner som har studerats är Kungälv kommun, Ale kommun och Sollentuna kommun. Säkerligen finns ett flertal andra kommuner som också skulle ha varit relevanta för studien men efter diskussion med Trafikverket såväl som A winwin world gjordes valet att fokusera på dessa tre då de hade intressant gemensamma nämnare. Gemensamt för kommunerna är att de alla ligger i anknäytning till en storstad och att majoriteten av invånarna pendlar till arbete i en annan kommun. På så sätt är hållbara transporter och metoder för detta intressant för de studerade kommunerna. Kommunerna har dock demografiska skillnader, även om Kungälv kommun och Ale kommun ter sig mer lika. Alternativt kunde kommuner som skiljer sig ännu mer i storlek och geografisk placering ha studerats. Storleken ansågs dock passande med tanke på studiens tidsspann. Att de studerade kommunerna var något likartade visade sig mindre relevant då arbetsätt och förutsättningar ändå skiljde sig mellan kommunerna. Nedan följer en kortare beskrivning av varje kommun.

5.3.1 KUNGÄLV KOMMUN

Kungälvs kommun är beläget i Västra Götalands län, knappt en mil norr om Göteborg. Kommunen hade i slutet av 2014 en befolkningsmängd på 42 334 invånare, en yta på 362,45 km² en befolkningstäthet på 116,8 invånare/km² (SCB 2015). Centralorten är Kungälv men i kommunen finns även ett flertal mindre orter. Kungälv kommun definieras av SKL (Sveriges kommuner och landsting) som en förortskommun till en storstad där 56 procent av befolkningen pendlar till Göteborg (SKL 2011). Kungälv ingår i kommunalförbundet Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) som består av 13 kommuner i Göteborgsområdet. GR verkar för regionalt samarbete där idé- och erfarenhetsutbyte kan ske (GR 2015a). Figur 5.1 visar en karta över Kungälv kommun.

5.3.2 ALE KOMMUN

Ale kommun ligger i Västra Götalands län, strax nordöst om Göteborg. I slutet av 2014 hade kommunen en befolkningsmängd på 28 423 invånare, en yta på 317,01 km² och en befolkningstäthet på 89,7 invånare/km² (SCB 2015). Ale kommun definieras av SKL som en förortskommun till storstad där 68 procent av befolkning pendlar till Göteborg (SKL 2011). Ale kommun ingår liksom Kungälv kommun i GR.

5.3.3 SOLLENTUNA KOMMUN

Sollentuna kommun ligger norr om Stockholm i Stockholms län. I slutet av 2014 hade kommunen en befolkningsmängd på 69 325 invånare, en yta på 52,62 km² och en befolkningstäthet på 1 317,5 invånare/km² (SCB 2015). Sollentuna kommun har en betydligt högre befolkningstäthet jämfört med Ale kommun och Kungälv kommun. Kommunen definieras av SKL som en förortskommun till storstad där 75 procent av befolkningen pendlar till Stockholm (SKL 2011).

5.4 VAL AV RESPONDENTER

Kvale och Brinkmann (2007, s. 129) skriver att antalet nödvändiga intervjupersoner beror på undersökningens syfte. Författarna menar att kvalitativa intervjustudier tenderar att ha antingen för få eller för många intervjupersoner. För få leder till att resultatet blir svårt att generalisera och omöjligt att prova hypoteser mot. Är antalet för stort går det inte att göra några mer ingående tolkningar av intervjuerna. I denna studie är syftet inte att göra några generaliseringar eller pröva några hypoteser utan istället exemplifiera synsätt och arbetssätt i kommunen. Således har bara ett fåtal intervjuer genomförts för att istället fokusera mer på kontext och noggrann förberedelse inför intervjuerna. Hade fler respondenter intervjuats i varje kommun skulle det möjligtvis kunna lyfta fram fler exempel på hur kommunen tidigare arbetat med transportbeteendepåverkan och kanske andra synsätt på nudging som verktyg. Dock hade det inte tillfört mycket nytt till studiens resultat då syftet med fallstudierna är att exemplifiera hur kommuner kan arbeta med dessa frågor, inte att analysera synsätt/diskurser eller dra slutsatser på någon generell nivå. Därför gjordes en avvägning mellan kvalitet och kvantitet där tidsaspekten även var viktig och valet blev att fokusera på få respondenter. En väldigt viktig del av fallstudierna utgörs av kommunernas förutsättningar vilket inte påverkas av antalet respondenter i studien.

I studien användes vad Larsen (2009, s. 77) kallar för ett icke-sannolikhetsurval vilket författaren menar bör användas vid studier som syftar till att uppnå mesta möjliga kunskap inom ett visst område. Av Trafikverket och organisationen A win win world rekommenderades kontaktpersoner på kommunerna som skulle kunna vara relevanta för studien. Dessa kontaktades först via mail och sedan per telefon där en kortare förklaring av studien gavs. Därefter hänvisade personerna antingen till någon annan som var mer insatt i ämnet eller så kunde tid för intervju bokas. Detta kallar Larsen (2009) för snöbollsmetoden, det vill säga att forskaren kontakter personer som kan vara relevanta eller som kan rekommendera passande personer som i sin tur kan ge tips om

intervjuobjekt. På så sätt har de personer som intervjuades valts på rekommendationer av de som är insatta i ämnet och organisationerna vilket bör höja studiens trovärdighet.

I Kungälv kommun intervjuades den 30 mars 2015 Sophie Idermark Hansson som har yrkestiteln kollektivtrafiksamordnare med hållbart resande. I Ale kommun intervjuades den 10 april 2015 Ivana Markovic som är översiktsplanerare och planarkitekt. I Sollentuna kommun intervjuades den 7 april 2015 Malin Möller som är miljö- och klimatstrateg. Vidare skriver Larsen (2009, s. 78) att dessa urval inte går att generalisera då de personer som väljs ut till studien inte är representativa för hela populationen. Hade en annan person på kommunerna intervjuats kanske resultatet blivit annorlunda. Dock bör urvalsprocessen gett förutsättningar att få intervjua den person på kommunen som är mest insatt i ämnet. Det bör också tilläggas att respondenterna intervjuades i rollen som tjänsteman vilket gör att mycket av det som sades var sådant som gällde den kommunala verksamheten som helhet, även om en del frågor också berörde respondenternas personliga åsikter.

5.5 ANALYS OCH TOLKNING AV DATA

Då råmaterialet skulle bearbetas och analyseras var ambitionen att göra detta med ett så öppet sinne som möjligt. Detta för att försöka att undvika subjektiva värderingar av materialet. Intervjumaterialet transkriberades sedan i sin helhet. Kvale och Brinkmann (2009, s. 196) skriver att hur mycket av intervjun som ska skrivas ut bland annat beror på syftet med undersökningen och tillgång på tid. Eftersom att intervjumaterialet utgjort studiens huvudsakliga data och att nästan allt som sades var av intresse för studien ansågs det nödvändigt att skriva ut hela intervjuerna. Även om detta var tidskrävande var det också nödvändigt. Dock översattes intervjuerna till skriftspråk vid transkriberingen då de talspråkliga formuleringarna oftast inte var relevanta för studien. Vid direkt citation behölls respondentens exakta formulering och intervjuerna skrevs i övrigt ned ordagrant i den mån som ansågs tillräckligt. Detta kan ses som något riskabelt ur ett tolkningsperspektiv men eftersom att respondenterna intervjuades i sin roll som tjänsteman och inte som privatperson var de specifika formuleringarna inte lika relevanta. Vid de tillfällen respondenten hänvisade till kommunens hemsida eller andra informationskällor för att få mer information om projekt och dylikt söktes informationen upp efter respondentens inrådan. Denna information fungerade sedan som en fördjupning av det som respondenten berättade vid intervjutillfället.

Råmaterialet från intervjuerna kodades genom att den transkriberade texten bröts ned i mindre delar som sedan kunde benämnas i enlighet om vad texten handlade om. Då intervjufrågorna baserades på studiens frågeställning samt att intervjuerna var semistrukturerade hittades vid kodningen av materialet passande kategorier för

samtliga intervjuer eftersom de följde ungefär samma upplägg. Kodning och kategorisering av materialet gjordes genom att sätta alla textdelar under en generell kategori, exempelvis om det var en personlig åsikt eller en mer objektiv fakta samt om det rörde sig om en åtgärd som genomförts i kommunen eller om det var ett problem som fanns inom kommunen. På så sätt skapades en logisk struktur i texten. Resultatet av fallstudierna sattes i separata avsnitt så att resultatet från kommunerna presenteras var och en för sig. Efter övervägande avgjordes att det skulle ge läsare bättre möjligheter att förstå de olika kommunernas situation och arbetssätt än om resultatet från kommunerna skulle ha presenterats i ett och samma avsnitt.

Materialet kategoriserades slutligen i enlighet med studiens frågeställningar. Detta skapade dels en tydlighet i kommunernas situation och förutsättningar och dels bättre möjligheter att jämföra de olika kommunerna. Kategorierna, som också blev rubrikerna för resultatet, fastställdes till 1. Kommunikationer, 2. Kommunen och beteendepåverkan, 3. Kommunens utmaningar och 4. Åtgärder och projekt. Dessa rubrik fastställdes dock efter en del omprövningar om vilka kategorier som kunde representera resultatet på ett tydligt sätt.

5.6 STUDIENS TILLFÖRLITLIGHET

Bryman (2011, s. 354) beskriver fyra kriterier som en studies tillförlitlighet består av inom kvalitativ forskning: trovärdighet, överförbarhet, pålitlighet samt möjlighet att styrka och konfirmera.

5.6.1 TROVÄRDIGHET

Bryman (2011) menar att resultatets trovärdighet kommer av att forskaren följt de regler som finns samt att forskaren rapporterar resultatet till de personer som är den del av den sociala verklighet som har studerats. Bryman (2011, s. 353) kallar detta för respondentvalidering där målet är att få bekräftelse på att den beskrivning som forskaren förmedlat i studiens resultat stämmer överens med respondentens beskrivning. Samtliga respondenter fick därför ta del av den fallstudie de intervjuats inom för att säkerhetsställa att det som sagts hade uppfattats korrekt. På så sätt fick respondenterna chansen att åberopa eventuella misstag eller misstolkningar vilket ökade studiens trovärdighet.

5.6.2 ÖVERFÖRBARHET

Då kvalitativ forskning tenderar att fokusera mer på djup än bredd, vilket även gäller för denna studie, är resultatet vanligtvis fokuserat på det kontextuellt unika och på betydelsen av den aspekt av den sociala verklighet som studerats. Därför bör kvalitativ

forskning producera utförliga beskrivningar av de detaljer som ingår i en kultur. Detta förser i sin tur andra personer med information med vars hjälp de kan bedöma hur pass överförbara resultaten är till en annan kontext (Bryman 2011, s. 355). Studiens överförbarhet kan därför vara problematisk då den är kontextbunden, återigen har därför en gedigen beskrivning av fallstudiernas kontext varit nödvändig.

5.6.3 PÅLITLIGHET

Bryman (2011, s. 355) skriver att för att leva upp till detta kriterium bör forskaren anta ett granskande synsätt. Här är det därför viktigt att redogörelsen av forskningsprocessen är fullständig och tillgänglig som en utomstående part sedan ska kunna granska och göra en bedömning av studiens kvalitet. Därför har studien granskats av handledare, kontaktpersoner på samarbetsorganisationer och av anhöriga för att sedan kunna tydliggöras och förbättras.

5.6.4 MÖJLIGHET ATT STYRKA OCH KONFIRMERA

Med detta menas att forskaren bör, med insikt i att det inte är möjligt att få fullständig objektivitet i samhällslig forskning, försöka säkerställa att hen agerat i god tro. Det ska vara uppenbart att forskaren inte medvetet låtit personliga värderingar eller teoretiska inriktningar påverka studien (Bryman 2011, s. 355). Detta har främst försökt att uppnås genom att styrka alla slutsatser och analyser med litteratur, teori och respondenternas egna uttalanden. Här kan även de semistrukturerade intervjuerna varit hjälpsamma då det minskar forskarens möjlighet att styra resultatet.

5.7 METODKRITIK

Bryman (2011, s. 368) lyfter fram kritik som ofta riktas mot kvalitativa studier. En vanlig kritisk mot kvalitativa studier är att de är allt för subjektiva, att forskaren får ett personligt band till undersökningspersonerna. I denna studie har ingen av respondenterna varit tidigare känd för intervjuaren, den kommunikation som förekommit har försökts att enbart kretsa kring studiens syfte för att inte skapa några relationer som kan påverka studiens strävan efter objektivitet. En annan kritik som lyfts fram av Bryman (2011) är svårigheter med att replikera studien då kvalitativa studier ofta är ostrukturerade och baseras mycket på forskarens egna uppfinningsrikedom. Därför har tankebanor och analyser försökts beskrivas så utförligt som möjligt för att läsaren ska kunna följa studiens gång.

En annan kritik som lyfts fram av Larsen (2009) är att nackdelarna med kvalitativa studier är att resultatet inte kan generaliseras samt att forskaren eller forskarens metod kan ha inverkan på intervjuresultatet. Exempelvis, menar Larsen (2009), kan intervjuobjektet

svara i enlighet med vad denne tror att forskaren vill höra för att göra ett gott intryck eller dölja eventuella brister. I ett försök att motverka det försökte intervjuaren att vara neutral men med en intresserad uppsyn vid intervjutillfällena för att respondenterna skulle känna sig fria och uppmanade att tala fritt. Bryman (2011) menar att resultatet av fallstudier är omöjliga att generalisera samt att dessa studier istället bör generaliseras till teori och inte till population. Problemet med möjligheter att generalisera studien är något jag har varit medveten om. Därför har förhållandena som studien undersökt beskrivit ingående för att skapa en förståelse för i vilken kontext resultaten ges i. I kommuner som har liknande förutsättningar som de studerade kommunerna är förutsättningarna större för att studiens resultat ska kunna överföras. En sista kritik som Bryman (2011) lyfter fram är brist på transparens, det vill säga hur forskaren har gått tillväga och hur resultaten har uppkommit. Därför har tillvägagångssättet försökts beskrivas så utförlig som möjligt.

6. FALLSTUDIER

Nedan presenteras resultaten av de tre fallstudierna av Kungälv kommun, Sollentuna kommun och Ale kommun. Fallstudierna presenteras var för sig och kapitlet avslutas sedan av en sammanfattande analys.

6.1 FALLSTUDIE: KUNGÄLV KOMMUN

Ur intervjun med Sophie Idermark Hansson framkom att Kungälv kommun inte är bekanta med nudging som begrepp sedan tidigare. Kommunen arbetar inte aktivt med beteendepåverkan just nu, även om en del projekt har genomförts till syfte att påverka transportbeteende. Dock har kommunen som ambition att arbeta mer med transportbeteendepåverkan där nudging kan vara ett möjligt verktyg. Kommunen har inga specifika mål idag vad det gäller hållbart resande. I övrigt stävar kommunen efter att följa de nationella- och regionala miljömålen⁸. I figur 6.1 syns en karta över kommunen.

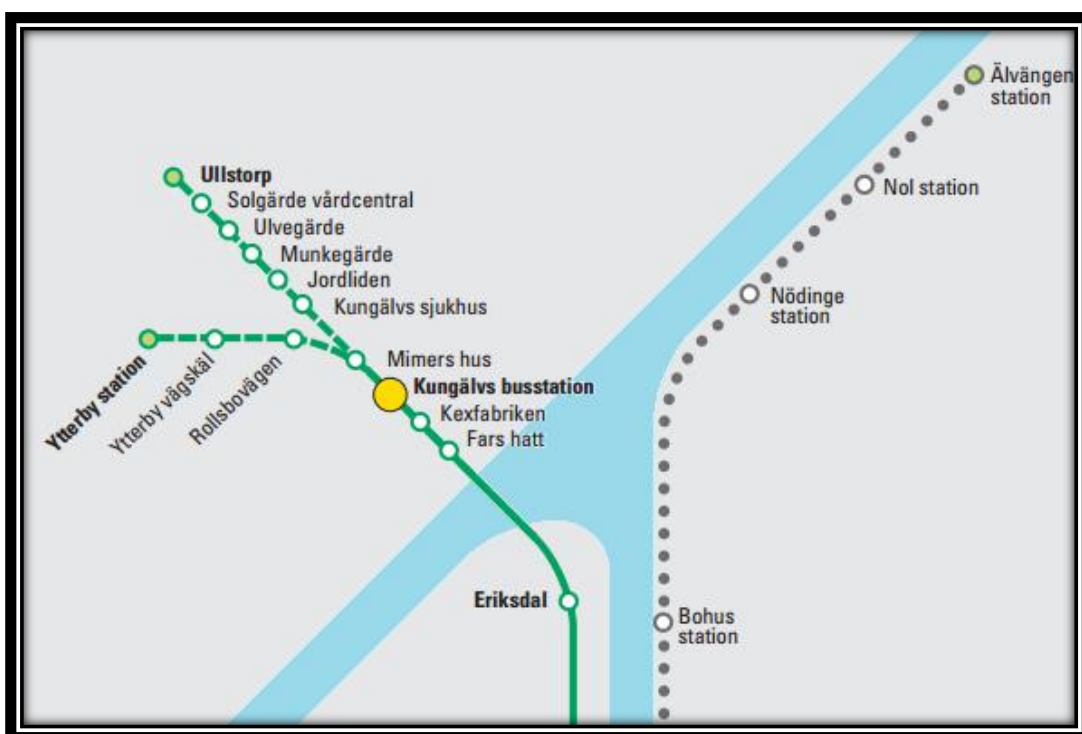


Figur 6.1. Karta över Kungälv kommun. Kommungränsen utgörs av en lila linje. Centralorten Kungälv är utmärkt med ett rosa fält. På kartan syns även Europaväg 6 som går genom kommunen. Bildkälla: Lantmäteriet 2015

⁸ Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljömål som beskriver hur Sveriges miljö bör vara. Dessa går att finna på www.miljomal.se

6.1.1 KOMMUNIKATIONER

Eftersom över hälften av Kungälv's invånare pendlar till Göteborg är kommunikationerna mellan de båda kommunerna viktiga. Till Kungälv går både en expressbuss och tåg. Cirka 4,5 kilometer från centrum ligger Ytterby station där regionaltåget Västtåget, som går sträckan Göteborg – Strömstad, stannar. Cirka tre kilometer från centrum ligger Bohus station där pendeltågen Alependeln går. Denna går sträckan Göteborg – Älvängen. Genom Kungälv kommun går även expressbusslinjen Grön express som går sträckan Mölnlycke – Göteborg – Kungälv. Bortsett från Västtåget som stannar i Kode, lite norr om Kungälv, är det alltså enbart centralorten som är bunden till någon av de stora kommunikationslinjerna (Västtrafik 2014; Idermark Hansson 2015). I figur 6.1 är Grön express och Alependeln's rutter utmärkta. Genom kommunen går även Europaväg 6.



Figur 6.2. Västtrafiks karta över kollektivtrafik i Kungälv. Den gröna linjen visar expressbussen Grön express rutt och den prickade linjen visar pendeltåget Alependeln. Även Ytterby station, där Västtåget stannar, är utmärkt. Bildkälla: Västtrafik 2014

6.1.2 KUNGÄLV KOMMUN OCH BETEENDEPÅVERKAN

Sophie Idermark Hansson, kollektivtrafiksamordnare med hållbart resande på Kungälv kommun, anser att hållbart resande är något som ligger i tiden och tror därför att det kommer satsas mer på sådana frågor i framtiden. En viktig del i det är att sätt upp mål för vad kommunen vill åstadkomma inom hållbara resvanor, menar Idermark Hansson. Även om Kungälv kommun idag inte arbetar så mycket med beteendepåverkan så finns

det en medvetenhet om att det är en viktig aspekt för att skapa mer hållbara resvanor. Idermark Hansson menar att kommunen har ett stort ansvar vad det gäller att påverka beteende, men att det även är en regional angelägenhet. Inom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har kommunerna träffar sex gånger om året där de diskuterar hur arbetet med hållbart resande fortskrider. Idermark Hansson menar att dessa träffar är till stor hjälp då kommunerna får möjlighet att dela idéer och erfarenheter.

Vad det gäller nudging är begreppet ingenting som Idermark Hansson var bekant med sedan tidigare men hon är positiv till konceptet. Idermark Hansson menar att tanken om att utöva beteendepåverkan på en mer omedveten nivå kan vara bra då personen tror att den egentligen fattat ett eget beslut, vilken den har gjort, men med viss påverkan utifrån. Ett exempel som Idermark Hansson är extra positiv till är utformning av den fysiska miljön som visar hur kommunen anser att olika färd sätt bör prioriteras. Det vill säga att cykelparkering placeras närmast destinationen, därefter kollektivtrafik och sedan bilparkering.

”[...] för är det knöligt att parkera och så måste man ändå ut att gå en bit, beroende på hur långt du har att ta dig såklart men jag menar om det är kanske ungefär tre kilometer, ja men då kanske det är lättare för mig att ta cykeln för den kan jag ställa precis utanför entrén [...] än att jag ska ta min bil och så ska jag parkera och så ska jag ändå gå en bit. Sådant tror jag kan påverka folk jättemycket i sina val, absolut.”

Ur Intervju med Sophie Idermark Hansson 2015-03-30

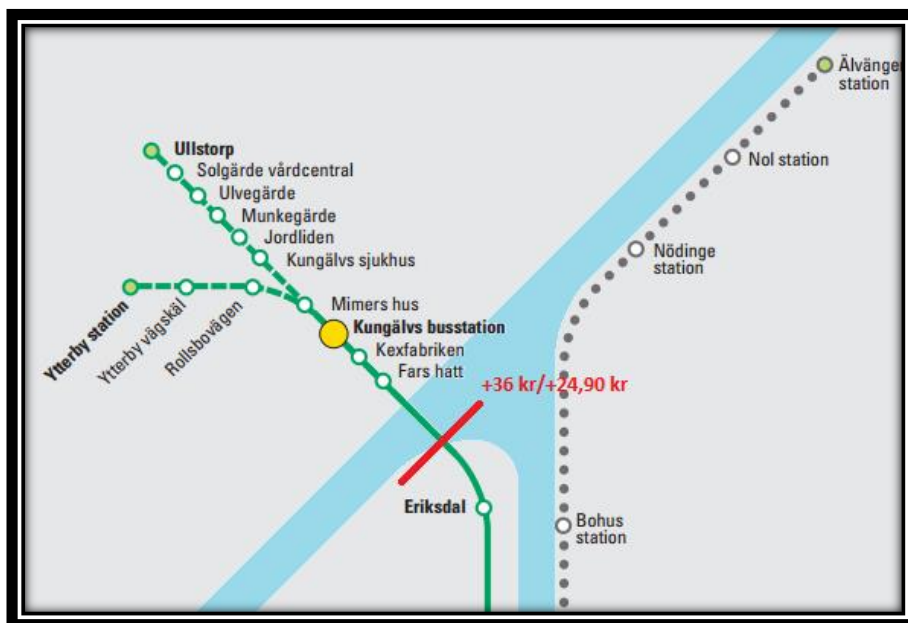
Idermark Hansson anser att det är viktigt att sikta brett vad det gäller beteendepåverkan, det vill säga att kommunen bör försöka nå stora grupper av befolkningen. Eftersom att kommunen inte arbetar med dessa frågor i dagsläget finns ännu inga strategier för hur arbetet ska gå till. Idermark Hansson lyfter fram arbetet inom GR som en bra källa till idéer och tips angående arbete mer med beteendepåverkan, då detta samarbete skapar möjligheter för tjänstemän att inspirera varandra. I framtiden hoppas Idermark Hansson att kollektivtrafiken kan byggas ut för att öka tillgängligheten för de som bor på landsbygden samt att planerna på fler gång- och cykelvägar genomförs.

6.1.3 KOMMUNENS UTMANINGAR

En stor utmaning för Kungälv kommun som Idermark Hansson uppmärksammar är invånarnas tillgång till kollektivtrafik. Kungälv är till ytan en stor kommun där centralorten bara är en liten del vilket betyder att vissa delar av kommunen inte har tillgång till kollektivtrafik över huvud taget. Detta har medfört att många invånare har

ett invariant beteende att åka bil, vilket Idermark Hansson ser som problematiskt och något som kommer ta lång tid att förändra.

Ett annat problem för kommunen är det sätt som prissättningen av olika kollektivtrafikzoner gjorts i regionen. Det är Västtrafik som erbjuder kollektivtrafik i Kungälv. Prissättningen sker genom en zonindelning där prisnivån beror på hur långt ifrån en zon är från en annan. Exempelvis kostar en enkelbiljett inom samma zon 26 kronor eller 20,40 kronor med Västtrafikkort. Kungälv och Göteborg ligger inom olika zoner och trots att kommunerna gränsar till varandra stiger priset två nivåer för att passera kommungränsen. Detta gör att en enkelbiljett stiger med 36 kronor eller 24,90 kronor med Västtrafikkort (Västtrafik 2015). Denna gräns är utmärkt med rött på kartan i figur 6.3. Detta ser Idermark Hansson som mycket problematiskt och något som påverkar människor att välja bort kollektivtrafik. Grön express avgår var femte minut till Göteborg under rusningstrafik, men många Kungälvabor väljer att ta sig till första hållplatsen på Grön express sträcka som ligger inom Göteborgs kommunzons gränser för att slippa den extra avgiften menar Idermark Hansson. Detta har gjort att efterfrågan på parkeringsplatser vid hållplatsen är stor och utbyggnad har gjorts. Dock håller taxasystemet på att ses över. Idermark Hansson anser att en prissänkning skulle leda till att betydligt fler väljer att åka kollektivt men säger också att det inte är en självklar effekt då vissa ändå anser att bilen är att föredra, särskilt om de erbjuds gratis parkering vid arbetet.



Figur 6,3.
Sträckan för Grön
express.
Zongränsen är
markerad med en
röd linje Bildkälla:
Västtrafik 2014

En tredje utmaning med att verka för hållbart resande i Kungälv kommun är att frågan inte har prioriterats av kommunen på några år. Föräldraledighet och sjukskrivningar har lett till att arbetet med hållbart resande har försenats. Vad det gäller samarbetet mellan medarbetarna menar Idermark Hansson att viss samplanering sker men att samarbetet

kan förbättras. Dels försvåras samarbetet av att organisationen växer och nya medarbetare rekryteras. Eftersom det redan innan kan vara besvärligt att hålla reda på vem som gör vad på enheten är det svårt för nya personer att sätta sig in i detta samt vem de ska vända sig till med specifika frågor, menar Idermark Hansson.

6.1.4 ÅTGÄRDER OCH PROJEKT

Inom Kungälv kommun finns en del exempel på åtgärder och projekt som syftar till att påverka transportvanor. Idermark Hansson beskriver bland annat att kommunen tidigare har genomfört åtgärder för att öka antalet cyklister, bland annat cykelutmaning som är en tävling där anställda i offentlig verksamhet samlar poäng genom att gå, cykla eller åka kollektivt till jobbet. Kungälv kommun är även med i projektet *På egna ben* (se figur 6.4) som syftar till uppmuntra barn att själva ta sig till skolan.

Idermark Hansson beskriver även hur kommunen håller på att hantera problem med tillgänglighet till en grundskola. Skolan är centralt belägen i Kungälv och har relativt bra tillgänglighet med kollektivtrafik men trafiksituationen beskrivs som kaotisk menar Idermark Hansson. Både skola och föräldraråd efterfrågar fler parkeringsplatser och yta lämplig för avlämning av barnen med bil. Kommunen ställer sig tvekan inför en ombyggnation och försöker istället ta vara på tillfället att förändra de anställdas och föräldrarnas beteende. Kommunen har anlitat

NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) som ska undersöka vilka åtgärder som behöver vidtas. Kommunens vilja är att inte prioritera en fysisk förändring utan istället uppmuntra att barnen i större utsträckning tar sig till skolan på egen hand. Alla har inte möjlighet att åka kollektivt, men Idermark Hansson menar att det går bra att ta bilen till skolan men att man då får räkna med att parkera en bit bort.

Figur 6.4. Projektet På egna ben

På egna ben

Projektet är uppbyggt som en utmaning för skolelever i årkurs 4-6 och syftar till att fler barn ska gå, cykla eller åka kollektivt till skola för att undvika korta bilresor. Projektet är konstruerat som en poängjakt där klassen tillsammans tävlar om priser. I samband med projektet får barnen även ta del av övningar för att lära sig om miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Projektet pågår i fem veckor och har anordnats sedan 2006 av Trafikkontoret i Göteborgs stad. (På egna ben 2015)

I en uppföljning av projektet från 2014 fick pedagogerna uppgift att på en 1-5 skala där 1 representerar "håller inte med alls" och fem representerar "håller med i mycket stor utsträckning" svara på om de tror att projektet kan bidra till ändrade beteenden även efter avslutad utmaning. Resultatet blev att 26,5 procent svarade 5, 33,3 procent svarade 4 och 29,1 procent svarade 3 (GR 2014).

En annan åtgärd som kommunen tillämpar berör parkeringsplatser. Kommunen försöker generellt minska mängden parkeringsplatser vid nybyggen. För bara några år sedan var normen att varje hushåll skulle ha tillgång till två parkeringsplatser, men detta har nu förändrats och tillgång till parkering är inte längre en prioritet. Exempelvis, menar Idermark Hansson, stod det nya stadshuset klart i början av 2015 där kommunen valde att ta bort en stor del av parkeringsplatserna som tidigare varit gratis. Istället får de anställda parkera en bit bort och betala parkeringsavgift.

Även om bilen varit dominerande i kommunen så anser Idermark Hansson att det håller på att förändrats. Kungälv kommun har även arbetat en del med fysiska förändringar i kommunen då gång- och cykelvägsnätet har byggts ut. Detta är även någonting kommunen tänker fortsätta med i framtiden för att ytterligare öka tillgängligheten till gång- och cykelvägar. Det har även byggts mer pendelparkeringsplatser vid kollektivtrafiksknutpunkter för att uppmuntra de som inte vill ta bilen hela vägen till sin slutdestination.

6.2 FALLSTUDIE: ALE KOMMUN

I intervjun med Ivana Markovic framkom att Ale kommun sedan tidigare inte är bekanta med nudgingbegreppet. Kommunen vill uppmuntra sina invånare till mer hållbara transportvanor och har därför börjat arbeta med transportbeteendepåverkan. Just nu håller kommunen på att söka pengar för ett forskningsprojekt inom Mistra urban futures som syftar till att förändra medborgarnas resvanor parallellt med att kommunen vill utveckla och förtäta ett par av de orter som finns i kommunen. Idag finns ingen centralort i Ale. De kommunala verksamheterna är uppdelade mellan orterna Nödinge, Älvängen och Alafors som alla är placerade längs med Göta älvs strand. I Nödinge sitter bland annat kommunledningen, i Älvängen finns driftkontor och i Alafors finns samhällsbyggnadskontoret. Kommunledningen har beslutat att framtida stadsutveckling ska riktas mot Nödinge och Älvängen där kommunen vill skapa tätare orter med småstadskaraktär. Just nu håller kommunen därför på att ta fram en fördjupad översiktsplan för Nödinge och höll bland annat medborgardialog 28 april 2015. En anledning till att kommunen valt att börja med utvecklingen i Nödinge är att landskapet i orten är mer platt och lätthanterligt än i det betydligt mer kuperade Älvängen. I övrigt består kommunen till stor del av landsbygd. Figur 6.5 visar en karta över kommunen.

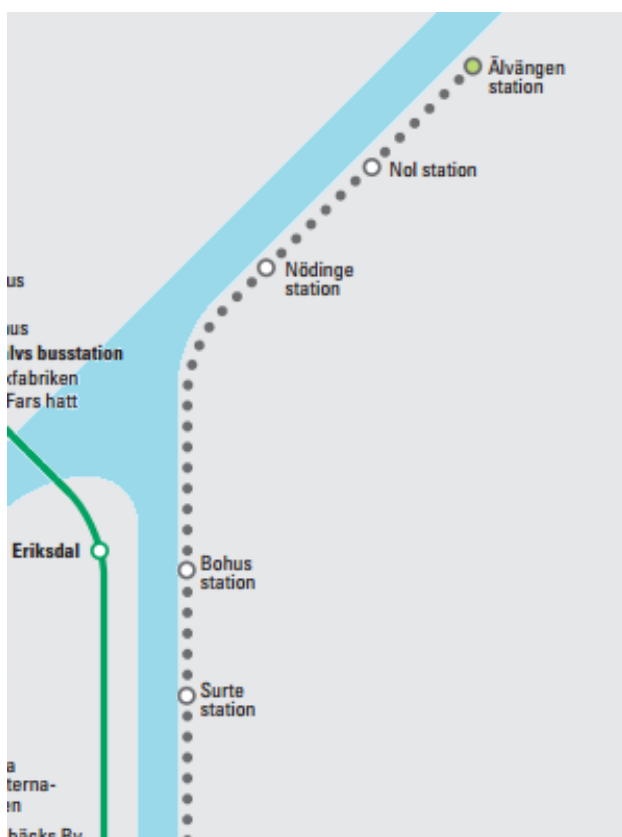


Figur 6.5. Karta över Ale kommun. Kommungränsen markeras av en röd linje. Bildkälla: Google Maps 2015a

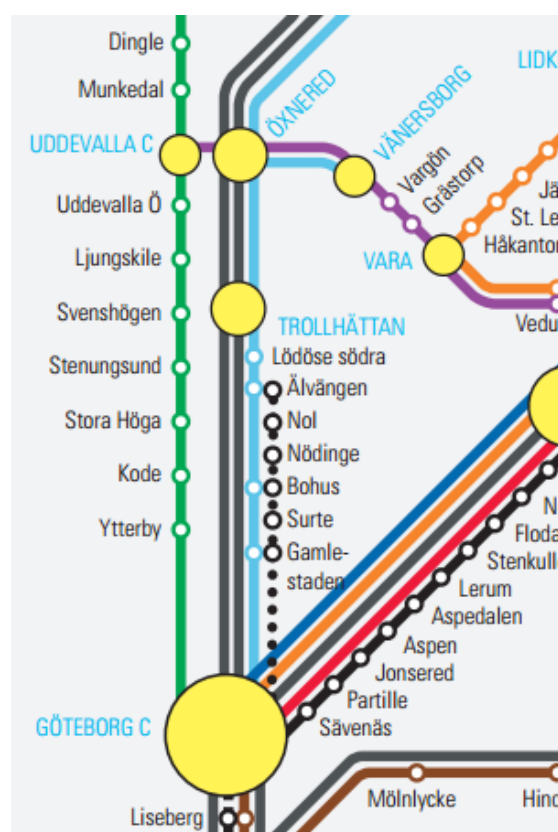
6.2.1 KOMMUNIKATIONER

I utkanten av kommunen, längs med Göta älv och genom de större orterna går Alependeln. Den trafikerar sträckan Göteborg – Älvängen, se figur 6.6. Genom kommunen går även regiontåg mot Trollhättan, Vänersborg, Åmål och Göteborg, se figur 6.7 (Västtrafik 2014; Västtrafik 2013).

Ale har fem pendelstationer (Surte, Bohus, Nödinge, Nol och Älvängen) och två regionstågsstationer (Bohus och Älvängen). I övrigt går en del lokalbussar. Kommunen har upprättat pendelparkeringar vid samtliga pendeltågsstationer samt vid bussförbindelser i Skeplanda och Hålanda. Genom kommunen, längst med järnvägen, går även Europaväg 45 (Västtrafik 2013).



Figur 6.6. Alependelns rutt. Bildkälla: Västtrafik 2014



Figur 6.7. Västtrafiks karta över tågnätet. Regionståget är som passerar genom Ale kommun är utmärkta med en ljusblå linje. Alependeln är utmärkt med en streckad svart linje. Bildkälla: Västtrafik 2013

6.2.2 ALE KOMMUN OCH BETEENDEPÅVERKAN

Ivana Markovic, översiktsplanerare och planarkitekt i Ale kommun, menar att det är en stor utmaning för kommunen att arbeta med resebeteendepåverkan. Mycket på grund av att många invånare inte är vana vid att åka kollektivt. I större städer åker människor kollektivt hela tiden och det är inget konstigt med det, säger Markovic och menar att det inte är så i Ale vilket gör det svårare att bryta bilberoendet. Markovic anser att det är viktigt att arbeta med barn när det kommer till beteendepåverkan eftersom att det kan lägga bra grunder för framtiden. Helst bör frågor om hållbara resvanor belysas redan på dagis så att tankesättet kan bli en del av barnens kultur, anser Markovic och hoppas att kommunen kan arbeta mer med projekt för barn i framtiden.

Markovic ställer sig positiv till nudging och menar att det är i liknande banor som kommunen har tänkt i och med projektet *Hållbara och attraktiva stationssamhällen*, som finns beskrivet nedan. Att människor påverkas av olika marknadsföringskampanjer är något som Markovic känner igen i sitt eget beteende och anser därför att det kan finnas mycket att vinna på att försöka påverka människors transportval på en mer

omedveten nivå. För övrigt anser Markovic att kommunen har stora möjligheter att påverka människors val genom hur kommunen väljer att planera. Även om det är viktigt att föra dialog med medborgarna finns stor möjligheter att få fram kommunens egna tankar och mål genom att styra utvecklingen dit man önskar. Markovic anser även att det är viktigt att förmå människor att ifrågasätta sig själva och sitt eget beteende. Genom att upprepa vikten av hållbara resvanor och vilka positiva effekter det medför kan det leda till att fler människor börjar se över sin egen livsstil.

Kommunen har ett ansvar att nå de nationella och regionala miljömålen. Därför är det både viktigt och försvarbart att använda beteendepåverkan för att skapa mer hållbara beteenden menar Markovic. All utveckling i Ale kan kommunen dock inte styra. Mycket samarbete sker inom Göteborgsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen. Exempelvis frågor som rör Göta Älv. Markovic anser dock att dessa mellankommunala samarbeten är mycket positiva då det ger möjlighet till utbyten av erfarenheter och idéer. Sedan finns det sådant som är svårt att påverka som exempelvis E45:an som går genom kommunen. Vägen skapar god tillgänglighet för bilister att pendla och utgör en källa till både risk och buller.

6.2.3 KOMMUNENS UTMANINGAR

En generell utmaning för Ale kommun är den låga befolkningstätheten, idag bor enbart cirka 90 invånare/km² i kommunen (SCB 2015). Att kommunens befolkning och bebyggelse är utspridd skapar problem både för kommunanställda och kollektivtrafik.

En utmaning Ale kommun har är att de kommunala verksamheterna är uppdelade på flera orter. Kommunen har beställt en utredning för att få reda på vilka effekter som uppstår och vilka resurser som krävs för att samla all kommunal verksamhet i ett hus. Markovic menar att splittringen i kommunen leder till många resor mellan de olika orterna för de anställda som ofta görs med bil. Även kommunikationen mellan de olika förvaltningarna försvåras då de anställda inte kan träffas på ett lika naturligt sätt som de skulle gjort om de satt i samma byggnad. Enligt Markovic blir utfallet ofta att olika förvaltningar vet vilka projekt som är på gång i kommunen men inte så mycket mer än så. Markovic anser att ett gemensamt kommunhus skulle underlätta arbetet i kommunen, men för att de ska ske måste politikerna besluta om kommunhuset ska ligga i Nödinge eller i Älvängen. Sedan måste mark avsättas för projektet och sådant kan ta tid, säger Markovic.

En annan stor utmaning i Ale kommun är att många invånare har ett starkt invariant beteende att ta bilen. Alependeln invigdes i slutet av 2012 och har skapat större möjligheter för Aleborna att pendla till andra kommuner, menar Markovic. Trots det är

det fortfarande många som väljer bilen framför kollektivtrafiken. Markovic menar att särskilt de som bor på landsbygden använder bilen i större utsträckning dels på grund av vana och dels på grund av att tillgängligheten till kollektivtrafik är betydligt sämre där. Det är också många invånare som använder pendelparkeringarna vilket gjort att kommunen mött en efterfrågan att bygga ännu fler parkeringsplatser. Markovic menar dock att det är många som har möjlighet att gå eller cykla till pendeltåget istället för att ta bilen men att det handlar om att ändra inställning till sitt resebeteende. Markovic tillägger att alla invånare i Ale kommun inte har möjlighet att gå eller cykla och att vissa faktiskt måste ta bilen.

6.2.4 ÅTGÄRDER OCH PROJEKT

År 2014 introducerade Ale kommun den så kallade Madenbussen, en elbuss som går mellan pendelstationen i Älvängen till Älvängens bibliotek. Bussen är gratis och går på vardagar på för- och eftermiddag. Bussen är ett pilotprojekt där olika metoder för att ladda bussen ska testas samt för att se om bussen kan få fler att välja kollektivtrafik. Projektet har fått bra respons från allmänheten och kommunen har även planerat att införa en elbuss i Nödinge men det projektet har tillsvidare skjutits upp (Ale kommun 2014).

Kommunen vill öka antalet cyklister och anordnade cykelns dag den 18 april 2015 i Nödinge där invånarna erbjöds gratis cykelservice, fick chans att prova elcykel och vikcykel samt att kommunen invigde en ny cykelpump (Ale kommun 2015).

Ale kommun har även minskat antalet parkeringsplatser, berättar Markovic. Detta genom en trafikplan där restriktioner för antal parkeringsplatser infördes. Planen har beräknats efter mått som säger att de som bor upp till 600 meter från pendelstationen kan gå och de som bor upp till 1200 meter från stationen kan cykla.

Markovic berättar även om ett stort forskningsprojekt som pågår i Ale kommun just nu med syfte att skapa resebeteendeförändring genom en mobilapplikation. Projektet kallas för *Hållbara och attraktiva stationssamhällen* och är ett delprojekt i Mistra urban futures projekt *Det urbana stationssamhället*. Målet med delprojektet är att skapa attraktiva stationssamhällen genom att utveckla och demonstrera verktyg samt tjänster kopplat till effektiv markanvändning och hållbar mobilitet (GR 2015b). Nödinge har valts som testort för att försöka hitta innovativa verktyg som kan förändra människors resebeteende. Markovic menar att tanken är att utveckla en mobilapplikation med en rad olika funktioner. Appen ska fungera som en tjänste- eller incitamentplattform med fokus på medskapande och delaktighet. I appen ska invånarna kunna:

- Använda bilpools- och samåkningstjänster

- Få tillgång till ett digitalt klippkort för "sista kilometer"-taxi.
- Ad-hoc ridesharing-tjänst för grannar
- Ha möjlighet att låna cykelkärror och ellådcyklar vid mataffären
- Samordna ärenden (exempelvis postärenden) med grannar

Genom att använda de olika funktionerna i appen kan invånarna samla poäng som de sedan kan lösa in och få exempelvis gratis cykelservice för eller få en biobiljett. Tanken är att poängsystemet ska stimulera och öka användandet av appen. I appen ska invånarna även få feedback på konsekvenserna av deras val säger Markovic, exempelvis i form av hur mycket koldioxid som kommer släppas ut om de bokar en bil jämfört med om resan görs på cykel. Markovic anser att det skulle kunna påverka människor att tänka efter en extra gång innan de gör sina val.

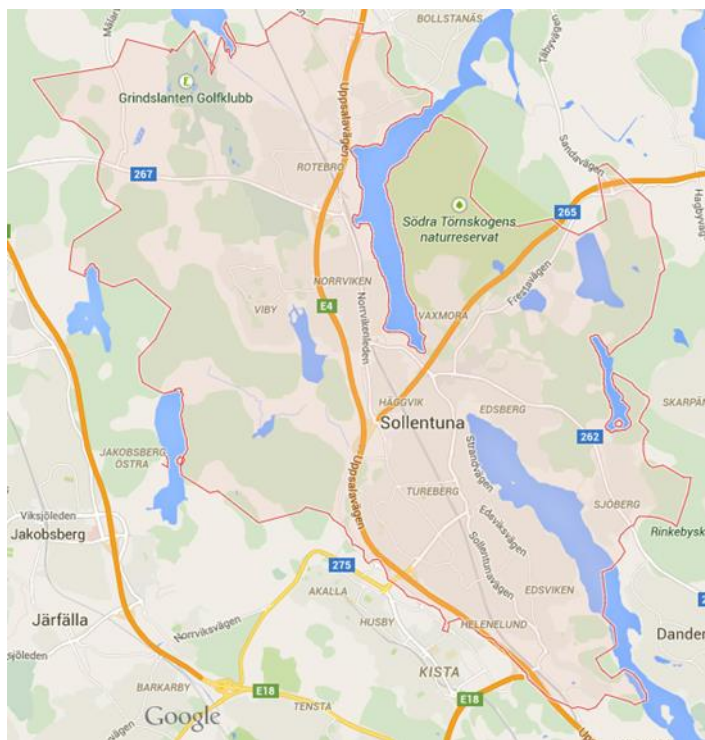
Projektet är indelat i tre faser där den första fasen genomfördes under 2014. Projektdeltagare och finansiärer för denna fas var: Vinnova, Chalmers Arkitektur, Sveriges tekniska forskningsinstitut (SP), Svenska miljöinstitutet (IVL), Viktoria Swedish ICT, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen (VGR), Ale kommun, Ale Byggen AB och Balder (GR 2015b). Under första fasen diskuterades olika lösningar, en behovsanalys genomfördes och relevanta aktörer identifierades. Under andra fasen ska lösningar testas i Ale kommun och i Lerum kommun samt att projektet ska spridas till fler företag. Huruvida projektet kommer att få fortsatt finansiering eller inte är dock osäkert. Vinnova har beslutat att projektets ansökan måste revideras och beslut kommer att fattas under hösten 2015. I den tredje fasen är tanken att projektet ska skalas upp till nationell och internationell nivå samt att lösningarna ska skalas upp hos deltagande aktörer. Förhoppningen är att projektet ska:

- Skapa liv utan bil
- Minska klimatpåverkan och buller
- Förbättra hälsa och ekonomi
- Skapa attraktivare stationssamhällen med ökade fastighetsvärden och möjligheter till bostadsbyggande
- Skapa hållbara varutransporttjänster och lösningar på en nationell och internationell marknad

I samband med projektet vill Ale kommun också genomföra en centrumutveckling och förtätning av Nödinge. Bland annat finns tankar om att bygga parkeringshus vid pendeltågsstationen för att dels spara utrymme i Nödinge centrum och dels skydda mot buller från E45:an. Under medborgardialogen 28 april 2015 presenterades även projektet för invånarna för att få en uppfattning om hur de kommer att ta emot appen när den är färdig.

6.3 FALLSTUDIE: SOLLENTUNA KOMMUN

Sollentuna kommun har börjat arbeta mer med transportbeteendepåverkan den senaste tiden. Även om kommunen inte använder begreppet nudging är Malin Möller, miljö- och klimatstrateg på Sollentuna kommun, sedan tidigare bekant med begreppet. Kommunen vill förändra hur medborgarna reser och arbetar därför aktivt med att försöka skapa nya resvanor hos invånarna. I kommunens miljöpolicy har de bland annat uppgett att de vill bli den första kommunen som inte tär på jordens resurser. I dokumentet har även fyra fokusområden pekats ut varav ett är trafik och transportlösningar (Sollentuna kommun 2014a). Sollentuna är också medlem i Klimatkommunerna, ett samarbete mellan 34 kommuner som arbetar för att minska sin klimatpåverkan. Samarbetet sker mestadels på distans men utgör en möjlighet för tjänstemän att utbyta erfarenhet, tips och idéer. Figur 6.8 visar en karta över kommunen.



Figur 6.8. Karta över Sollentuna kommun. Kommungränsen är utmärkt med en röd linje. Bildkälla: Google

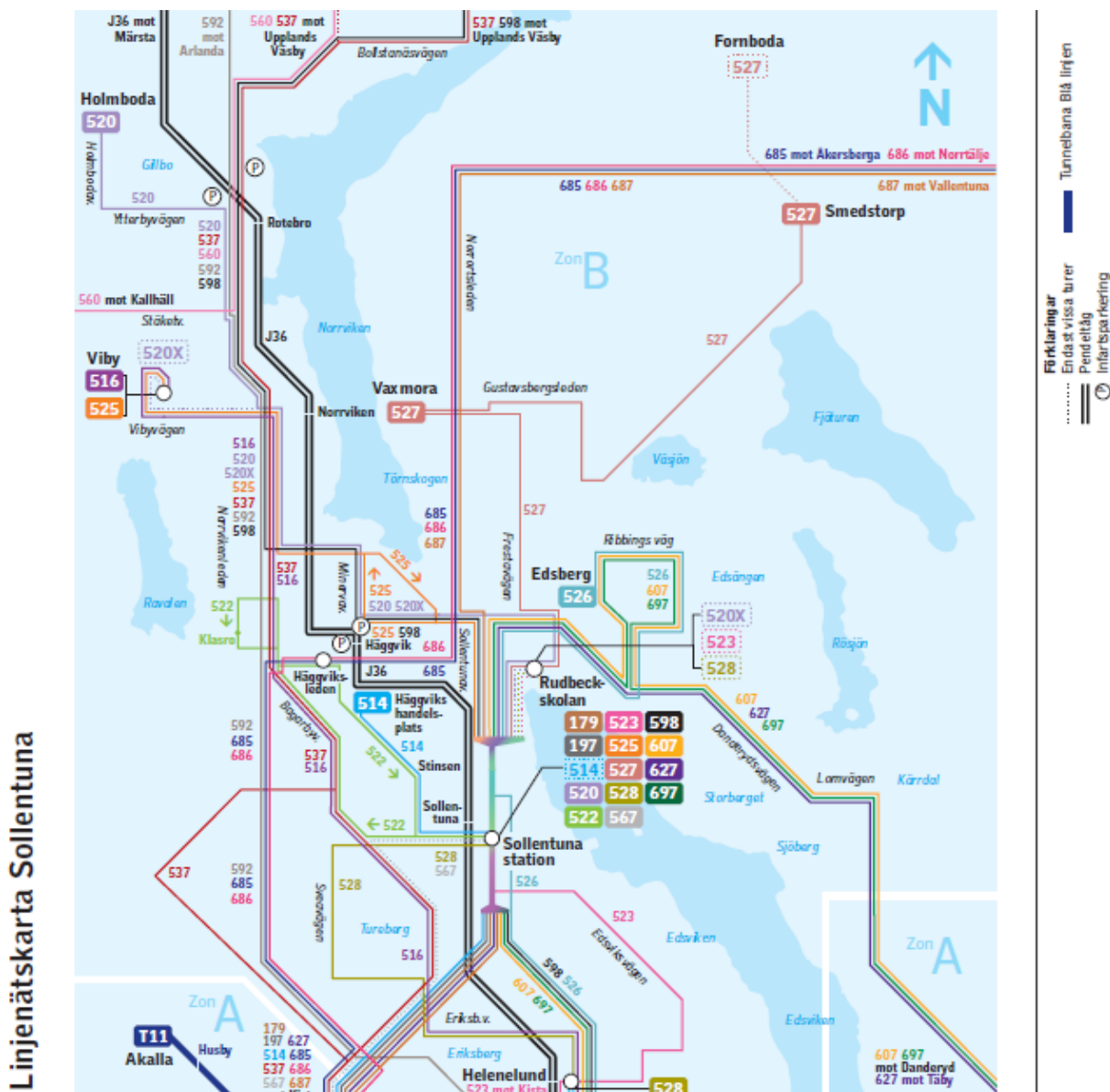
6.3.1 KOMMUNIKATIONER

Sollentuna består till största delen av stadsmiljö med stora villakvarter som började byggas på 1920-talet och som sedan har förtätats med moderna villor. Kommunen är en av landets minsta kommuner till ytan och består till cirka 30 procent av naturreservat berättar Möller. I Sollentuna kommun finns fem stycken pendeltågstationer (Helenelund, Sollentuna, Häggvik, Norrviken och Rotebro). Figur 6.9 visar en karta över pendeltågsnätet.



Figur 6.9. Karta över pendeltågsnätet i Sollentuna. Kommuns fem stationer är utmärkta. Bildkälla: SL 2015a

I övrigt finns såväl lokalbussar som pendlarbussar och tvärbussar som går till Stockholm och andra kringliggande kommuner. All kollektivtrafik körs av SL och Stockholms läns landsting ansvarar för upphandlingen av kollektivtrafikstjänster. Genom kommunen går även Europaväg 4 och ett flertal andra större bilvägar som har knutpunkter i Sollentuna kommun (Möller 2015). Figur 6.7 visar en mer detaljerad karta över kollektivtrafiknätet i kommunen.



Figur 6.10. Kartan över Sollentuna kommuns bussnät. Även Pendeltågets rutt är markerad samt pendelparkeringarna som byggts vid pendeltågsstationerna Häggvik och Rotebro. Bildkälla: SL 2015b

6.3.2 SOLLENTUNA KOMMUN OCH BETEENDEPÅVERKAN

Malin Möller anser att beteendepåverkan är en viktig del av kommunens arbete och något som kommuner borde arbeta mer med. Möller är sedan tidigare bekant med begreppet nudging, främst genom Åsa Sandberg, som varit med och startat ett svenskt nudging nätverk. Bland annat har Möller och Sandberg diskuterat hur Sollentuna skulle kunna arbeta med nudging för att minska bilanvändandet i kommunen. Dock rör det sig än så länge om enbart diskussioner, menar Möller, men säger också att nudging har

potential att bli en större del av verksamheten i framtiden. Möller menar att många av de åtgärder som genomförts och det arbetssätt man har i kommunen skulle kunna ses som nudginginsatser även om just nudging som begrepp inte har använts.

Att nudging är en metod som inte på ett tvingande sätt skapar en beteendeförändring ser Möller som positivt. Det är bättre att påverka någons beslut än att tvinga folk att ändra sitt beteende då detta ofta skapar en negativ upplevelse, menar Möller, och att det kan vara sådant som får människor att se på miljöproblem som något jobbigt och besvärligt.

”Jag har jobbat i 18 år med miljö- och hållbarhetsfrågor så jag har fått med mig ganska mycket på vägen från olika organisationer och under olika former. Så man vet ju att den största styrkan är att få människor att ta beslutet och känna att de står för det, att det är de själva som har kommit på det.”

Ur intervju med Malin Möller 2015-04-07

Vidare menar Möller att kommunen har möjlighet att göra skillnad i människors beteende och att påverka människors val. Genom att exempelvis bygga infrastruktur som ger cykeln bättre förutsättningar blir det också enklare för människor att välja cykeln framför bilen, utan att behöva införa några förbud. Möller ser även en fördel i att kommunen ansvarar för både vägar och skola eftersom att det tillåter dem att genomföra projekt i skolan som syftar till att skapa mer hållbara resvanor och samtidigt kombinera dessa projekt med trafikrestriktioner. Möller poängterar också att kommunen har en chans att påverka resvanor genom att bara bygga bostäder där tillgängligheten till kollektivtrafik redan är god. Dock är det viktigt att ha i åtanke att det är de politiska besluten som lägger grunden för vilken riktning tjänstemännens arbete kan ta. För att aktivt kunna arbeta med beteendepåverkan som ska minska bilkörandet måste detta alltså först få politiskt stöd, vilket det också har fått i Sollentuna kommun genom exempelvis en antagen cykelplan, menar Möller. Det kan trots detta sedan uppstå prioriteringskonflikter inom kommunen eftersom kommunen även måste se till att det finns tillräckliga resurser till andra verksamheter så som skola, kultur och idrott.

Möller menar att man som kommun måste jobba med beteendepåverkan på två olika fronter, dels mer internt inom kommunens organisation och dels mer externt med medborgarna. Kommunen har en resepolicy för sina anställda som säger att de anställda i tjänst i första hand ska cykla och i andra hand åka kollektivt. Längre resor ska göras med tåg. Möller säger även att Sollentuna är en bra kommun att cykla i eftersom den är liten till ytan och många av de vanligaste destinationerna, som exempelvis Kista i Stockholm, ligger på behagligt cykelavstånd. Sedan Möller tillträdde som miljö- och klimatstrateg (innan dess fanns inte tjänsten) för drygt ett år sedan har arbetet mest kretsat kring kommunens anställdas beteende då Möller anser att det är viktigt att

kommunen ska föregå med gott exempel. Dock poängterar Möller att en mindre kommun som Sollentuna inte har samma möjligheter att arbeta med beteendepåverkan som större kommuner har eftersom det är svårt att avsätta personal. Möller anser dock att det är viktigt att samarbeta inom kommunen när det kommer till frågor som beteendepåverkan och trafik eftersom arbetet gynnas av att individer med olika kompetenser samarbetar med att hitta smarta lösningar och projekt.

De projekt som genomförts i kommunen har främst riktats mot skolbarn och de som redan reser kollektivt då dessa är viktiga att uppmuntra. Möller menar även att dessa grupper är lättare att nå, medan de som sitter i bilen är svårare att komma åt. Därför är det också viktigt att börja med att skapa goda förutsättningar för cyklister rent fysiskt och infrastrukturellt innan insatser för att förändra beteende genomförs. Möller frågar sig också om det är nödvändigt att införa begreppet nudging i kommunens arbete eller om att det räcker med att bara tala om beteendepåverkan.

För att fortsätta arbeta med beteendepåverkan kan Möller se att det kan finnas ett behov av kompetensutveckling, även om kommunen redan arbetar med nudging-liknade strategier kan det vara fördelaktigt att öka förståelsen för potentialen och möjligheterna som finns i nudgingverktygen. Möller kan tänka sig att nudgingbegreppet skulle kunna tydliggöra hur kommunen ska arbeta för att skapa mer hållbara resvanor men att det inte är en helt tydlig konsekvens av begreppsintroduktionen.

6.3.3 KOMMUNENS UTMANINGAR

Trots att Sollentuna har ett relativt välutbyggt kollektivtrafiknät som ger de som pendlar många resalternativ finns några brister menar Malin Möller. Ett problem är att kollektivtrafikutbudet sjunker under kvällar och helger. Kollektivtrafiksystemen är främst till för vardagspendlare vilket gör att alternativen krymper markant för de som vill resa på kvällar och helger. Möller menar även att det är särskilt svårt för de som bor långt ifrån pendeltågstationerna. Däremot har vissa förbindelser förbättrats vilket gjort det lättare att resa till exempelvis Uppsala och Arlanda.

En annan utmaning Sollentuna har är att kommunen är väldigt lättillgänglig med bil. Flera stora vägar korsar här berättar Möller. E4:an går genom kommunen, liksom Norrortsleden som går mot Täby, Danderyd och Åkersberga åt ena hållet samt åt Enköping och Västerås åt andra hållet. Även den planerade Förbifart Stockholm kommer att ha en knutpunkt i Sollentuna kommun. Således finns goda förutsättningar att ta bilen till många av grannkommunerna.

En tredje utmaning har uppstått i anslutning till pendelparkeringarna (även kallade infartsparkeringar) som anlagts i anslutning till några kollektivtrafikpunkter. I samband

med detta har ett problem uppstått med att de som bor i närheten av dessa parkeringar väljer att ställa sin bil här istället för på deras boendeparkering eftersom att pendelparkeringen ofta är billigare berättar Möller. Dock vill kommunen uppmuntra människor att ta bilen hit och göra resterande resa med kollektivtrafik, vilket underlättas med en mindre avgift på pendelparkeringen. Kommunen ser därför över detta och ska skapa en parkeringsplan för både bilar och cyklar.

6.3.4 ÅTGÄRDER OCH PROJEKT

Något som kommunen satsar mycket på är att öka cykeltrafiken. Bland annat har en cykelplan (se figur 6.11) antagits för att uppnå målet att bli Sveriges bästa cykelkommun innan år 2021. Möller säger att kommunen även har fått i uppdrag att ta fram en parkeringsplan för att ta fram mål för cykelparkering. Bland annat finns tankar om att tydliggöra en prioritering av gående och cyklister i gaturummet genom ta bort en del parkeringsplatser längs med gatorna till förmån för gång- och cykelstråk.

Kommunen håller även på att ta fram en trafikpolicy för Sollentuna där mål för trafiksystemen ska formuleras. Även ett miljöprogram ska tas fram som ersätta det klimatåtgärdsprogram som gick ut 2014. Trafik- och Fastighetskontoret håller även på med att förbereda en resvaneundersökning i kommunen för att få större insikt i hur medborgarna i Sollentuna reser. Denna resvaneundersökning syftar till att öka förståelsen för invånarnas resvanor för att på så sätt få mer kunskap inför planeringen av framtida trafiksystem. Undersökningen kommer genomföras under våren där en slutgiltig rapport förväntas vara klar under hösten 2015 (Möller 2015).

År 2015 var Sollentuna med i EU-projektet Trafikantveckan. Projektet riktar sig mot medborgare och syftar till att påverka dessa att resa mer klimatsmart. Sollentuna kommun valde då att inviga en cykelpumpstation om dagen vid kommunens fem pendeltågsstationer berättar Möller. Man passade även på att prata med medborgare och dela ut information och gåvopaket som bland annat innehåller en populärversion av cykelplanen och en cykelkarta. Möller beskriver reaktionerna kring projektet som mycket positiva.

Under vintern 2014/2015 ändrades även prioriteringen av olika vägar för vinterunderhåll. Istället för att i första hand prioritera bilvägarna valde kommunen att börja med gång- och cykelvägar, en åtgärd som syftade till att öka möjligheterna att cykla även på vintern.

Den 28 mars 2015 valde kommunen att uppmärksamma Earth Hour ⁹ berättar Möller. Kommunen skapade ett event som främst fokuserade på ”bilen, biffen och bostaden”. Bland annat fick medborgarna möjlighet att prova på att cykla elcykel och att väga sin klimatpåverkan på en klimatvåg.

Kommunen har även samarbetat en del med skolorna genom exempelvis olika utmaningar där barnen har samlat poäng genom att gå eller cykla till skolan. Dessa har gjorts i kombination med ett så kallat 30-direktiv som syftar till att sänka hastighetrestriktionerna till 30 km/h i många villakvarter. Genom att sänka hastigheten vill kommunen skapa en tryggare miljö för oskyddade trafikanter menar Möller.

Figur 6.11. Sollentuna kommuns cykelplan

Cykelplan för Sollentuna kommun

Cykelplanen antogs av kommunfullmäktige i december 2014. Syftet med cykelplanen är att underlätta för kommunens arbete med att utveckla cykelinfrastrukturen och cykeltrafiken.

De främsta målen som ryms inom planen är att öka cykeltrafiken under årets alla månader och att andelen resor som görs på cykel ska stiga från dagens 7 % till 20 % år 2030.

För att uppnå detta vill kommunen bland annat prioritera och uppmuntra cykling samt skapa ett sammanhängande och tryggt cykelnät. De olika åtgärderna som ingår i handlingsplanen har även tillsats indikatorer för att kunna följa upp att arbetet går i rätt riktning.

(Sollentuna kommun 2014b)

⁹ Earth Hour går ut på att släcka alla elektriska ljus under en timma för att genom denna symboliska handling uppmärksamma klimatutmaningen. Läs mer på www.earthhour.org

6.4 SAMMANSTÄLLNING AV FALLSTUDIERNA

Nedan följer en sammanställning av de tre fallstudierna av Kungälv kommun, Ale kommun och Sollentuna kommun. Första stycket belyser kommunernas olika förutsättningar medan nästa stycke berör kommunernas olika arbetssätt.

6.4.1 KOMMUNERNAS FÖRUTSÄTTNINGAR

De tre studerade kommunerna har både likheter och skillnader vad det gäller förutsättningar. Hur kommunerna ser ut rent demografiskt är sammanställt i tabell 6.12.

Kommun	Invånarantal	Yta i km ²	Befolkningstäthet (inv/km ²)
<i>Kungälv</i>	42 334	362,45	116,8
<i>Ale</i>	28 423	317,01	89,7
<i>Sollentuna</i>	69 325	52,62	1 317,5

Tabell 6.12. Sammanställning av de demografiska förutsättningarna i respektive kommun. Källa: SCB 2015

Just de demografiska förutsättningarna är relevanta för studien då det påverkar hur invånarna väljer att resa i en kommun. Till ytan är Kungälv kommun och Ale kommun ganska likvärdiga, men Ale har en betydligt mindre befolkning än Kungälv. Sollentuna skiljer sig från de andra två genom att ha flest invånare på minst yta vilket ger kommunen en markant högre befolkningstäthet. Vad som har visat sig i fallstudierna är att en högre befolkningstäthet har gett Sollentuna ett större utbud av kollektivtrafik. Exempelvis har Ale kommun och Sollentuna kommun lika många pendeltågstationer trots att Ale kommun är cirka sex gånger större än Sollentuna kommun.

En likhet som finns mellan kommunerna är att större delen av befolkningen pendlar till jobb i en annan kommun. Ur ett resevaneperspektiv blir det faktum intressant då invånarna är beroende av att resa i sin vardag vilket sätter krav på kommunen och regionen att bistå möjligheter till hållbart resande. Vid en jämförelse av kollektivtrafikutbudet i kommunerna kan slutsatsen dras att en kommun med högre befolkningstäthet också kan erbjuda ett mer utbyggt kollektivtrafiksnät. En uppenbar anledning till detta är att det ekonomiska svängrummet blir större ju fler som väljer att åka kollektivt. En annan viktig aspekt är hur området runt omkring kommunen är befolkat. Även där kan Sollentunas förutsättningar ses som mer fördelaktiga eftersom Stockholmsregionen har en betydligt större befolkning än Göteborgsregionen. I samtliga kommuner är även tillgängligheten till motorvägar god. På så sätt blir bilen en stark kandidat för pendlare, kanske särskilt för de som är vana att ta bilen. Detta kan ses som

en försvårande faktor för att bryta dessa vanor och påverka människor att byta till ett mer hållbart färdssätt.

Sammanfattningsvis kan sägas att Sollentuna har bättre förutsättningar att arbeta med beteendepåvekan eftersom att mycket av de fysiska och infrastrukturella förutsättningarna redan finns där. Ale kommun och Kungälv kommun har fortfarande problem vad det gäller tillgänglighet till hållbara färdssätt för de som bor i mer rurala delar av kommunen. Som Möller också säger så måste de fysiska möjligheterna förstås skapas innan kommunen kan försöka påverka människor att ändra sitt beteende. Dock verkar utvecklingen ha riktats mot att förbättra tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelvägar och gångvägar i samtliga studerade kommuner.

6.4.2 KOMMUNERNAS ARBETE MED BETEENDEPÅVERKAN

Något som visat sig i samtliga fallstudier är att synen på att bilen som ett prioriterat och självklart färdssätt är förlegad. Samtliga kommuner vill satsa mer på kollektivtrafik, cykel och gång där det är cykeln som verkar vara det färdssätt kommunerna satsar mest på. Hur långt kommunerna har kommit med sitt beteendepåverkande arbete skiljer sig dock. En generell trend verkar vara att försöka skapa "dörr till dörr-lösningar", det vill säga åtgärder som ska underlätta att resa mer hållbart hela resvägen. Samtliga kommuner har exempelvis fått bygga fler pendlingsparkeringar, dit bilen är det dominerande färdssättet men där cykeln nu också får ökat utrymme.

En aspekt som verkar påverka kommunernas möjligheter att arbeta med beteendepåverkan är resurstillgången. Kungälv, som inte arbetar med något specifikt projekt för att påverka människors resvanor, har som ambition att göra det. En anledning till att kommunen inte har kunnat prioritera det beror enligt Idermark Hansson på personalfrågor. Personal som tidigare arbetat med sådana frågor har gått på föräldraledighet och andra bortfall har gjort att personalen med uppgift att arbeta med hållbart resande har fått ägna sig åt annat. Även Möller berör detta och säger att en liten kommun som Sollentuna inte har samma möjligheter att avsätta personal för beteendepåverkan som större kommuner har. Kanske är det ett generellt problem i många mindre kommuner att arbetet med vissa frågor avgörs mycket av individer, där ett bortfall av en nyckelperson kan leda till att projekt inte blir av och åtgärder måste läggas på is till förmån för mer essentiella frågor såsom skolskjuts. Även om Idermark Hansson som individ har ett positivt intryck av nudging skulle med detta i åtanke kanske krävas att nudging blir en mer uttalad generell strategi för kommunen om för att det ska bli utrymme för en satsning. Eftersom beteendepåverkan är något som kräver större insatser än isolerade punktinsatser för att göra verklig skillnad så skulle en förändring i tankesättet i en kommun vara gynnsamt. Detta genom att beteendepåverkandeinsatser inkluderas i större delen av det kommunala arbetet vilket potentiellt skulle kunna skapa

bättre förutsättningar för att skapa verklig skillnad än om ansvaret hamnar på enbart enskilda individer.

I Ale pågår projektet Hållbara och attraktiva stationssamhällen som i allra högsta grad rör resebeteendepåverkan. Projektet kan sägas ha en del inslag av nudging och strävar efter att skapa ett nytt och innovativt verktyg. I projektet ingår, förutom Ale kommun, många aktörer: forskningsinstitut, regionen, kommunalförbund och en del näringsliv. Större delen av finansieringen kommer från Vinnova. Att kommunen själva skulle genomföra ett liknande projekt av samma kaliber får nog ses som omöjligt. Ett sådant projekt kräver mycket tid, resurser och kunskap. I projektet ingår hela fyra forskningsinstitut och kommunen själva finansierar bara en liten del av projektet. Detta är ett exempel på att det krävs mycket samverkan för att kunna göra stora satsningar och åtgärdspaket, åtminstone om man är en lite kommun. Projekt som dessa får kanske därför ses som relativt ovanliga, men som förhoppningsvis kommer kunna skapa ny kunskap om beteendepåverkan som kan gynna fler kommuner i framtiden. Om projektet kommer att få finansiering till fas två kan det också tolkas som att det finns ett stort intresse för beteendepåverkande insatser där även intresset för nudging stiger. Projektet benämner nämligen nudgingverktyg som något viktigt och verkningsfullt i slutrapporten av projektets första fas (Vinnova 2015). På så sätt kan det som pågår i Ale kommun bidra till en ökad kunskapsbas om beteendepåverkan och nudgingverktyg för att förändra människors resvanor.

Möller, i Sollentuna kommun, kan räkna upp ett flertal projekt som genomförts som anses ha nudginginslag. Ingen av dessa är dock av samma storlek som projektet i Ale kommun utan visar mer på hur en kommun själva kan arbeta med beteendepåverkan. Eftersom att Möllers tjänst är relativt ny och många av de åtgärder som nämns är sådana som genomförts sedan tjänsten tillkom kan detta tolkas som att tjänsten (eller Möller som person) har varit en nyckel till att kommunen kan börja arbeta mer strategiskt. Frågan är hur personalbortfall skulle påverka utvecklingen av beteendepåverkande åtgärder i Sollentuna. Möller menar att många av tjänstemännen i kommunen anser att de arbetar efter nudgingliknande strategier utan att de kallar det för just nudging. På så sätt kanske beteendepåverkande strategier är mer uttalade i Sollentuna kommun jämfört med Kungälv kommun vilket i så fall skulle kunna minska risken att strategiernas genomförande måste förlita sig på nyckelpersoner.

Sammanfattningsvis kan sägas att alla respondenter i fallstudierna har ställt sig positiva till nudging som verktyg. Dessutom kan tendenser till nudging ses i kommunerna i någon utsträckning redan idag. Alla respondenter är även positiva till att fortsätta att arbeta med beteendepåverkan vad det gäller invånarnas transportvanor, men att detta kommer ske utifrån kommunernas specifika förutsättningar.

7. DISKUSSION

I uppsatsens fallstudier har ett flertal insatser för att påverka invånarnas transportbeteende uppmärksammats. Lite senare i detta kapitel kommer jag argumentera för att några av dessa insatser kan klassas som nudging. Jag vill också belysa några av de möjligheter och utmaningar med nudging och beteendepåverkan som har framkommit i studien. Inledningsvis diskuterar jag kopplingen mellan nudging och de miljöpsykologiska teorier som berör beteendepåverkan.

7.1 NUDGING OCH MILJÖPSYKOLOGI

Miljöpsykologi och nudging bygger till stor del på samma teorier, en viktig gemensam nämnare är att människans beteende ses som komplext och något som påverkas av många olika faktorer. Exempelvis uppmärksammas sociala normers inverkan på beteende liksom svårigheter att bryta vanor. Genom att förstå miljöpsykologiska teorier om beteendepåverkan kan nudging som begrepp också lättare legitimeras. Nudging kan inte ses som någonting helt nytt, beteendepåverkan har länge varit aktuellt inom transportfrågor. Exempelvis lanserades fyrstegsprincipen redan i slutet av 1990-talet (se sida 7). Dock är avgränsningen och inramningen ny samt den grundläggande idén om att nudging ska riktas mot människans automatiska tanke-system som urskiljer begreppet.

Nudging, liksom miljöpsykologi, kritiserar tanken om den rationella människan. Således kan nudging ses som ett begrepp i linje med en utveckling där komplexiteten i människans beteende kartläggs och utforskas allt mer. För att kunna påverka människor till att leva mer hälsosamma och miljövänliga livsstilar måste också förståelsen för skälen till människors agerande öka. Thaler och Sunstein (2009) och Mont et al. (2014) belyser ett flertal mänskliga drag som påverkar beteende och som inte kan ses vara rationellt betingade (se sida 19). Nudging skulle kunna vara ett sätt att motverka dessa egenskaper, som exempelvis vår ovilja att förändra oss eller vår rädsla att förlora saker och på så sätt utgöra ett mer framgångsrikt sätt att förändra människors beteende.

Mont et al. (2014) skriver att nudging skulle kunna vara ett bra sätt att påverka människors resebeteende, vilket också visat sig stämma överens med respondenternas syn på nudging. Inom nudging uppmärksammas problematiken med att många insatser ämnade till att påverka beteende riktar sig till människans reflektiva tanke-system. Mont et al. (se sida 18) menar att det beror på antagandet att glappet mellan attityd och beteende beror på informationsbrist. Sättet vi dagligen väljer att transportera oss på bör ses som en vana och vanor är svåra att bryta. Klöckner och Verplanken (2013) anser att förändrade förutsättningar för ett beteende kan få människor att bryta vanor samt att information oftast inte är tillräckligt (se sida 13). Inom nudging är ett viktigt verktyg

förändringar i den fysiska miljön, vilket kan ses som en strategi för att just ändra förutsättningarna för människors transportvanor. På så sätt kan nudging vara ett framgångsrikt sätt att hjälpa människor att bryta ohållbara vanor, även om det sannolikt krävs en kombination av flera åtgärder för att lyckas i större skala.

Något som talar för användning av nudging är exempelvis det Bamberg et al. (2010) skriver om att "hårda" åtgärder inte alltid är tillräckligt samt att de kan möta motstånd från allmänheten (se sida 23). Det krävs alltså andra strategier som är effektiva till att påverka människors beteende men som också kan ge en positiv känsla. Bamberg et al. (2010) skriver också om "mjuka" åtgärder och nämner mobility management som också ses som ett sätt att förstärka effekten av hårda åtgärder (se sida 7). Mobility management får dock ses som en strategi som till skillnad från nudging riktar sig mot det reflektiva tanke systemet (se sida 17). Det vill säga att mobility management handlar mer om att påverka människors beteende genom att öka deras medvetenhet kring transportfrågor.

7.1.1 KRITIK MOT NUDGING

Författare som exempelvis Goodwin (2012) skriver att nudging är manipulerande (se sida 22), vilket kan ses som en farhåga för samhällen som vill använda nudging som strategi för att förändra beteende. Ingen av respondenterna i fallstudierna framförde tankar om den eventuella etiska aspekten av nudging. Respondenterna var alla positivt inställda till strategin och såg det snarare som kommunens skyldighet att påverka sina invånare att bete sig mer miljövänligt. Dock kan kritiken te sig olika beroende på vilka styrningstraditioner som finns i olika länder och hur stort förtroende medborgarna har till staten. I ett land som Sverige, där staten historiskt sett haft relativt stor makt över medborgarnas livsstil genom olika planeringsnormer för bostäder och infrastruktur, kanske nudging inte framstår som manipulerande. I länder där individens frihet ses mer som en grundläggande rättighet och där det anses att staten inte har rätt att begränsa sina medborgares livsstil kan nudging kanske framstå som betydligt mer kontroversiellt.

Diskussionen om nudgings eventuella manipulativa drag skulle kunna utvecklas i samma linje som många hållbarhetsfrågor: vilka rättigheter har individer att leva som de önskar om det går ut över ekosystemen? Vilka rättigheter har staten att begränsa människors frihet för att värna om ekosystemen? Även om det finns kritiker till begreppet är det svårt, åtminstone i en svensk kontext, att se nudging som en kontroversiell strategi. Per definition innebär begreppet att individens val inte får begränsas, även om de val som läggs fram kan vara designade för att främja vissa alternativ. Dock kan det vara viktigt att skapa en debatt om hur verktyg som nudging bör användas, vem som kan få möjlighet att använda det och i vilket syfte.

Mont et al. (2014) skriver att nudging kan användas för att motverka marknadsföring av varor eller tjänster som inte anses bra för samhället eller individer (se sida 17). En sådan strategi bör dock betraktas som tämligen subjektiv och kanske inte helt riskfri. Även om det finns mycket som talar för att marknaden bör regleras kan det vara svårt att veta om beslutsfattarna kommer vilja nudga folk i "rätt riktning". Den naturliga följdfrågan blir då: rätt riktning för vem? Skulle nudging bli en allmänt accepterad strategi möjliggör det även för aktörer med "dåliga" intentioner att använda det.

Många kritiker menar att det inte finns tillräckliga belegg för att nudging verkligen fungerar (vilket i så fall skulle göra föregående stycke irrelevant). För att ge nudging mer legitimitet bör därför mer forskning göras kring dess effektivitet. Särskilt om man som kommun vill satsa på det som en mer övergripande strategi.

7.2 NUDGING I KOMMUNERNA

Nudging är ett relativt nytt begrepp, men själva tänkesättet är som sagt inte helt nytt. Kommunerna uttryckte en positiv inställning till nudging och såg möjligheter med att arbeta mer med sådana strategier. Under fallstudierna uppmärksammades ett flertal åtgärder som gjorts för att påverka människors transportbeteende, vilket pekar på att kommunerna inte bara har möjlighet att nudga utan också redan gör det i viss mån. I början av kapitel fyra i denna uppsats beskrivs olika definitioner av nudging (se sida 16). Det råder viss oenighet om vad som bör räknas som nudging och vad som inte bör göra det. Därför har jag, utifrån dessa definitioner gjort min tolkning av vilka åtgärder som skulle kunna räknas som nudging och sammanställt dem i tabell 7.1.

Tabell 7.1. Sammanställning av kommunernas beteendepåverkande åtgärder som skulle kunna ses som nudging

	Kungälv kommun	Sollentuna kommun	Ale kommun
<i>Förenkling och inramning av information</i>		Utdelning av populärversion av cykelplan och cykelkarta Klimatvåg som väger klimatpåverkan	Projektet Hållbara och attraktiva stations samhällen
<i>Förändring i den fysiska miljön</i>	Minskning av antal parkeringsplatser i anslutning till kommunala verksamheter	Göra om bilparkering på gator till gång- och cykelvägar	Minskning av antalet parkeringsplatser
<i>Förändring i standardalternativ</i>		Gång- och cykelvägar prioriteras högst vid vinterunderhåll	
<i>Bruk av sociala normer</i>	Uppmuntra barn att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan genom poängtävling (Projektet på egna ben) Cykelutmaningen	Uppmuntra barn att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan genom poängtävling	Cykelutmaningen Projektet Hållbara och attraktiva stations samhällen

Huruvida information ska ses som nudging eller ej är omdebatterat, men Mont et al. (2014) har definierat *förenkling och inramning av information* som ett nudgingverktyg. Sollentuna kommuns val att dela ut en förenklad version av deras cykelplan samt att använda en våg som visar invånarnas klimatpåverkan skulle därför kunna ses som nudgar eftersom det synliggör information som annars skulle varit mer svårhanterlig. I Ale kommun planeras det att exempelvis låta människor se hur stor klimatpåverkan som skiljer mellan att resa en sträcka med bil eller att resa samma sträcka med cykel i den

app som ska utvecklas i projektet. Dock har många forskare pekat på det faktum att delgivning av information sällan är en verkningsfull strategi. Abrahamse och Matthies (2013) skriver att informationskampanjer fungerar bäst om de är riktade mot en viss målgrupp eller kombineras med någon annan åtgärd (se sida 12). Exempelvis kan sägas att informationskampanjen i Sollentuna kombinerades med bättre fysiska förutsättningar för cyklister i kommunen. Vilken typ av information som lyfts fram och till vilken målgrupp kan enligt De Groot och Thøgersen (2013) också spela roll för hur väl den tas emot (se sidan 11). Därför kan det vara viktigt att fundera över vilka värderingar som berörs då information förenklas eller ramas in. Innebär informationen exempelvis fakta om hur klimatet påverkas kommer det nå fram till människor som prioriterar klimatet. Andra fakta, som hur mycket pengar man kan spara, kanske kan tilltala ännu fler människor. Det mest gynnsamma kanske skulle vara att hitta en kombination av inramad fakta som kan nå en bred grupp.

Förändringar i den fysiska miljön var det verktyg som kommunerna visade upp flest exempel på. Förändringar i den fysiska miljön är en väldigt viktig del av transportbeteendepåverkan eftersom många av dagens städer är byggda för främst biltrafik. Vill kommunen att invånarna ska transportera sig på annat sätt måste det först och främst göras möjligt. Alla förändringar kan inte ses som nudging, som exempelvis utbyggnad av cykelvägsnät då det inte är en riktad insats att försöka få folk att cykla mer. Exemplet som syns i tabell 7.1 är kanske inte helt klockrena nudgar men innebär ändå en förändring i förutsättningarna för olika val utan att helt begränsa valmöjligheterna.

Vad det gäller *förändringar i standardalternativ* visade Sollentuna kommun upp ett exempel som skulle kunna ses som en nudge. Genom att prioritera vinterunderhåll för gång- och cykelvägar framför bilvägar underlättar kommunerna för de transportsätt som de vill prioritera.

Bruk av sociala normer är något som bland annat Keizer och Schultz (2013) belyser som ett underskattat verktyg. Författarna menar att information om hur andra människor beter sig ofta har större effekt på människors beteende än information om miljökonsekvenser (se sida 11). De åtgärder som genomförts i kommunerna kan sägas spela på ett flertal teorier inom miljöpsykologi vilket skulle kunna tala för åtgärderna. Projekt som cykelutmaningen eller poängtävlingar för skolklasser riktar sig dels till definierade grupper, vilket Keizer och Schultz (2013) menar påverkar hur starkt normer efterföljs. Dessa projekt spelar också på målsättning i och med att projekten är formade som en tävling, vilket Abrahamse och Matthies (2013) menar kan gynna en beteendeförändring. Dessa projekt har även en feedback-mekanism som Abrahamse och Matthies (2013) också skriver är effektivt för att människor ska ändra sitt beteende. I projektet *Hållbara och attraktiva stationssamhällen* planeras ett flertal verktyg att användas för att påverka transportbeteende. Ett verktyg som planeras att användas är

att ge brukarna av appen någon form av belöning vilket går i linje med vad Bolderdijk et al. (2013) skriver om naturliga eller skapade konsekvenser (se sida 13). Författarna menar att en belöning av ett beteende kan öka motivationen att fortsätta med det beteendet. Utmaningen med alla dessa projekt är kanske att förmå människor att skapa nya vanor som håller över lång tid. Projektens tidsramar kan här ses som en brist då människor riskerar att falla tillbaka i sina gamla beteenden då projekttiden är slut.

Slutligen kan sägas att kommunerna har arbetat med projekt som skulle kunna klassas som nudging och att det finns stöd för insatserna inom miljöpsykologisk teori. Det fortfarande finns utrymme att använda ännu mer av den kunskap och forskning som finns om beteendepåverkan för att förbättra resultaten av de projekt som görs. En svårighet är dock att många av dessa projekt och åtgärder är att de är svåra att utvärdera, särskilt då det handlar om de små insatserna.

7.3 MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR MED BETEENDEPÅVERKAN

Att förändra människors transportvanor är komplicerat. Dels på grund av de psykologiska aspekter som berörs i kapitel tre och i kapitel fyra men också med anledning av de förutsättningar som finns i kommuner idag. Även om alla de tre studerade kommunerna har avsikt att öka antal resor med kollektivtrafik, cykel och gång är det inte en möjlighet för alla invånare i kommunerna. En utmaning med beteendepåverkan specifikt riktad mot att minska bilismen är att inte exkludera delar av befolkningen. Många (särskilt i Ale och Kungälv) är bosatta på ett sätt som gör att de måste åka bil, andra kan vara begränsade av sin fysiska kapacitet eller har en familjesituation där bilen är en uppskattad hjälp. Alla tre respondenter nämner detta i viss mån, men menar också att det finns stora möjligheter att öka antalet resor med mer hållbara färdmedel. Att använda sociala normer som en nudge kan vara kraftfullt men kan också bli orättvist om de som måste åka bil möter missaktning eller motstånd. Än så länge har bilen en sådan självklar roll i vårt samhälle att denna risk är svår att föreställa sig, men det är viktigt att det finns hållbara och möjliga alternativ för alla invånare.

Många av de åtgärder som genomförs i kommunerna idag som är ämnade att påverka transportbeteende är fysiska åtgärder. I nudging finns möjligheter till kreativitet. Fysiska åtgärder är viktigt, men en kombination av olika åtgärder som alla är ämnade för samma mål skulle kanske skapa mer framgångsrika insatser. Den stora möjligheten med nudging verkar ligga i att stärka effekten av andra åtgärder. Informationskampanjer används ofta för att försöka påverka beteende vilket bland annat Klöckner och Verplanken (2013) menar kan vara lönlöst om syftet är att förändra ett starkt invariant beteende (se sida 13).

Att använda sig av mer strategiska informationskampanjer kan därför skapa bättre förutsättningar för en verklig beteendeförändring. Strategin kan vara att rikta sig mot en viss målgrupp eller anspela mer på människors värderingar. Klöckner och Verplanken skriver också att just vanor är svåra att bryta och att påverka samt att det krävs stora förändringar i förutsättningar för beteendet för att förändra vanor. Frågan är om nudging i sig självt kan medföra en tillräckligt stor påverkan på människor för att kunna bryta vanor.

Något annat som framkom i fallstudierna var att en del av de projekt som genomförts hade drivits igenom av enskilda personer. Mindre kommuner med begränsade möjligheter till personalrekrytering har svårare att avsätta personal till icke-essentiella frågor. Hur kommunerna arbetar med beteendepåverkan verkar dels bero på detta men också vilka preferenser individen har. Arbetet styrs främst politiskt men risken finns ändå att ett projekt står och faller med en nyckelperson eller eldsjäl inom kommunen, vilket kan vara en farhåga för arbetet med beteendepåverkande insatser. Arbetet med beteendepåverkande insatser måste också förankras politiskt i kommunen. Även målet med att öka antalet hållbara resor måste få politisk prioritet för att tjänstemän ska ha möjlighet att arbeta med just hållbart resande. I en av fallstudierna uppmärksammades att målsättningen att bli Sveriges bästa cykelkommun har gynnat arbetet med cykelutvecklingen. Därför bör det vara viktigt för kommunerna att formulera mål för vad de vill uppnå med sitt arbete med transportbeteendepåverkan för att på så sätt skapa tydligare incitament för satsningar inom området. Det kan också gynna ett mer långsiktigt arbete där hela kommunen engageras. En annan faktor som kan gynna förutsättningarna för att arbete med beteendepåverkan på ett framgångsrikt sätt verkar vara samverkan. Samtliga respondenter lyfter fram olika samarbeten som något positivt och som gynnar arbetet med beteendepåverkan. Det bör ses som viktigt att bevara och utveckla dessa samverkansmöjligheter. Det kan vara särskilt fördelaktigt för mindre kommuner då de tillsammans kan skapa ömsesidigt gynnsamma samarbeten.

Under fallstudierna dök frågan upp om nudging som begrepp kan göra skillnad om kommunen redan anammat själva tänkesättet i sin verksamhet. Att införa begreppet skulle kunna leda till förvirring över vad det egentligen innebär för förändringar. Å ena sidan kan fokus hamna för mycket på att definiera vad som ska räknas som nudging istället för att bara fundera ut lämpliga åtgärder för att påverka människors beteende. Å andra sidan skulle det också kunna skapa en tydligare riktning och en mer konkret verktyglåda för kommunanställda att använda sig av. Att använda mer miljöpsykologisk teori och teorier från beteendevetenskap hade förmodligen varit gynnsamt för att få till mer verkningsfulla insatser. Detta genom insikt i hur strategier och åtgärder kan struktureras men också genom att skapa vetenskaplig legitimitet för insatserna för att få bättre gehör hos politiker.

7.4 VIDARE FORSKNING

För att verkligen kunna förespråka nudging som ett verktyg för att påverka människors transportbeteende krävs mer stöd för dess verkan. Särskilt om man vill övertyga politiker och makthavare att satsa på nudging. En bra början kan vara att skapa konkreta nudgar och testa dem i en verklig miljö på ett sätt som ger ett mätbart resultat. Eftersom att det kan vara svårt att veta om en insats verkligen kommer leda till en beteendeförändring är det viktigt att ha ordentlig uppföljning och samla in kompletterande data. Många författare förespråkar att nudging används som ett sätt att förhöja effekten av andra åtgärder, samma åtgärd skulle kunna införas på två olika platser men att nudging bara används i ett av fallen för att se vilka effekter själva nudgingstrategierna får. Vad som bör vara viktigt att ha i åtanke är att ta stor hänsyn till platsernas kontext för att resultaten ska kunna vara jämförbara.

Ett annat intressant och viktig perspektiv är det etiska perspektivet. Det finns kritiker som menar att nudging är ett manipulativt verktyg, därför bör det vara viktigt att undersöka begreppets risker och möjligheter mer ingående. Exempelvis om det bör finnas någon form av riktlinjer, begränsningar eller restriktioner vid bruk av nudging. Det kan även vara intressant att undersöka hur nudging skulle kunna missbrukas eller användas på ett opassande sätt. Om inte annat bör det finnas någon form av debatt kring begreppets farhågor.

8. SLUTSATS

De kommuner som har studerats i denna uppsats arbetar alla med transportbeteendepåverkan i någon mån. Alla respondenter hade en positiv inställning till nudging men bara en av kommunerna var sedan tidigare bekant med begreppet. Möjligheterna för kommunerna att arbeta med nudging måste ses som goda och studien fann även att vissa av de åtgärder som genomförts i kommunen skulle kunna klassas som nudging.

För att kunna införa verkningsfulla beteendepåverkande åtgärder eller nudgar måste hänsyn tas till kommunens kontext. Alla respondenter gav exempel på vilka utmaningar som fanns i deras kommun kopplat till transportbeteende som exempelvis glesbygd med dåligt kollektivtrafiknät, ett mycket invant beteende hos invånarna att åka bil samt organisatoriska begränsningar i kommunen som gjort att arbete med beteendepåverkan måste nedprioriteras. Det framstod även som att mer konkreta målsättningar kopplat till transportvanor kan vara gynnsamt för möjligheterna för kommunen att lägga resurser på arbetet med beteendepåverkan. Samtliga kommuner lyfte även fram samverkan med andra aktörer som viktigt vad det gäller transportbeteendepåverkan.

Alla respondenter såg sin roll som beteendepåverkare som viktig och legitim, men det kan vara viktigt att diskutera för vems intresse som nudging utförs och vad man vill uppnå. Strategier som använts i de studerade kommunerna för att minska bilkörning är bland annat att minska antalet parkeringsplatser, bygga ut cykelnätet samt att anordna olika event och tävlingar där mer hållbara färd sätt uppmärksammas. Nudging skulle kunna ha potential att skapa mer konkreta strategier för kommunerna att arbeta med. Dock krävs mer forskning om hur nudging kan användas för att påverka transportvanor.

9. REFERENSER

- Abrahamse, W., & Matthies, E. (2013). Values and pro-environmental behaviour. I Steg, L., Van Den Berg, A., & De Groot, J. I. M. (red.). *Environmental Psychology – An introduction*, 224-232. BPS Blackwell.
- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden*. Malmö stad.
- Avineri, E. (2009). Changing travel behaviour: Lessons from 'behavioural economics'. *Transportation Professional*, July/August, 28-29.
- Avineri, E. (2012). On the use and potential of behavioural economics from the perspective of transport and climate change. *Journal of Transport Geography*, 24, 512-521.
- Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M., & Gärling, T. (2010). Behaviour Theory and soft transport policy measures. *Transport Policy*, 18, 228-235.
- Björk, C., Nordling, L., & Reppen, L. (2012). *Så byggdes staden*. 3:dje upplagan, AB Svensk Byggtjänst.
- Bolderijk, J. W., Lehman, P. K., & Geller, E. S. (2013). Values and pro-environmental behaviour. I Steg, L., Van Den Berg, A., & De Groot, J. I. M. (red.). *Environmental Psychology – An introduction*, 234-242. BPS Blackwell.
- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2:a upplagan, Liber.
- De Groot, J. I. M., & Thøgersen, J. (2013). Values and pro-environmental behaviour. I Steg, L., Van Den Berg, A., & De Groot, J. I. M. (red.). *Environmental Psychology – An introduction*, 142-152. BPS Blackwell.
- Delegationen för hållbara städer. (2012). *Femton hinder för hållbar stadsutveckling*. Delegationen för hållbara städer.
- Department for Transport. (2011) *Creating Growth, Cutting Carbon: Making sustainable Local Transport Happen*. Department for Transport.
- Ekman, L., Smidfelt Rosqvist, L., & Westford, P. (1996). *Trafiksystem för bättre stadsmiljö: En studie över hur trafik- och stadsplanering påverkar trafiksäkerhet, miljökonsekvenser och stadsmiljö*. Lunds Universitet.
- Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case study research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245.
- Forsell, L., Grahn, K., Gustafsson, N., Håkansson, M., Ljungberg, C., Neergaard, K., Rosenlind, H., Schelin, J., Schnabel, C., Wall, K., & Wendle, B. (2010). *Hållbart resande I praktiken – Trafik- och stadsplanering med beteendeförändring i fokus*. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Frändberg, L., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2005) *Rörlighetens omvandling: Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Goodwin, T. (2012). Why we should reject 'Nudge'. *Politics*, 32(2), 85-92.

- Hansen, P. G. (2013) *Nudge and Libertarian paternalism: Does the hand fit the glove?* Roskilde University.
- House of Lords. (2011). *Behaviour Change*. The House of Lords.
- Hysing, E. (2009). Greening Transport – Explaining urban transport policy change. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 11:3, 243-261.
- Jacobsen, D. I. (2007) *Förståelse, beskrivning och förklaring – introduktion till samhällsvetenskaplig metod för hälsovård och socialt arbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Johnson, E. J., Shu. S. B., Dellaert, B. G. C., Fox, C., Goldstein, D. G., Häubl, G., Larrick, R. P., Payne, J. W., Peters, E., Schkade, D., Wansink, B., & Weber, E. U. (2012). Beyond Nudges: Tools of choice architecture. *Marketing Letters*, 23, 487-504.
- Keizer, K., & Schultz, P. W. (2013). Social norms and pro-environmental behaviour. I Steg, L., Van Den Berg, A., & De Groot, J. I. M. (red.). *Environmental Psychology – An introduction*, 154-163. BPS Blackwell.
- Klößner, C. A., & Verplanken, B. (2013). Yesterday's habits preventing changes for tomorrow? The influence of automaticity on environmental behaviour. I Steg, L., Van Den Berg, A., & De Groot, J. I. M. (red.). *Environmental Psychology – An introduction*, 198-209. BPS Blackwell.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2007). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 2:a uppl, Lund: Studentlitteratur.
- Larsen, A K. (2009). *Metod helt enkelt – en introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. Malmö: Gleerups.
- Leventhal, H., Singer, R., & Jones, S. (1965). Effects of fear and specificity of recommendation upon attitudes and behaviour. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2, 20-29.
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället - ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia.
- Maio, G. R., & Olson, J. M. (1998). Values as truism: Evidence and implications. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(2), 294-311.
- Matthies, E., Klößner, C. A., & Preißner, C. L. (2006). Applying a modified moral decision making a model to change habitual car use: How can commitment be effective? *Applied Psychology: An International Review*, 55, 91-106.
- May, T. (2011). *Samhällsvetenskaplig forskning*. 2:a uppl, Lund: Studentlitteratur.
- Mencalfe, R., & Dolan, P. (2012). Behavioural economics and the implications of transport. *Journal of Transport Geography*, 24, 503-511.
- Mont, O., Lehner, M., & Heiskanen, H. (2014) *Nudging – Ett verktyg för hållbara beteenden?* Rapport 6642, Stockholm: Naturvårdsverket.
- Nyström, J., & Tonell, L. (2012) *Planeringens grunder – En översikt*. 3:dje uppl, Lund: Studentlitteratur.

- Petersson, C. (2014) *Enabling sustainable choices in everyday life – 12 strategies to promote behaviour change*. Malmö Stad.
- SKL. (2011). *Kommungruppsindelning 2011 – Revidering av Sveriges kommuner och landstigs kommungruppsindelning*. SKL.
- Smidlet Rosqvist, L., & Ljungberg, C. (2009) *Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem*. TransportMistra.
- Sollentuna kommun. (2014a). *Miljöpolicy för Sollentuna kommun*. Sollentuna kommun.
- Sollentuna kommun. (2014b). *Cykelplan för Sollentuna kommun*. Sollentuna kommun.
- Statens energimyndighet. (2015). *Påverka nyinflyttades resvanor – En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade*. Statens energimyndighet.
- Stoker, G. (2014). The Politics of Nudge: Dilemmas in Implementing for Sustainable Consumption. I Ulph, A., & Southerton, D. (red.). *Sustainable Consumption: Multi-disciplinary Perspectives in honour of Professor Sir Partha Dasgupta*. Oxford University Press.
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2009) *Nudge: Improving decisions about health, wealth and happiness*. London: Penguin books.
- Thurén, T. (2007). *Vetenskapsteori för nybörjare*. 2:a uppl, Malmö: Liber.
- Trafik analys. (2014). *RVU – Den nationella resvaneundersökningen 2012-2013*. Trafik analys.
- United Nations Secretary-General's High-level Panel on Global Sustainability. (2012). *Resilient People, Resilient Planet: A future worth choosing*. New York: United Nations.
- Verplanken, B., & Holland, R. W. (2002). Motivated decision making: Effects of activation and self-centrality of values and choices and behaviour. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82, 434-447.
- Vinnova. (2015). *Hållbara och attraktiva stationssamhällen, fas 1*. Vinnova
- Zhu, C., Yue, J. S., Mandayam, C. V., Merugu, D., Abadi, H. K., & Prabhaker, B. (2015) Reducing road congestion through incentives: a case study. In *Transportation Research Board 94th Annual Meeting*, 15-0403.

9.0.1 ELEKTRONISKA REFERENSER

- Ale kommun. (2015). *Cykelns dag – 18 april*. <http://www.ale.se/evenemangskalender---invanare/evenemang/evenemang/2015-04-09-cykelns-dag---18-april.html> [2015-04-15]
- Ale kommun. (2014). *Ny busslinje i Älvängen*. <http://ale.se/nyheter-ale.se/nyhetsarkiv/2014-08-18-ny-busslinje-i-alvangen.html> [2015-04-15].

- Google Maps. (2015a).
<https://www.google.se/maps/place/Ale+Municipality/@57.9602646,12.225034,10z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x46455b35d1bbe875:0x40fbc74c54529785?hl=en> [2015-04-08]
- Google Maps. (2015b).
<https://www.google.se/maps/place/Sollentuna/@59.4480335,17.923978,12z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x465f98d2285517b3:0x7d7b659b7d6299fb?hl=en> [2015-04-08]
- GR – Göteborgsregionens kommunalförbund. (2015a). *Kommunal samverkan – regional styrka*.
<http://www.grkom.se/toppmenyn/omgr.4.4703706a13cd47b3b811f51.html> [2015-04-02]
- GR – Göteborgsregionens kommunalförbund. (2015b). *Hållbara och attraktiva stationssamhällen*.
<http://www.grkom.se/toppmenyn/dettajobbargrmed/miljosamhallsbyggnad/projekt/deturbanastationssamhallet/delprojekthallbaraochattraktivastationssamhellen.4.7a2e8576146f7e12eac84.html> [2015-04-16]
- GR – Göteborgsregionen kommunalförbund. (2014). *Uppföljning På egna ben 2014*.
http://www.grkom.se/download/18.78684f4414bb002c3daa9b14/1424792131065/PEB_pp_t+2014.pdf [2015-04-02]
- Lantmäteriet (2015) <http://kso2.lantmateriet.se/#> [2015-04-08]
- SCB – Statistiska Centralbyrån. (2015). *Befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) m.m efter region, kön, tabellinnehåll och år*.
http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101C/BefArealTathetKon/table/tableViewLayout1/?rxid=6cc00b1f-6c9a-4804-b613-7ad9f4ddf68f [2015-04-17]
- SL. (2015a). <https://sl.se/ficktid/karta/vinter/Ptag.pdf> [2015-04-08]
- SL. (2015b). <https://sl.se/ficktid/karta/vinter/Sollentuna.pdf> [2015-04-08]
- Västtrafik. (2015). *Reseplaneraren*.
http://reseplanerare.vasttrafik.se/bin/query.exe/sn?_ga=1.174241643.819758211.1420223363 [2015-04-02]
- Västtrafik. (2014). *Expressbussar och pendeltåg*.
<http://www.vasttrafik.se/Global/Kartor/KartorDecember2012/Linjenatskartor/Dec%202014/Expressbuss%20och%20pendelt%C3%A5g.pdf> [2015-04-01]
- Västtrafik. (2013). *Tågen i västra Sverige*.
<http://www.vasttrafik.se/Global/Kartor/KartorDecember2012/Linjenatskartor/V%C3%A4stt%C3%A5gen.pdf> [2015-04-03]

9.0.2 MUNTliga REFERENSER

- Idermark Hansson, Sophie – kollektivtrafiksamordnare med hållbart resande, Kungälv kommun [2015-03-30]
- Markovic, Ivana – översiktsplanerare och planarkitekt, Ale kommun [2015-04-10]

Möller, Malin – miljö och klimatstrateg, Sollentuna kommun [2015-04-07]

BILAGOR

BILAGA 1: MATERIAL TILL KOMMUNERNA INFÖR INTERVJU

NUDGING

Nudging är ett relativt nytt sätt att påverka människors beteende utan att påverka deras värderingar och har ansetts vara hjälpsamt för att få människor att fatta beslut som är bättre för deras hälsa och för miljön. Verktyget har visat sig effektivt vad det gäller trafiksäkerhet, kost, motion, privatekonomi, nedskräpning och återvinning. Nudging innebär att försiktigt leda människor i önskvärd riktning utan att använda verken morot eller piska, istället arrangeras valsituationer så att det önskvärda beslutet också blir det enklaste att fatta. Nudging grundar sig i insikten i att beteendevetenskap kan vara ett verkningsfullt sätt att påverka människors beteende som ger bättre resultat än att utgå ifrån mer rationellt betingade beteendemodeller.

Inom nudging beskrivs så kallade valarkitekter. En valarkitekt är någon som ansvarar över att organisera den kontext som människor fattar beslut i. En butiksägare kan vara valarkitekt då den designar hur butiken ska vara uppbyggd. En läkare kan vara valarkitekt då den designar i vilken kontext olika behandlingsalternativ lyfts fram. Om du designar valsedlar är du också en valarkitekt. Ofta kan valarkitekten själv vara omedveten om sin roll och påverkan på hur människor väljer. Det är alltså faktorer i omgivningen och i valarkitekturen som kallas för nudges. Valarkitekter har även en stor påverkan på människors val genom standardalternativ, det vill säga det alternativ som automatiskt tilldelas om inget aktivt val görs. Vi människor tenderar att inte välja om det finns ett rekommenderat standardalternativ. Särskilt då vi inte känner oss tillräckligt insatta för att göra ett aktivt val eller om vi inte har tid att reflektera över vilket alternativ som är det bästa för oss själva.

Nudging kan handla om att förändra förutsättningarna för olika val genom exempelvis standardalternativ, olika slags varningar, förändringar i layout, funktioner i olika miljöer, uppmärksammande av sociala normer eller inramning av information. I tabellen är de verktyg som kan betecknas som nudging skuggade.

Lagstiftning riktad mot individer	Ekonomiska åtgärder riktade mot individer			Icke reglerade och icke finansiella åtgärder riktade mot individer			
<i>Ta bort och begränsa valmöjligheter</i>	<i>Guida och möjliggöra val</i>						
	Incitament och information			Nudging			
<i>Lagar och förordningar</i>	Finansiella incitament	Icke-finansiella incitament	Tillhandahållande av information	Förenkling och inramning av information	Förändring i den fysiska miljön	Förändring i standardalternativ	Bruk av sociala normer

Förenkling och inramning och information hjälper människor att bättre förstå sammanhanget informationen presenteras i, förenklingen kan presentera informationen på ett sätt som bättre passar individen. Verktuget är särskilt användbart vad det gäller komplexa varor eller tjänster. *Förändringar i den fysiska miljön* har visat sig särskilt effektiva vad det gäller val som kräver en hög nivå av engagemang som exempelvis inköp i dagligvarubutik. Den fysiska miljön utgör en betydande faktor för individers val. Vad det gäller transport kan studier visat att förändringar i den fysiska miljön kan påverka val av färdmedel. *Val av standardalternativet* kan påverka individer mycket då många helst undviker och skjuter upp val. Således påverkas människor av konsekvenserna av standardalternativet eller icke-val. *Användning av sociala normer* är ett effektivt nudgingverktyg eftersom att vi människor tenderar att göra som andra gör för att vinna social acceptans.

NUDGING OCH TRANSPORTVANOR

Nedan syns en stege för nivå av ingripande i människors transportvanor som går från litet till stort ingripande enligt följande:

Gör ingenting → Ge information → Främja val → Vägleda val genom att ändra standardalternativet → Vägleda val genom incitament → Vägleda val genom disincitament → Begränsa val → Eliminera val

I denna stege skulle nudging befinna sig bland de mittersta alternativen. Styrmedelspaket består oftast av flera olika verktyg som exempelvis informationsspridning, utformning av infrastruktur och fysisk miljö, teknik för att öka trafiksäkerhet och miljöanpassade körvanor och så vidare. Nudging skulle alltså kunna vara ett kompletterande verktyg till andra mjuka och hårda åtgärder. Att utforma kombinationer av policys ses som en viktig faktor för en framgångsrik transportpolitik, de bästa lösningarna skapas oftast av flera åtgärder som fungerar synergistiskt. Nudging anses fungera bäst som en förstärkning av större reformer för att ändra transportvanor, det vill säga att nudging inte bör ersätta andra verktyg utan förbättra effekten av dem.

En nudging strategi är att försöka nå och påverka med information om hållbara resalternativ till människor som befinner sig i en förändringsfas i livet (vid byte av arbetsplats, förändrad familjesituation, flytt osv.), detta har visat sig effektivt för att påverka människors vanor. Andra faktorer viktiga är tillgång till hållbara transportalternativ och förändringar i den fysiska miljön som underlättar användningen av hållbara transporter. Som exempel kan nämnas hur utbudet av och möjligheter för lastcyklar (eller så kallade cargo bikes) har ökat i Malmö vilket möjliggjort att använda dessa till sådant som bilen klarade överlägset bäst förr.

Att använda olika feedback- och återkopplingsverktyg för människors transportvanor i form av smartphone appar kan vara ett annat effektivt sätt att påverka beteende. Dessa ger vanligtvis feedback i form av hälsorelaterad information men kan också spela på sociala normer genom att tillåta att brukarna delar med sig av sitt beteende, eller låta brukarna sätta personliga mål för antal steg eller sträckor de ska klara av. Även den fysiska miljön i form av placering av bilparkeringsplatser och cykelställ kan medföra starka budskap, exempelvis hur dessa placeras i förhållande till entréer. Om cykelparkering placeras närmast entrén följt av samåkningsmötesplats, därefter elfordon och längst bort parkering för vanliga bilar skulle det medföra en tydlig signal för vilket färd sätt som infrastrukturen stödjer.

Nedan sammanfattas exempel på olika nudgingverktyg kopplade till transport.

Nudgingverktyg	Åtgärder	Bevis på effekt
<i>Förenkling och inramning av information</i>	Mindre belamrad gatumiljö med tydligare information, kartor och annan utformning för att uppmuntra till cykling och gång, cykelträning, stöd för personliga resplaner, förenklad information om bilars bränsleförbrukning	Genomsnittlig minskning med 19 % av CO2-utsläppen bland tio återkopplingsprogram för resor och i vissa fall 35 % Australienska studier visar på en 10 % minskning av bilanvändning vis personliga resplaner
<i>Förändring i den fysiska miljön</i>	Planering för väg- och körfält, stadsplanering	Effektiva som infrastruktur och systematiska lösningar
<i>Förändringar i standardalternativet</i>	Auto-pilotfunktioner i bilar, vägplanering, hjälmtvång	Effektiva eller dynamiska fartgränser har minskat fortkörning i Linköping från 70 % till 17 %
<i>Användning av sociala normer</i>	Program för att registrera resor och gång för vilka sociala normer och sociala nät spelar roll Smartphone appar som registrerar fysiska aktivitet	Blandade bud angående effektivitet och låg validitet pga. små urval. En studie visade en ökning med 64 % av gående under en viss period.

BILAGA 2: INTERVJUGUIDE

Personliga och organisatoriska:

- Vad är din yrkesroll? Huvudsakliga uppgifter? Tidigare erfarenheter? (osv.)
- Hur ser organisationen kring dig ut?

Kommunen:

- Hur är kommunen uppbyggd? Landskap/demografi
- Vilka kommunikationer finns i kommunen?
- Hur reser människor i kommunen idag?
- Vilka är kommunens största problem kopplade till transportvanor?
- Vilka mål har kommunen?
- Hur arbetar ni idag med att nå era mål?

Nudging:

- Är du sedan tidigare bekant med nudging?
- Vad är ditt intryck av nudging?
- Anser du att ditt yrke innebär en roll som valarkitekt?
- Har du reflekterat över kommunens roll i att påverka människors beteende?
 - Var slutar och börjar ert ansvar?
 - Vad får det kosta?
- Ser du att det finns ett klart standardval i transportmedel i kommunen?
 - För vilket transportmedel är kommunen planerad?
- Vad görs för att uppmuntra hållbara transportmedel?
 - Någon viss målgrupp (de som betar sig värst eller de som redan är frälsta?)
- Vilken grupp vill ni arbeta med?
 - Vilka skulle ge den största förändringen?
- Anser du att ni har kompetenser och resurser för att arbeta med beteendepåverkan?

- Hur vill ni att människor ska resa i framtiden?