

Resa tillsammans till träning och tävling

Publik rapport



Författare: Jonas Pertoft
Datum: 2024-06-28
Projekt inom FFI



Fordonstrategisk
Forskning och
Innovation

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Executive summary in English	5
3 Bakgrund	6
4 Syfte, forskningsfrågor och metod	7
4.1 Forskningsfrågor.....	7
4.2 Metod.....	8
5 Mål	12
6 Resultat och måluppfyllelse	13
6.1 Utövarna.....	13
6.2 Idrottsorganisationer.....	17
6.3 Appföretagen.....	20
6.4 Övriga.....	24
6.5 Systemlösningar.....	25
6.6 Prototyp.....	28
6.7 Sverige och världen.....	31
7 Spridning och publicering	32
7.1 Kunskaps- och resultatspridning.....	32
7.2 Publikationer.....	32
8 Slutsatser och fortsatt forskning	33
8.1 Slutsatser om att resa tillsammans till träning och tävling.....	33
8.2 Fortsatt forskning.....	34
9 Deltagande parter och kontaktpersoner	36

Kort om FFI

FFI, Fordonsstrategisk forskning och innovation, är ett samarbetsprogram mellan staten och fordonsindustrin som sedan 2009 finansierar forskning och innovation inom vägtransporter.

Läs mer på www.ffisweden.se

1 Sammanfattning

Varje dag görs 150 000 resor till träning och tävling, flest av barn och unga – och med en ökande andel skjutsande föräldrar. Det är svårt att ändra vanor, men om vi kan få några fler procentenheter att resa tillsammans kan det ge mycket tillbaka. Det är en miljövinst, vi stärker sammanhållningen i samhället, fler kan var med och det blir billigare för alla parter.

Målet var en förstudie i syfte att ta fram affärsmässiga, beteendemässiga och tekniska förutsättningar kring en digital tjänst för att få fler att resa tillsammans till träning och tävling. Under de senaste åren har olika satsningar gjorts för att fler ska välja miljömässigt bättre sätt att resa till idrottsaktiviteter. Det har utvecklats tekniska lösningar som appar och det har arbetats med attitydpåverkan, men inget har hittills gett något påtagligt genomslag.

Vi startade med en kvalitativ undersökning kring utövare, idrottsorganisationer, appföretag och andra aktörer som kan påverka resvanor och attityder till att resa tillsammans. Utövarna speglar en stor variation av förutsättningar, olika sporter, geografiska förhållande, ålder med mera. Men i stort sett alla använder digitala tjänster för att planera och kommunicera kring sitt resande.

Vi sökte istället en systemlösning, där en digital tjänst samverkar med sociala beteendemönster, ekonomi, organisation, juridik. En digital tjänst kan inte ensam lösa problemet, men det är en viktig pusselbit. Ungefär två av tre idrottsutövare i Sverige använder redan en app för att planera sitt idrottande. Det finns ett 15-tal olika appar och i alla finns redan mycket information som behövs för att planera resor, som var utövaren och lagkompisarna bor, när och var idrottsaktiviteten sker. Det betyder att de tekniska förutsättningarna är mycket goda, något som bevisas av att två appar redan har funktioner för samåkning.

För att förstå hur en ideal lösning kan fungera gjorde vi skisser på hur en tänkt app skulle kunna se ut och fungera.

Ett exempel: Tränaren Anna berättar på klubbens uppstartsmöte att det ingår i lagets kultur att man åker tillsammans, "vi bygger laget redan på väg till träningen". När barn och föräldrar presenterar sig så berättar alla var de bor och om de är intresserade att åka tillsammans. Benjamin och hans dotter Cilla är nya i klubben och laddar ner klubbens app. Imorgon ska Benjamin skjutsa Cilla till träningen. Appen visar resealternativ med kollektivtrafik kl 14:20 för att komma i lagom tid till träningen kl 15:30. Man kan också välja bilresa med avresa kl 14:50. Kartan visar att det tar 7 minuter extra att plocka upp David på vägen. Benjamin skickar en färdig fråga med ett knapptryck "Vill du samåka till träningen imorgon?". Han kan också ringa upp David eller hans mamma Erika utan att behöva leta efter numret i andra appar. Det blir en vana att Cilla och David samåker.

Tre huvudspår undersöktes baserat på ägarskap och drivkraft, faktorer som är centrala för ett fungerande systemlösningar:

A: Individerna väljer att ladda ner en app för samåkning och kollektivtrafik.

B: Idrottsföreningen väljer att använda en app, där appföretaget utvecklat funktioner för att resa tillsammans,

C. En nationell aktör äger den digitala lösningen och gör tillgänglig för idrottsföreningar, appföretag och individer.

I projektets början trodde vi att lösning A eller B var de som var lättast att genomföra. Men utövarna och deras föräldrar visade tydligt att A inte är aktuell. Intervjuerna med appföretag och övriga aktörer visade att B inte heller är att rekommendera. Lösning C har utan tvekan störst

chans att lyckas. C innebär nationell koordinering vilket gör arbetet resurseffektivt, det stimulerar innovation.

En insikt från studien är att individernas drivkraft att ändra resvanorna är svaga. Miljöargument räcker inte till, argument om social hållbarhet är starkare och argument kring den stress och vardagspussel är starkast. Vi ska inte räkna med någon snabb revolution. Men å andra sidan ser vi två relativt lätta åtgärder som kan göras samtidigt som vi gör en samhällsekonomiskt god affär: Det ena är att ge idrottsrörelsen uppdraget att ta ansvar även för resorna till träning och tävling. Det andra är förenkla planerandet och kommunikationen kring resorna med hjälp av en digital tjänst. Det handlar bara om onödiga knapptryck och minuter, erfarenheten från andra fält säger att när enklare lösningar erbjuds så går förändringen snabbt. Vi har sett att digitala tjänster ändrat vanor hur vi planerar semesterresor och hyr privata boenden. Det är rimligt att anta att digitala tjänster också har en potential i idrottens värld.

Sverige har en ovanligt bra startposition ur ett internationellt perspektiv: Vi har en organisation i form av Riksidrottsförbundet (RF) som täcker in i stort sett hela idrotten. Vi har en väl fungerande hantering av persondata. Och de flesta utövare använder appar.

Förstudien föreslår en fortsättning som syftar till att utveckla lösningen. Studien föreslår ett fortsatt projekt som innehåller två större åtgärder:

1. *Ett nationellt uppdrag åt RF att främja samåkning och kollektivtrafik.* RF har redan nu ett brett uppdrag för hälsa och social sammanhållning. Att lägga till "resa tillsammans" rimmar med deras syfte och värderingar.
2. *Upprättandet ett nationellt anläggningsregister, koordinerat med RF och Centrum för idrottsforskning (CIF).* För att digitala verktyg ska kunna effektivisera resandet så krävs data kring destinationen, adressen dit man ska. Idag har kommuner, klubbar och Lantmäteriet egna system, det är kort sagt en röra. Här finns vinster transportmässigt, men också flera positiva bieffekter samhällsekonomiskt.

Att genomföra dessa är kostnadseffektivt ur ett samhällsperspektiv – oavsett hur många fler som väljer att åka tillsammans.

2 Executive summary in English

In Sweden, each day, 150 000 trips are made to training and competition, most of them by children and young people – and with an increasing proportion of driving parents. It's hard to change habits, but if we can get a few more percentage points to travel together, it can give a lot back. It's an environmental win, we strengthen cohesion in society, more people can participate and we save money.

The goal was a preliminary study aimed at developing business, behavioral, and technical conditions around a digital service to get more people to travel together to training and competition. We sought a system solution, where a digital service interacts with social behavior patterns, economy, organization and regulations.

About two out of three athletes in Sweden already use an app to plan their sports. There are about 15 different apps in the market and a lot of the information needed to plan trips is already in these. The technical conditions are very good, something that is proven by the fact that two apps already have features for travelling together. To understand how an ideal solution can work, we made sketches of a thought app.

An example: Anna is going to drive her son Benjamin to training tomorrow. The app shows travel options with public transport at 14:20 to arrive in good time for training at 15:30. You can also choose to go by car at 14:50. The app shows that it takes 7 minutes extra to pick up Cecilia on the way. Anna could send a question or give a call to Cecilia or her father David without searching for the number in other apps. This function is most important at the start of the season, to establish a habit.

Three main tracks were investigated: A: The individual chooses to download an app for carpooling and public transport. B: The sports association chooses to use an app, with features for traveling together. C: A national actor owns the digital solution and makes it available for sports associations, app companies, and individuals.

At the beginning of the project, we thought that solution A or B were the easiest to implement. But athletes and their parents clearly showed that A is not relevant. The interviews with app companies and other actors showed that B is also not recommended. Solution C undoubtedly has the greatest chance of success. C involves national coordination which makes the work resource-efficient and it stimulates innovation.

Just one app is not enough. It's equally important that the sports movement takes responsibility and leads the work. Sweden has an unusually good starting position from an international perspective: We have an organization in the form of the Swedish Sports Confederation (RF) that covers virtually all sports. We have a well-functioning management of personal data. And most athletes use apps.

The preliminary study suggests a continuation project aimed at developing the solution. The study proposes a continued project that contains two major measures: 1. A national mission for RF to promote car sharing and public transport. 2. Establishment of a national facility register. The lack of reliable data about the destination is a problem today.

Our conclusion is that a follow-up project is a small investment that can provide great socio-economic benefits, and at the same time strengthen Sweden's lead in the field.

3 Bakgrund

Idén kom i början av 2023 i pausen på ett nätverksmöte om politisk kommunikation och hållbarhet. Två kommunikatörer, en från Riksidrottsförbundet och en från kommunikationsbyrån Södra tornet pratade om idrottens miljöpåverkan. En sak var tydlig: Den stora miljöboven är resandet. Över tre miljoner svenskar är med i en idrottsförening, det är landets största folkrörelse. Antalet resor till träning och tävling handlar om 150 000 per dag, det blir tiotals miljoner resor – en stor andel av Sveriges fritidsresande.

Barn och unga står för en stor andel av resorna. Det betyder att idrotten sätter resvanor, en norm för framtiden. Idrott har en viktig roll för att skapa identitet och grupptillhörighet. De normer som gäller i idrottens värld anses generellt vara okej även i det dagliga livet. Det betyder att om vi kan normalisera samåkning och kollektivtrafik som ett förstahandsval till träning och tävling, så har det goda chanser att få genomslag även i andra sammanhang.

Elitidrottare reser oftare utomlands och oftare med flyg, så räknat per individ gör de ett större klimatavtryck. Men vi valde att avgränsa oss till att hitta lösningar för de vanligaste resorna, resande inom landet och med fokus på barn och unga. Det finns tre anledningar till det: 1. Vardagsresorna är större volymmässigt. 2. Det är lättare att sätta nya vanor från start med barn och unga. 3. Långa flygresor kan ibland vara svåra att ersätta.

Bilden vi får är att antalet barn som skjutsas i egen bil ökar. Vi har ingen tillförlitlig statistik på det, men ingen vi intervjuat har sagt motsatsen. Ett typiskt citat från en idrottsledare är *”när vi var unga cyklade man eller tog bussen till träningen, man bytte om tillsammans inför matchen. Idag blir ungarna skjutsade, ombytta och klara, efter träningen duschar de hemma.”* En annan säger *”Jag och mina kompisar tog hockeytrunken på bussen. Idag ser man sällan väskor med träningsutrustning på bussar och tåg.”*

Det här väcker många intressanta frågor. Varför går utvecklingen åt att fler och fler skjutsas? Vad görs för att vända utvecklingen?

– Kunskap om klimatiförändringar finns, så det är knappast en kunskapsfråga. Attityder och vanor är mer troliga problem.

– Det finns mobiltelefoner, vägar, bilar, bussar och tåg så det är knappast ett större tekniskt problem. Däremot hur man kommunicerar och planerar kring resorna, där kan det finnas behov en teknisk lösning, en digital tjänst.

Vår utgångspunkt var att vi kan ändra resvanor med både attitydpåverkan (kommunikation) och tekniska lösningar (göra det lättare att planera resan). Både kommunikation och planering av resor görs idag med mest med digitala tjänster, därför såg vi framför oss att en eller flera digitala tjänster kommer vara centrala.

Att sprida kunskap om hållbar utveckling och tillhandahålla kollektivtrafik kan också påverka beteendet, men där finns andra aktörer som skola och kollektivtrafikbolag. Att driva opinion kring miljö är ytterligare ett sätt, men det är inte heller det här projektets fokus.

Att ändra vanor tar tid och resurser. Av erfarenhet vet vi att tillfälliga kampanjer sällan lyckas. Därför krävs en organisatorisk och ekonomisk lösning som kan hålla i decennier.

Hela resonemanget ledde fram till en ansökan hösten 2023 till FFI. Målet var en förstudie i syfte att ta fram affärsmässiga, beteendemässiga och tekniska förutsättningar kring en digital tjänst för att resa tillsammans till träning och tävling. Hypotesen var att det finns två hinder: A. Organisatoriska och affärsmässiga. B. Beteende och vanor.

4 Syfte, forskningsfrågor och metod

Målet var en förstudie i syfte att ta fram affärsmässiga, beteendemässiga och tekniska förutsättningar kring en digital tjänst för att resa tillsammans till träning och tävling.

Studien genomfördes utifrån ett systemperspektiv, med det menas att vi tar hänsyn till en serie perspektiv och hur de samverkar. I centrum står individen som fattar beslut om att åka själv eller tillsammans. För att förstå hur beslutet fattas började vi med kvalitativa studier på utövarna, särskilt unga. En stor mängd faktorer påverkar resvanorna (t ex geografi, typ av idrott, ekonomi), och många aktörer (idrottsledare, appföretag, kollektivtrafikbolag) kan påverka förutsättningarna. Intervjuer med aktörerna gav oss svar på vilka lösningar som är genomförbara, affärsmässigt och organisatoriskt.

4.1 Forskningsfrågor

Den övergripande frågeställningen var:

Hur kan vi få fler att resa tillsammans till träning och tävling?

Den frågan ledde till ett antal följdfrågor:

- Har andra hittat lösningar? Kan vi hitta liknande lösningar i Sverige eller utomlands, inom idrottsvärlden eller jämförbara områden? Det skulle snabba på vårt projekt och göra det lättare att bedöma ett rimligt utfall.
- Vilka andra studier har gjorts? Har andra studerat vilka hinder som finns eller möjligheter för att få fler att resa tillsammans? Exempelvis resvaneundersökningar.
- Vilka reser till träning och tävling? Vi behöver förstå bredden av svensk idrott för att förstå när och på vilket sätt det är relevant att resa tillsammans. Exempelvis kan lagsporter ha lättare för samåkning än individuporter.
- Vilka aktörer finns det? Alltså vilka organisationer, myndigheter och företag finns som kan påverka resvanorna? Exempelvis kan det vara allt ifrån tränare till företag som hyr ut minibussar.
- Vilka behov och drivkrafter finns? Bland aktörerna är förstås utövarna viktigaste, men här kommer exempelvis föräldrar, klubbar och appföretag in.
- Vilka faktorer påverkar resvanorna? Vi vet att det är en serie faktorer som påverkar som attityd, kunskap, ekonomi, tid. Men vilka är viktigast och hur samverkar de?
- Vilka digitala tjänster används idag? Digitala tjänster används för kommunikation och planering, de skulle alltså kunna användas för att påverka attityder och vanor. Det finns ett 15-tal appar som hjälper klubbar och utövare att planera sitt idrottande, men hur fungerar de, och hur ser appföretagen på framtiden? Kan helt andra tjänster komma i fråga?
- Vilka potentiella mervärden finns för olika aktörer? Kan lösningar ge fördelar som inte är kopplat till resvanor och hållbarhet?
- Hur kan en fungerande lösning se ut? Vi vill se huvuddragen av en lösning som förändrar beteenden samtidigt som det fungerar organisatoriskt, ekonomisk, tekniskt och juridiskt.

4.2 Metod

4.2.1 Metodval

Vi har valt att göra en kvalitativ studie. En kvantitativ studie skulle inte vara så givande eftersom syftet är att ta fram en ny, oprövad lösning. Exempelvis är det inte rimligt att räkna fram en prognos på hur stor förändring vi kan göra. Det är först när lösningen existerar som det är möjligt att testa den och se effekten. Förstudien syftar inte heller till att ta fram en färdig produkt, utan att ta fram förutsättningarna. Det gör också att vi inte behöver exakta siffror som underlag.

Studien ska ta fram en lösning som fungerar även ekonomiskt. Det gör att det skulle kunna finnas behov av att ta fram data på betalningsvilja och antal potentiella köpare. Under arbetet har det dock inte varit aktuellt. För de lösningar vi studerat så spelar det ingen större roll om det exempelvis är 5 eller 50 % som kan tänka sig åka tillsammans eller om de åker 5 eller 50 km i snitt per resa. Vi söker alltså den eller de lösningar som har störst potential att påverka beteendet, utan att ha ambitionen att räkna fram hur stor förändringen kan tänkas bli.

I arbetet med förstudien har vi använt metoder och begrepp som är vanligare i affärsutveckling och förändringskommunikation än vetenskap. Här är ett par av dessa begrepp:

Den mest vedertagna metoden att utveckla digitala tjänster kallas tjänstedesign (service design)¹. Istället för att bestämma från start att man ska utforma en tjänst eller produkt så börjar man istället att lägga stor kraft på att fokusera på behoven hos olika intressenter, särskilt de tänkta användarna. Om man istället bestämmer sig från början för att ta fram en lösning så finns risken att man tar fram fel lösning eller missar att det skulle behövas två eller flera lösningar. Tjänstedesign passar som metod för oss då vi redan från start såg att det inte räcker med en digital tjänst – det krävs också andra typer av lösningar för att förändra normer och vanor.

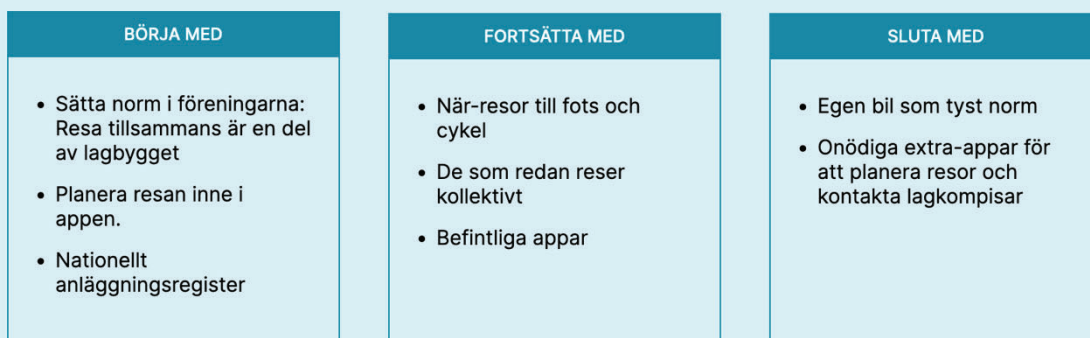
Vi utgick också ifrån tre förändringsmodeller, synsätt som hjälper oss att förstå och hitta rätt i den komplexa värld som handlar om att påverka människors beteende:



Den första modellen är särskilt viktig i fokusgrupperna med utövare och föräldrar. Intervjuarens frågor och i den fortsatta dialogen måste respektera att en del av dessa inte behöver eller kan påverkas. Vi kvantifierar inte det gula fältet, utan konstaterar bara att det finns och det är kring det våra frågor kretsar – vi ödslar inte tid och energi på det gröna och röda fältet. Bilden gör att både vi som driver projektet och de vi pratar med lägger fokus på rätt saker.

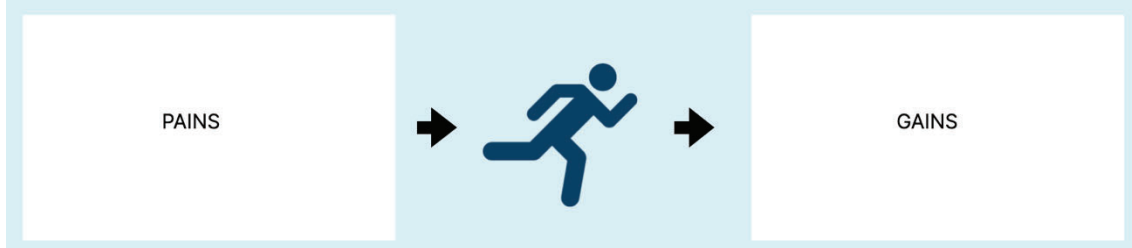
¹ Tjänstedesign beskrivs på många olika sätt, men det mest vedertagna i Sverige är SKR:s Innovationsguide: <https://skr.se/skr/naringslivarbetedigitalisering/forskningochinnovation/innovation/innovationsguiden.10560.html>

FÖRÄNDRINGSMODELL 2



Den andra modellen använder vi i analysarbetet, den hjälper oss att strukturera och förstå beteenden. Det är inte så enkelt som att det bara är ett beteende som ska ändras. Här finns en mix av beteenden som hänger samman, och vi måste förändra på ett sätt som inte förstör det som fungerar. Exempelvis finns befintliga appar som fungerar utmärkt, och det vore dumt att driva ett projekt som ersätter det som fungerar.

FÖRÄNDRINGSMODELL 3



Den tredje modellen använder vi i hela kedjan från frågeställning till lösning. Förändringsvilja kommer av antingen att personer vill slippa problem eller att man har något att vinna – och ibland både och. I den här studien såg vi att flertalet utövare inte upplever större problem med nuvarande sätt att resa. Då kan vi välja att synliggöra och peka på problem i nuläget (exempelvis miljöproblem och att barn inte kan resa till idrottsaktiviteter) såväl som att peka på vinster (exempelvis spara pengar och tid). Exempelvis kan en ny digital tjänst för att planera resan göra så det gamla sättet framstår som onödigt krångligt (pain) och det nya sättet som smartare och lättare (gain).

När det gäller att påverka beteenden i hållbar riktning används ofta begreppet nudging², att man puffar en individ lite i taget med enkla grepp. Det är en tanke som funnits i projektet från start: Eftersom de flesta idrottsutövare redan använder en app för planera sina aktiviteter så kan vi lätt puffa in en tanke på att det finns alternativa sätt att resa. När utövaren öppnar appen dyker fliken "resa dit" upp. Det är enklare och snabbare att klicka där än att gå in på en annan app och manuellt skriva in vart man ska. Där ser man alternativet kollektivtrafik och samåkning. Om man ändå väljer att resa med egen bil så kan det dyka upp en kompis som vill ha skjuts på vägen – och du kan kontakta kompisens med en knapptryckning istället för att byta app och leta kontaktuppgifter.

² Nudging har ingen tydlig definition, men här en konkret förklaring: <https://archive.blogs.harvard.edu/nudge/what-is-a-nudge/>

4.2.2 Arbetsgång

1. Faktainsamling. Vi läste in oss på svenska och utländska studier och projekt inom resande till idrott. Här finns bland annat de Vinnovafinansierade projekten Double Impact³ (attitydpåverkan på idrottsresor) och Skjutsgruppen⁴ (en applösning för samåkning generellt).
2. Kartläggning aktörer. Vi grupperade tänkbara aktörer, till exempel utövare, föräldrar och tränare. Vi listade appföretag, intresseorganisationer och företag, tog kontakt med dom för att hitta rätt kontaktpersoner och pejla intresset att vara med.
3. Forskningsfrågor. Vi formulerade frågorna under 4.1, de justerades dock under arbetet.
4. Expertintervjuer. Innan vi satte igång och intervjuade olika målgrupper behövde vi vara säkra på att vi ställde rätt frågor till rätt personer. Därför gjorde vi en serie intervjuer med insatta personer, det vi kallar expertintervjuer. Det är samtal i en öppen form där vi berättar om studiens syfte och tar reda på kunskapsläget, frågeställningar och lämpliga målgrupper att intervjua. Totalt blev det 26 expertintervjuer (några genomfördes sent i studien).
5. Systemanalys. Expertintervjuerna tillsammans med underlaget vi fått från andra studier och projekt gav oss tillräckligt för att förstå några av huvuddragen. Vi gick igenom aktörer, kommersiella, tekniska, regulatoriska förutsättningar. Vi gjorde en första grov gruppering av aktörer och relevanta frågor: Aktörsgrupp 1 där vi behöver förstå attityder och vanor (idrottsledare, utövarna och deras föräldrar). Aktörsgrupp 2 där vi behöver förstå organisation och teknik (appföretag, idrottsorganisationer). Aktörsgrupp 3 kallade vi helt enkelt för "övriga" (kollektivtrafikorganisationer, hyrbilsföretag, myndigheter etc). Den tredje gruppen kan underlätta och stötta förändringar, men har inte huvudrollen.

För att inte missa något perspektiv använde vi en analysmall som vi tillämpade på de olika aktörsgrupperna. Där antecknade vi hinder och möjlighet under arbetet, här är ett exempel på hur det såg ut:

ANALYSMALL		
	Samåkning	Kollektivtrafik
Ekonomi	Besparing för individer. Utvecklingskostnad för systemägare.	Besparing för individer. Utvecklingskostnad för systemägare. Rabatter drabbar bussbolag m.fl.
Enkelhet	Samåkning upplevs som krångligare första gången. Som rutin uppfattas det som enklare.	Liten skillnad.
Trygghet	Tryggt om det är med vänner inom klubben. Mycket otryggt med okända.	De flesta upplever det som tryggt. Föräldrar till mindre barn är mer otrygga.
Status	Vissa uppfattar som trevligt. Andra tolkar det som låg status.	Barn och unga kan uppfatta det som självständighet. Vuxna kan uppfatta som låg status.
Juridik	Samtycke till personuppgifter. Anläggningsadresser.	Anläggningsadresser.
Teknik	Relativt lätt att få samåkning i appen. Fungerar även som separat app.	Att integrera tidtabell i appen är lätt, men svårt att boka biljetter.

³ <https://www.vinnova.se/p/double-impact--minskade-utslapp-och-okad-tillganglighet-inom-idrottsrorelsen/>

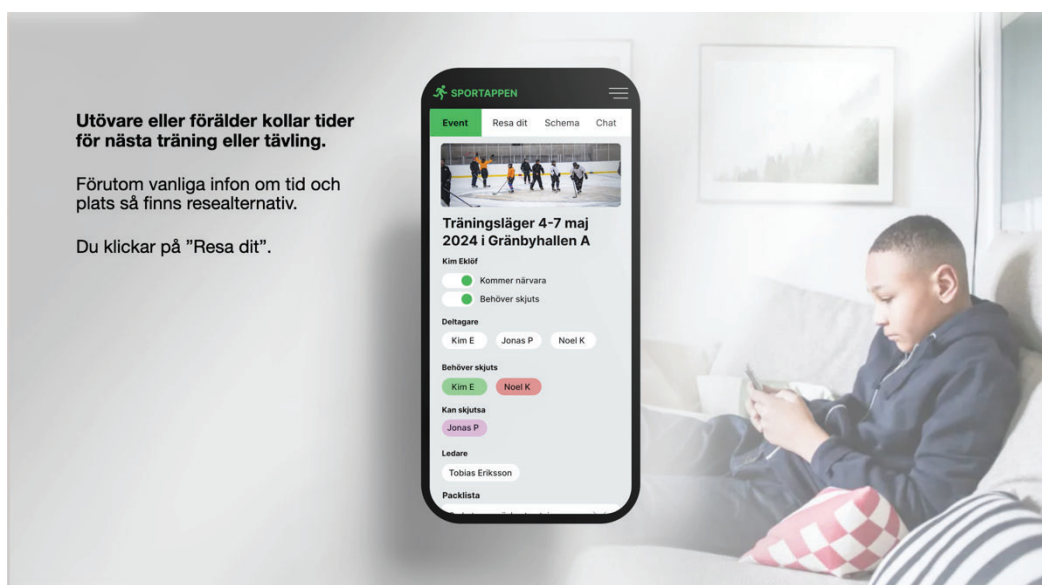
⁴ <https://www.vinnova.se/p/vi-knyter-ihop-civilsamhallet-kring-samakning/>

6. Utforma frågor till aktörer: Vi satte upp sen serie frågor, anpassade för målgrupperna och gjorde testintervjuer. Aktörsgrupp 1 kunde vi lättare sätta upp en gemensam frågestruktur för. Aktörsgrupp 2 och 3 fick en mer fri frågestruktur.
7. Fokusgrupper och intervjuer 1: Utövare och deras föräldrar, samt tränare gjordes som 8 fokusgrupper på 1,5 – 2 timmar. Grupperna fördelades över tre olika idrotter för att få spridning. Två åldersgrupper (barn med föräldrar och unga som reser själva). Två geografiska grupper (landsbygd och storstad). Grupperna hade spridning över landet, med cirka 50/50 spridning av kön. Vi förde ingen statistik över utländsk bakgrund eller funktionsvariationer, men grupperna fanns representerade.

Fokusgrupperna gjordes över Zoom januari – februari 2023 och transkriberades, en ledare och en medlyssnare från teamet var med. Deltagarna rekryterades med hjälp av klubbarna. Varje deltagare fick presentkort på 500 kr för att vara med, det är en viktig detalj – annars är risken stor att vi bara får träffa personer som är intresserade av hållbar utveckling och positivt inställda till att resa tillsammans.

Intervjuerna med aktörsgrupp 2 och 3 gjordes som 23 individuella intervjuer 1 – 2 timmar per person och transkriberades. I två fall ersattes intervjuerna med frågor ställda på e-mail. I några fall var experterna i expertintervjuerna och personerna i de individuella intervjuerna i samma organisation, då passade vi på att prata med olika personer från samma organisation.

8. Prototyp 1: Resultatet från arbetet hittills var tillräckligt för att kunna göra "prototyper" på nästa generations klubbappar där man bättre kan kommunicera kring resandet och planera sin resa. Från föregående steg insåg vi att vi måste visa ett konkret exempel för att de intervjuade ska svara på samma sak. Om vi bara beskriver i ord, så ser de intervjuade olika saker framför sig. Vi gjorde därför bilder på hur en app skulle kunna se ut och beskrev i ord hur den fungerar och organisationen kring den. Prototypen gjordes varumärkesneutral för att inte förknippas med ett visst appföretag.
9. Fokusgrupper och intervjuer 2: Med hjälp av prototypen kunde vi återkomma till samma personer som var med i första omgången. Intervjuerna skedde i april 2024, med kompletteringar i maj 2024. De kunde nu se sina behov och tankar som ett konkret förslag.



Exempel från Powerpointen som användes under andra mötet med fokusgrupperna, för att visa prototypen.

10. Prototyp 2: Efter föregående punkt kunde vi uppdatera och justera prototypen. Viktigt att notera är att prototypen inte är en "önskelista" från användarna utan en lösning utformad i dialog med olika appföretagen. Det är inte heller en färdig lösning, men de databaser och API som krävs för en sådan lösning är rimliga att ta fram som ett fortsättningsprojekt – och dessa databaser och API:n kan appföretag använda för att utveckla sina appar.
11. Sammanställning resultat: Resultatet sammanställdes till den här rapporten och en Powerpoint som visats för intressenter.
12. Förslag till nästa steg: Förstudien visar att en kombination av ett uppdrag till idrottsrörelsen i kombination med en digital tjänst har bäst förutsättningar att lyckas. Den digitala tjänsten underlättar planeringen av idrottsresor och att det är ett utmärkt tillfälle att stimulera till att fler reser tillsammans, inte minst genom att vi får en plattform för att kommunicera kring resande. Förstudien pekar ut vad som behöver göras och ger förslag på vilka som kan göra det. Där tar denna rapport slut – samarbetet kring det nästa projektet diskuteras vidare i augusti 2024 och planeras leda till en gemensam ansökan om medel under hösten 2024.

Vår ursprungliga arbetsgång såg lite annorlunda ut, bland annat hade vi delat upp kommersiella, tekniska och regulatoriska förutsättningar. Under arbetet såg vi att de tre smälte samman, mycket tack vare att appföretagen under många år samverkat med RF.

4.2.3 Aktualitet

Muntliga uppgifter är insamlade november 2023 – juni 2024.
Länkar och uppgifter från nätet är uppdaterade och kontrollerade juni 2024.

5 Mål

Målet med förstudien var att ta fram förutsättningar (beteendemässiga, affärsmässiga, tekniska, regulatoriska) för en systemlösning, en digital tjänst som gör att fler reser tillsammans, antingen med kollektivtrafik eller samåkning i bil.

Målet har inte förändrats under projektets gång, men nuläget med den tekniska utvecklingen har blivit något tydligare: Två av tre idrottsutövare använder appar för att planera sitt idrottsutövande. När det gäller samåkning så har ett par av appföretagen redan idag färdigutvecklade tjänster, men fler behöver använda dem. Ingen av apparna kopplar idrottsföreningarnas aktiviteter med kollektivtrafikens tidtabeller och biljettförsäljning.

6 Resultat och måluppfyllelse

Förstudien ger en bra helhetsbild av den komplexa frågan och vi har fått svar på de frågor vi ville ha svar på, det återstår ingen större fråga som är obesvarad. Idrotten är en stor folkrörelse som består av en mängd sporter och grupper med olika behov och olika förutsättningar att resa tillsammans. Dessutom finns en mängd olika aktörer som kan påverka resvanorna. Trots den här komplexa bilden kan förstudien peka ut de viktigaste dragen i en systemlösning. Oavsett idrott, oavsett ålder, oavsett var man bor så behövs två saker: En organisation som tar ansvar för idrottens resor i kombination och en digital tjänst som gör det lättare att planera resor tillsammans. De två pusselbitarna saknas, i ett pussel som i övrigt är tämligen komplett.

En viktig slutsats är att vi kan påverka människors resvanor och attityder till resande via idrottsrörelsen. Och att det är i reseplanerandet vi kan påverka med hjälp av en digital tjänst.

Genom att fler reser tillsammans bidrar projektet till FFI:s mål att göra samhällets vägtransporter fossilfria. Färre barn som skjutsas enskilt innebär färre bilar runt idrottsanläggningar och därigenom färre olyckor och större säkerhet. Fler som blir skjutsade och som åker kollektivt bidrar till FFI:s mål om jämlikhet.

Utifrån de mål vi satte upp från start så ser vi inga nämnvärda avvikelser, varken positiva eller negativa.

Här går vi igenom de resultat vi fått uppdelat på aktörer, först en översikt vilka relevanta aktörer som ingår i varje grupp och därefter de viktigaste insikterna vi samlat från respektive grupp, vi samlar det i en "användarresa" för respektive aktörsgrupp. Därefter beskriver vi de tre systemlösningar som vi kommit fram till och den prototyp som vi utformat.

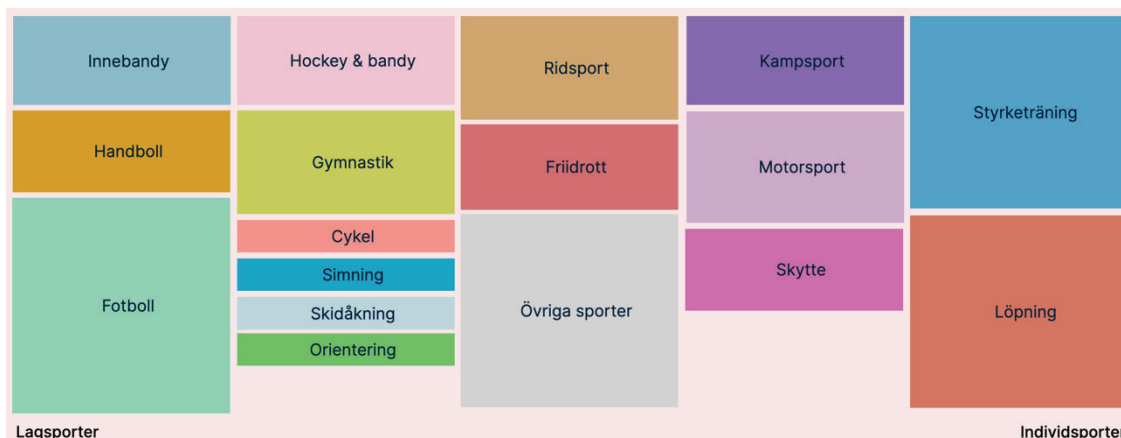
6.1 Utövarna

Det är utövarnas resvanor som vi vill förändra. Våra frågor fokuserade på attityder och vanor, och framförallt hur man kan påverka dessa. De gav oss också värdefulla perspektiv på hur idrottsresor hänger samman med andra resor, exempelvis att föräldrar kombinerar skjutsning med inköp av mat och andra ärenden. Utövarna kunde också ge oss tekniska insikter, i och med att vi testade prototypen på dom.

6.1.1 Översikt av utövarna

Vi har grovt delat upp utövarna i barn som reser i vuxnas sällskap, barn och unga som reser själva och vuxna. Föräldrar som följer med ingår i den här gruppen.

Förutsättningarna för utövarnas resvanor beror bland annat på vilken idrott de ägnar sig åt. Vissa idrotter innebär längre resor, andra idrotter mer utrustning som ska transporteras. För att få en bättre överblick ville vi visualisera volymen av olika idrotter för att bättre förstå resandet. Utifrån tillgängliga data på internet gjorde vi en grov kartläggning av antalet utövare i Sverige. Idrotter med fler deltagare får större färgfält, färre deltagare ger mindre färgfält. Lagidrotter i huvudsak till vänster, individidrotter i huvudsak till höger. Vissa idrotter är säsongsberoende. Många idrotter, exempelvis gymnastik, cykel, simning och konståkning är både lagidrotter och individuella idrotter.



Modellen har inget större vetenskapligt värde rent faktamässigt eftersom det saknas data och det finns flera felkällor i underlaget till figuren, men den var ändå ett hjälpmedel i vårt arbete. Vi tror också att modellen kan komma till nytta i ett fortsatt projekt. Den lösning som vi föreslår kommer med all sannolikhet först provas i vissa idrotter innan den lanseras brett. Modellen kan då hjälpa till att peka ut lämpliga idrotter. Färger skulle kunna användas för att visa olika förutsättningar för resande eller demografi.

Bland de intervjuade, både föräldrar och ungdomar är det ingen som är aktiv inom en förening som driver frågan om samåkning, men det finns föreningar som driver frågor om resvanor, bland annat inom projektet Double Impact som vi beskriver nedan.

6.1.2 Insikter från utövarna

Resandet till träningar sker till största delen rutinmässigt och styrs av praktiska skäl som tid, var man bor och vart man ska. När det gäller barns resande är trygghet en viktig faktor. Om man ska förändra resvanorna är det bäst att sätta vanorna från start, när barn och unga börjar idrotten över huvud taget, eller i samband med att en ny termin börjar. Ett annat bra tillfälle att ändra vanor är när barnen börjar bli lite äldre. Att kunna resa själv utan sina föräldrar blir en del av att växa upp. En ung person säger *"jag kände mig stolt när jag kunde åka buss själv till träningar"*.

Ju yngre barnen är, desto vanligare är det de blir skjutsade av föräldrarna. Svaren vi fått tyder på att man från 9 – 12 års ålder generellt kan ta sig själva till träning. Bland de intervjuade ungdomarna mellan 15 – 18 år beskrev samtliga hur de planerade och tog sig till träning och tävling själva, utan någon större inblandning av föräldrarna. Flera ungdomar har egen moppebil som de själva kör och/eller har kompisar med körkort som de kan åka med.

Resor till läger och tävlingar är annorlunda. Där har ledarna en huvudroll i att välja resesätt, särskilt ju längre bort aktiviteten är. Om ledarna inte organiserar resan, så blir det oftast resor i egen bil. En faktor som påverkar är att det ofta krävs mer utrustning till tävlingar. Flera föräldrar säger att de gärna skjutsar för att det är roligt att titta på tävlingarna, en förälder säger *"Fotbollsmatcher missar vi aldrig men gymnastiken får vi inte vara med på"*

Samåkning till träning och tävling sker alltså mindre ofta, men när det sker är det vanligen att man känner varandra sedan innan eller i några fall att man lärt känna varandra och bor i närheten av varandra. Samåkningen koordineras med SMS, telefon, WhatsApp, mail, SnapChat och Messenger. Ingen har använt klubbens app (det har lanserats samåkningsfunktioner i ett par av apparna, men ingen av våra informanter har känt till det.)

Föräldrarnas åsikter om att skjutsa visar en bred palett. En del vill gärna slippa skjutsa för att få tid för annat, men generellt är det många föräldrar som försöker "pussla" så gått det går och passa på att storhandla eller träna medan barnen är på träning. Flera föräldrar uppger också att de uppskattar själva körningen – det är tid att umgås med sitt barn.

Ett intressant resultat från fokusgrupperna tyder på att storstadsföräldrarna upplever större stress kopplat till sina barns idrottsaktiviteter – flera beskriver hur de stressar som galningar för att hinna hem från jobbet för att kunna skjutsa barnen till träningen. En förälder berättar *"Nu är det tusen gånger lättare när jag bara måste hämta. För några år sen var jag tvungen att skjutsa dit, sitta där en timme och vänta och sen åka hem. Träningen var klockan fyra och då måste jag dra från jobbet halv fyra, jag höll på att stressa ihjäl mig."*

Stressen som landsortsföräldrar beskriver handlar mer om att det är mycket att komma ihåg och planera, men tidsbristen inte upplevs lika stor som för storstadsföräldrarna. Storstadsföräldrar beskriver också i högre grad hur det finns områden, stadsdelar och tunnelbanestationer som barnen helst inte får röra sig själva i och att de skjutsar av den anledningen.

Varken utövare eller föräldrar visar i regel någon större ideologisk drivkraft kring miljö och klimat. Föräldrarna ser ofta fördelar från fler synvinklar – ex. att ta cykeln eller elcykeln är bättre för miljön, samtidigt som det är bra för hälsan och de slipper parkeringskostnaden. Bland de intervjuade ungdomarna uppger samtliga att miljö- och klimatfrågor inte är något de funderar på i sin vardag, och inte heller något som påverkar i de val de gör. Det är en utmaning med tanke på FFI:s mål om fossilfria transporter. Ett typiskt svar från ungdomarna är *"Jag ska vara ärlig, det är inget jag tänker på. Jag vet att många gör det, men jag känner inte att man ska bekymra sig, finns det nåt val som är mer miljövänligt tar jag det men inte mer än så."*

Ett typiskt svar från en förälder, landsort: *"Om någon annan skulle vilja samåka skulle jag aldrig tänka att de frågar för miljöns skull, det är för att de inte får ihop pusslet och det är väl därför jag drar mig för det, för att man inte vill verka som att man glömt. Miljön styr inte, det är mer att man ska få ihop det."*

Ett större engagemang kommer kring social hållbarhet. Frågor som att ge fler möjlighet att vara med, att behandla varandra med respekt och få vänner är en starkare drivkraft än miljö. Om vi återigen ser till FFI:s mål om fossilfria transporter så är det här en positiv drivkraft. Så även om utövarna inte drivs av miljömässiga argument, så kan argument runt social hållbarhet leda till att fler reser tillsammans. Det är bara enstaka som pratar om att de själva missar träningar på grund av att de inte får skjuts, men de frågorna väcker känslor. Nästan ingen pratar om ekonomi. (Notera att vi inte intervjuat personer som valt bort idrotten av olika skäl).

En viktig fråga till utövarna är när man kan påverka resvanorna. Ett enkelt svar är innan planering av resan och under planering av resan. Påverkan innan planering kan vara alla typer av kanaler som nyhetsmedia och sociala kanaler. Men viktigaste är när klubben berättar om kommande aktiviteter, och i synnerhet i uppstart av terminen och när man börjar med en sport. Det betyder att idrottsledarna har en viktig roll i påverkan, men också i samband med planeringen – och här kommer appen in.

En viktig insikt är att det inte finns någon färdig plats eller forum för att prata om resor. Av de som svarar att de samåker så är det oftast föräldrar som pratar ihop sig, oftast i WhatsApp. I våra fokusgrupper var planeringen vanligen veckovis, ofta samma dag, mindre än hälften hade regelbundna rutiner. En förälder i storstad berättar *"Det är vissa vi lärt känna under träning som berättat om WhatsAppgruppen, men man ska ju inte vara för många, då blir det mer planering än vad det ger."*

Till vissa läger och tävlingar kan en idrottsledare organisera resan och bestämma var och hur man pratar om det. Annars är det utövare och föräldrar som själva måste ta initiativ och välja kanal för prata ihop som samåkning i bil eller att man åker samtidigt i kollektivtrafiken. Många tycker det känns obekvämt att ta kontakt med andra i klubben och organisera en kanal. En intressant fråga är om det skulle vara lättare att ta kontakt om det fanns en färdig plattform för det i appen, det är en hypotes, men inget vi har ett tydligt svar på.

Deras reaktion på prototypen är positiv, för att den känns enkel och hemtam. De allra flesta använder redan idag klubbappar för att planera och om resan dit syns på skärmvyn så kommer man ägna en tanke åt resalternativen. Men notera också att de uttrycker inget starkt behov, de flesta tycker det fungerar bra i nuläget, de har inget emot att hoppa mellan flera appar för att planera sina resor. En förälder i landsort säger *”Vi vet precis vilka barn som går på samma sport och som är från detta hållet, som kan vara rimliga att samåka med just berörda föräldrar. Sportadminappen har inte så mycket att tillföra. Är det 30 barn på gymnastiken är det bara 3 härifrån och man får inte in fler i bilen ändå.”*

Ett fåtal av ungdomarna har använt samåkningsfunktionen i SportAdmin eller Laget.se för att få skjuts till tävling eller läger. En person har använt funktionen för att få skjuts till träning, men sen fortsatt dialogen på SMS. Samåkningsfunktionerna är nya och apparna är under utveckling, men en förälder i storstad beskrev att de chattfunktionen inte fungerade: *”Det går inte att kommunicera den vägen på ett enkelt sätt, det finns ingen chattfunktion. Det skulle behöva finnas en chattfunktion till de som accepterat träningen och det skulle gå till vårdnadshavare men det finns inte där i, det är väldigt många steg om man ska söka nummer till de som ska åka, eller de som är kallade till matchen.”*

Ingen var orolig för att nuvarande situation när man dela personuppgifter inom klubben, med appföretaget och RF. Däremot fick vi många negativa svar kring att dela kontaktuppgifter utanför klubben, med andra som vill samåka. I prototypen visas var olika utövare befinner sig, det är förstås möjligt att slå av och på, eller bara visa hemadress. Men i en fokusgrupp var det ett par föräldrar som tyckte det kändes tryggt att se var ens barn befinner sig i trafiken. Ett par utövare tycker också det är bra att se var bilen som skjutsar befinner sig, så man vet när man ska gå ut och ställa sig vid vägen.



6.1.3 Utövarens användarresa

Det finns olika sätt en utövare kan påverkas av en digital tjänst och börja resa tillsammans, vi kallar den processen användarresa. Begreppet är inte optimalt eftersom det används på ett annat sätt inom tjänstedesign och användardesign (UX, user experience). En ideal användarresa i vår betydelse är där vi i så få steg som möjligt sätter ett nytt, varaktigt beteende. Det bästa är att sätta beteenden tidigt i ålder, tidigt i säsongen och helst när utövaren är ny i sporten eller klubben.

Föräldrarna i våra fokusgrupper efterfrågar ett samtal om resor i samband med uppstart på terminen eller när man är ny i klubben. Några jämför samåkning med andra uppgifter som föreningen uppmanar till, så som att tvätta västar eller sälja lotter – när föreningen uppmanar så blir dessa saker gjorda. Samtliga ser även att det är föreningens roll att kommunicera att en viss samåkningstjänst används så att alla använder samma tjänst inom föreningen.

Föreningen har uppenbart en huvudroll för att sätta kulturen, och det behöver inte vara så krångligt. En förälder i storstad säger "Kanske ett uppstartsmöte där man får träffa de andra föräldrarna och man får möjligheten att presentera sig och berätta var man bor. Det känns lättare än att jag ska gå fram och fråga 'hej vart bor ni ska vi samåka?'".



6.2 Idrottsorganisationer

Representanter från idrottens organisationer på olika nivåer gav oss kunskap om styrning och organisation av idrotten. Idrottsrörelsen är en maktfaktor i samhället som påverkar värderingar och vanor, och har potential att påverka även resvanor. På klubbnivå, där vi hittar tränare och andra som har direktkontakt med utövare och föräldrar, så är det intressant att förstå attityder, vanor och drivkrafter. De har också stor förståelse om utövarna och deras föräldrar. I intervjuerna med representanter högre upp i hierarkin kunde vi få svar på frågor om organisation, juridik och policies. Där kunde vi också få en hel del kunskap om tekniken, som vi strax kommer till.

6.2.1 Översikt av idrottsorganisationer

För den första nivån av organisationer, den som utövarna möter till vardags, finns olika begrepp som lag, klubb, förening. Vi beskriver den nivån lite förenklat som klubbnivå. Därefter kommer mellannivån, förbund, det är 72 till antalet och samlar alla inom en viss idrott.



Riksidrottsförbundet

Den tredje nivån vi skriver om är Riksidrottsförbundet (RF)⁵. Där samlas cirka 3,3 miljoner utövare och cirka 19 000 föreningar. De är en stark organisation på många plan, och även ur ett internationellt perspektiv så är Sveriges idrottsliv välorganiserat. RF har en systerorganisation i form av SISU som är idrottens utbildningsorganisation. SISU kan få en viktig roll för att sprida kunskap och vanor kring resande till idrottsaktiviteter.

⁵ <https://www.rf.se/om-riksidrottsforbundet>

I RF:s nationella uppdrag ingår två utgångspunkter⁶:

- *SF leder och utvecklar sin idrott och sina föreningar.*
- *Samhällsnytta skapas genom verksamhet i föreningar och förbund.*

Den andra punkten indikerar att resor till träning och tävling skulle kunna ingå i RF:s uppdrag eftersom resorna har en påtaglig inverkan på klimat, sammanhållning och resursanvändning. RF har den senaste tiden arbetat med samåkning och bland annat tagit fram broschyren "Tips om samåkning, cykling, gå eller springa till träning och tävling"⁷.

I februari 2024 beslutade RF att ta fram en hållbarhetsstrategi som planeras vara klar till 2025⁸. Den ska inkludera idrottsrörelsens klimatavtryck och frågan om transporter.

6.2.2 Insikter från idrottsorganisationer

Vi börjar med insikterna från idrottsledarna, de som möter utövarna dagligen och slutar med insikter från förbund och RF.

I de dagliga rutinerna har olika typer av ledare huvudrollen (tränare, lagledare och andra på klubbnivå). Här ser vi genomgående ett stort patos för den sociala hållbarheten, att ge fler möjligheten att vara med på idrotten. Flera berättar om att de själva och andra på klubben som åkt i egen bil för att plocka upp barn och unga som inte har möjligheten att resa till träningar.

Inför prototypen var idrottsledarna positiva. Appen gör ingen stor skillnad för dom, men det blir färre frågor från föräldrar och utövare. De uppskattar att det blir lättare för utövarna att komma på plats.

En del ledare planerar resor till tävling och läger, och där kan appen underlätta. En möjlighet är att appen kan underlätta gruppresor, genom att visa rabatter på kollektivtrafik, charterbussar och uthyrningsfirmor. Det är intressant för några, i synnerhet om man ska resa till en ny ort.

Idrottsrörelsen finns i olika nivåer, från lokala klubbar via regioner och förbund upp till Riksidrottsförbundet. I alla nivåer är man mån om att inte öka den administrativa bördan. Man är positiv till att medverka i att fler åker tillsammans, så länge det inte blir något större merarbete. En fråga som dyker upp är uppföljning – att om till exempel RF eller enskilda förbund tar på sig uppgiften att få fler att resa tillsammans, hur ska det då följas upp? Enskilda klubbar rapporterar alla aktiviteter idag, och det är tänkbart att det skulle ingå en fråga kring transporter.

Bland de intervjuade i idrottsrörelsen är miljö och klimat generellt en svagare drivkraft än social hållbarhet, men det finns några undantag. Ett bra exempel är de som arbetat inom projektet Double Impact som drivs av RF och finansieras av Vinnova. Där ingår Svenska Handbollförbundet, Svenska Orienteringsförbundet och Svenska Ridsportförbundet. Dessa förbund visar ett stort engagemang i våra intervjuer. Double Impact har arbetat med att med hjälp av attityd och kunskap påverka resvanor. Deras devis är "den bästa träningen börjar tillsammans". Deras primära mål är miljömässig hållbarhet, men kombinerar med social

⁶ Beslutat på RIM 2023, Riksidrottsförbundet, 2023, <https://www.rf.se/download/18.2915377b189e88f94873ce43/1692000195804/Uppdrag%20RF%20och%20SISU%20beslutat%20RIM%202023.pdf>

⁷ https://www.rf.se/download/18.451745f0184a852f4f8122e/1683815974663/tips_samakning_i_forening_rf.pdf

⁸ Uppdrags- och projektbeskrivning – Idrottsrörelsens hållbarhetsstrategi, Riksidrottsförbundet, 2024, <https://www.rf.se/download/18.53f11f3818d87562b861db78/1707464734610/Uppdrags-%20och%20projektbeskrivning%20Idrottsr%C3%B6relsens%20h%C3%A5llbarhetsstrategi.pdf>

hållbarhet. En viktig del i projektet handlar om att synliggöra effekten med hjälp av mätning. Ett pilotprojekt i Västra Götaland visade 17 % minskade koldioxidutsläpp per år i snitt⁹.

De åtgärder som hittills gjorts inom RF och förbunden som syftar till att minska idrottsrörelsens klimatpåverkan är idag framförallt fokuserade kring elitidrottens tävlingar och träningsläger – exempelvis genom att träningsläger planeras pågå under fler antal dagar, men vid färre tillfällen under året, detta i syfte att minska transporter och den klimatpåverkan dessa resor har.

De vi intervjuat inom RF och förbunden tror inte heller att en lösning räcker, exempelvis är inte en teknisk app tillräcklig. Istället krävs en kombination av insatser.

En idé som kommit upp från samtalen med idrottsorganisationerna är möjlighet till gamefication (spelifiering). Att klubbar kan räkna poäng och stimuleras till bättre resultat. Det skulle kunna kombineras med någon form av uppföljning. RF har tagit fram ett material med olika poäng som man kan samla¹⁰, men vi har inte sett om det gett resultat. Några svarade att det inte är så intressant, men om det kan kopplas till att man får pengar så är det bra.



Riksidrottsförbundet har tjänsten IdrottOnline¹¹ som har en huvudroll idrotten idag och som också spelar en huvudroll i utvecklandet av tjänster för att planera resor till idrotten. 17 000 föreningar är anslutna till IdrottOnline. Det är sedan många år ett väl fungerande system som klubbarna kan använda direkt som app (då syftar vi både via webbgöransnitt och nedladdningsbar app) – men det är också en digital tjänst som andra appar kan använda via API. IdrottOnline kan hantera en mängd olika data som skulle kunna användas för en digital tjänst för att planera resande. Där finns personuppgifter på alla deltagare, inklusive vårdhavare vilket ger kontaktuppgifter. En digital tjänst kan använda den informationen för att skapa kontakter mellan människor som vill samordna resandet. Där finns uppgifter om hemadress (även om man är skriven på en adress och bor på en annan) vilket gör att en digital tjänst vet var resan startar. Och där finns till och med tider för aktiviteter, så att den digitala tjänsten kan räkna ut när resan behöver starta. Det finns uppgifter om plats där aktiviteten sker, men här finns också ett problem: Den informationen är inte standardiserad och strukturerad på ett sånt sätt att den kan användas av digitala tjänster på ett bra sätt.

Riksidrottsförbundet har ett omfattande register med idrottsanläggningar. Ingen har något svar på hur många anläggningar som finns, en orsak till det är att det inte finns någon definition på vad en anläggning är. En uppgiftslämnare säger *”vi har cirka 13 000 adresser till anläggningar av gissningsvis 15 000, lite beroende på hur man räknar”*. Samma källa berättar att även om att så många adresser finns, så är datakvaliteten och ägarskapet varierande. Bland de 13 000 adresserna finns flera olika ägare, och det kan bli aktuellt att köpa loss rättigheter.

Alla i idrottsrörelsen på olika nivåer som fått frågan är mycket positiva till ett nationellt anläggningsregister. Det är en fråga som uppmärksammats i flera år¹², utan att det åtgärdats. RF har antagit ett *”Anläggnings- och idrottmiljöpolitiskt program för Svensk idrott 2015 – 2025”*¹³ där man säger att man ska verka för att upprätta ett register. Avsaknaden av ett nationellt register

⁹ <https://www.rf.se/nyhetsarkiv/nyheter/2024-06-10-pilotprojekt-resulterade-i-minskade-utslapp>

¹⁰

<https://www.rf.se/download/18.20dd071218dcaae96f339d7a/1708681069373/Resekampen%20en%20kampanj%20och%20t%C3%A4vling%20f%C3%B6r%20mer%20h%C3%A5llbara%20idrottsresor.pdf>

¹¹ <https://www.rf.se/bidrag-och-stod/it-tjanster/idrottonline>

¹² Ingen idrott utan anläggning/idrottsmiljö, Riksidrottsförbundet, 2011, sid 7,

https://www.rf.se/download/18.4b47d66118498cdd98b11f/1669014482009/Behovet_av_idrottsanlaggningar_-_utredning.PDF

¹³ Anläggnings- och idrottmiljöpolitiskt program för Svensk idrott, Riksidrottsförbundet, 2015, sid6,

<https://www.rf.se/download/18.5424ab70183abb853551a3d/1665068711761/Anl%C3%A4ggnings-och%20idrottsmilj%C3%B6politiskt%20program.pdf>

ger onödig administration och sämre utnyttjande av resurser. Som en intervjuad uttryckte det ”Klubben bokar upp tid i ishallen inför säsongen i kommunens system. Sen planerar de schemat i ett eget system. Två träningsgrupper blir inte av och då står ishallen tom en kväll i veckan.”

6.2.3 Idrottsorganisationens användarresa

Hur arbetssättet och den digitala tjänsten introduceras i idrottsorganisationerna kan förstås se ut på många sätt. Men allra viktigast är att idrottsledaren introduceras. Här ser vi att det behövs ett hierarkiskt tänk, med att RF tar ett uppdrag om att resa tillsammans. RF sätter på så vis normen, klubben och idrottsledaren kan känna sig trygga att de gör rätt när de pratar om resandet som en del av klubbens kultur. Appen finns där som ett verktyg som underlättar. Idrottsledaren gör som tidigare för att planera in en aktivitet, sätter tid och plats. Det innebär i praktiken minimalt merarbete för klubben och inget merarbete för idrottsledaren.

Intervjuer på förbunden och RF bekräftar den bild som utövarnas föräldrar gav om uppstartsmöten (se 6.1.3). De ser ett behov av att föreningar kliver upp och tar ett tydligare ansvar och driver frågan. Det betyder att allt börjar med ett tydligt ansvar hos RF som sen går hela vägen ner till idrottsledaren, och enligt det resonemanget så skulle en ”ideal användarresa” se ut så här för idrottsledaren:




6.3 Appföretagen

Förutom RF är det framför allt appföretagen som idag driver utvecklingen av digitala tjänster. Våra frågor till dom var främst affärsmässiga och tekniska. Men de personer vi intervjuade hade också mycket kunskap kring hur idrottsrörelsen är organiserad, om utövarnas vanor och det juridiska. Att de har så mycket kunskap är inte konstigt eftersom de ägnat år till att utveckla digitala tjänster för att förenkla klubbarnas och utövarnas vardag. Därför var det inte svårt för dom att hjälpa oss att resonera kring hur man förenklar resandet.

6.3.1 Översikt av appföretag

I Sverige finns ett 15-tal appar för idrottsklubbar. Där kan ledarna lägga in scheman, kontaktuppgifter och annat som utövarna behöver för att planera sin träning. Apparna tjänar sina pengar på licensavgifter, dels en grundsumma per förening och dels en avgift beroende på antal utövare. En del appar är breda och riktar sig till alla idrotter, en del är smalare och riktar sig exempelvis bara till ridsporten.

 **SVERIGES FÖRENINGSSYSTEM** Appföretagen har ett utbyte av data med RF via IdrottOnline. 14 appföretag samverkar i föreningen Sveriges föreningssystem¹⁴ för att kunna ha en gemensam röst, inte minst gentemot RF:s arbete med IdrottOnline. En huvudfråga för dom är gemensamma

¹⁴ <https://www.sverigesforeningssystem.se/>

standarder för utbyte av data. En fråga som de tagit upp är bristen på ett nationellt anläggningsregister. Sveriges föreningssystem är därför en viktig aktör i det fortsättningsprojekt vi föreslår.

Vi pratar lite förenklat om ”appar” och ”appföretag”. När vi pratar om en app så syftar vi på en digital tjänst som kan underlätta en idrottsklubbs administration och kommunikation med medlemmarna. Den digitala tjänsten kan nås via webbsida och nedladdad app. Den här digitala tjänsten kan ha olika funktionalitet, och rikta sig både till utövare och idrottsledare. Det är inte självklart vad som ska räknas som en app eller ett appföretag. Ett företag kan ha fler än en app, och ett par av företagen har en produktifierat sin digitala tjänst, men en bra överblick får vi genom Sveriges föreningssystem medlemslista med 14 företag. De är:



Drivs av Kompetensspridning i Umeå AB, som ägs av Umeå kommun. Ett 50-tal kommuner använder tjänsten för deltagaradministration. APN är integrerat i flera av nedanstående. <https://www.ukf.umea.se/kompetensspridning/aktivitetskortet-apn/>



Explizit är ett IT-utvecklingsbolag som bland annat utvecklar system för bokning och bidragshantering. De äger dotterbolaget Idavall Data AB. <https://www.explizit.se/>



Idavall utvecklar föreningssystem till kommuner och föreningar, företaget ägs av Explizit. <https://www.idavall.se/interbookfri>



Kansliet Onle är en digital tjänst för idrottsföreningar som erbjuder hemsida, app etc. Den byter 2024 namn till We Unite Classig, se nedan. <https://www.kanslietonline.se>



En digital tjänst för idrottsföreningar som erbjuder hemsida, app etc. De säger själva att de är Sveriges största leverantör med 3 000 klubbar och 30 000 lag. De har utvecklat en tjänst för samäkning. <https://www.laget.se/>



Matchi är en digital tjänst med fokus på racketsporter. Svenskt företag med en internationell marknad. 1801 anläggningar anslutna. <https://www.matchi.se/>



En aktivitetsbokningstjänst, som även riktar sig till kursarrangörer med mera. Tjänsten Mina aktiviteter erbjuds av företaget Cogwork. <https://minaaktiviteter.se/> och <https://cogwork.se/>



En digital tjänst för föreningar som erbjuder hemsida, app etc. De flesta kunder är idrottsföreningar, men de riktar sig även till andra föreningar. Systemet hanterar över 450 000 medlemmar. <https://www.myclub.se/>



Scouterna har ett eget system som heter Scoutnet. Det erbjuds inte till andra aktörer. <https://www.scouterna.se/scout-ledare-kar/leda-kar/etjanster/scoutnet/>



GENERATION



För oss som älskar sport

En digital tjänst för att hitta aktiviteter i närheten. <https://sparksgeneration.com/>

En digital tjänst för idrottsföreningar som erbjuder hemsida, app etc. 1610 föreningar anslutna och cirka en miljon medlemmar. Har utvecklat en tjänst för samåkning, <https://www.sportadmin.se/>



En digital tjänst för idrottsföreningar som erbjuder hemsida, app etc. 2800 föreningar anslutna, 900 000 utövare, föräldrar och ledare. <https://www.svenskalag.se/>



För föreningen framåt

kansliet.se ändrar namn under 2024. De lyfter fram tre lösningar, We Unite Sport, We Unite Förening och We Unite Förbund. <https://weunite.club/>



Xenophon är namnet på ett system inriktat på ridskolor. Gentemot ridskoleeleverna kallas det "Min ridskola" Systemet administrerar 30 000 elever varje vecka. <https://www.xenophon.se/>



En digital tjänst för idrottsföreningar som erbjuder hemsida, app etc. <https://www.zynatic.se/>

Det finns företag och organisationer som inte är med i Svenska Föreningssystem som kan vara aktuella, men som vi inte studerat eller tagit kontakt med exempelvis 360Player, Colix, Rbok och SportMember.

Intressant att notera är att alla de undersökta företagen är baserade i Sverige. Det är ovanligt i mjukvarubranschen där annars internationella företag dominerar. En anledning är att man i Sverige kan hantera personuppgifter (personnummer) på andra sätt än exempelvis USA. Det gör att svenska företag kan ligga långt framme i utvecklingen.

6.3.2 Insikter från appföretag

För appföretagen är den affärsmässiga sidan avgörande. De kan inte ta mer betalt av klubbarna för att de inkluderar funktioner för att resa tillsammans, men de har flera starka skäl att göra det ändå:

- Om deras app saknar funktioner för reseplanering så kan de tappa kunder till konkurrenter som har det.
- Ju mer utövarna använder apparna desto bättre för appföretagen. Klubbarna upplever att de får mer värde för pengarna. Det blir också en "inlåsningsseffekt", det blir svårare för klubbarna att byta app om utövarna använder den oftare. Appföretagen får helt enkelt en tryggare affär.
- Det innebär en kostnad att utveckla funktioner för reseplanering. Om det sker centralt av exempelvis RF så kan kostnaden minskas drastiskt. Det innebär att appföretagen kan inkludera färdig funktionalitet och anpassa efter sin grafiska profil.
- Om en nationell lösning tas fram så kan appföretagen använda sina resurser till att utveckla sin app vidare utifrån den gemensamma basen, man kommer helt enkelt ett snäpp vidare i innovationsfasen.

Appföretagen är förstas de som kan mest om den tekniska delen av frågan. De kan relativt lätt lyfta upp "resan dit" i sina respektive appar och inför funktioner för att planera resan. Frågan om hur svårt det är rent tekniskt har att göra med vilka data som finns att tillgå och vem som tar ansvar för dessa data. Om det finns data av god kvalitet och lämpliga API-er (gränssnitt för att skicka och ta emot data) så har de egen kompetens att lösa det.

En funktion för samåkning är den del som kommit längst. Laget.se och SportAdmin har redan den funktionen. SportAdmin har haft funktionen ett tag och menar att den fungerar bra. Det är mindre andel, gissningsvis 10 %, av klubbarna som använder funktionen, men de som gör det är nöjda.

Några av apputvecklarna fick höra de ganska negativa svaren från utövare och föräldrar, där de säger att de inte behöver någon app för att planera resor eller chatta. En person förklarade *"...det brukar vara så. Innan vi fick smarta telefoner så var det få som trodde att de behövde alla appar vi har idag. Men när man väl vant sig med enklare lösningar så vill ingen byta tillbaka."*

En funktion för att planera kollektivresor har inte integrerats i någon av apparna till dags dato (maj 2024). Det finns färdigutvecklade karttjänster, exempelvis Google Maps, som kan planera kollektivtrafikresor vid en viss tid. Dessa tjänster används redan idag av utövarna, men de skriver in tid och plats manuellt i en extern app. Eftersom klubbappen redan har tid och adress så blir det betydligt enklare.

De intervjuade på appföretagen säger att integrera planeringen av kollektivtrafikresan är en relativt enkel utveckling. Det kräver tid av utvecklarna, men kräver ingen innovation eftersom man bara integrerar en färdig lösning. Det hela underlättas mycket av att det finns ett nationellt anläggningsregister.

Appföretagen pekar ut en punkt på önskelistan som är svårare: Att köpa och boka biljett inne i appen. Det blir helt enkelt för krångligt att hantera ändringar, återköp, förseningar med mera.

Sverige saknar idag ett nationellt bokningssystem för kollektivtrafik. Det finns förslag på en sådan lösning, det kallas Sverigebiljett en eller Sverigekortet¹⁵. När en sådan lösning blir verklighet så skulle det göra det lättare att utveckla funktion att köpa biljetter direkt i klubben. En mellanlösning är att kunna länka till en extern biljettbokning.

En fråga som inte fått ett tydligt svar är om det kan finnas chanser till merförsäljning för appföretagen. Utövare kan få erbjudanden om rabatter, exempelvis *”föräldrar som följer sina barn till träning åker gratis på Upplands lokaltrafik på helgerna”*. Ledare som planerar en gruppresa till kan få rabatter på tåg, charterbussar och hyra av minibuss. Det finns en potential här, men det är oklart om appföretagen kan tjäna pengar på det och om de får merarbete av det. Möjligheten att lägga in erbjudanden i apparna finns, så långt står det klart – men hanteringen av rabattkoder är troligen bättre att lägga på idrottsrörelsen. Det är en fråga som behöver utredas, men som kommer senare – frågan är bara aktuell när det finns en funktion för reseplanering som inkluderar kollektivtrafik.

6.4 Övriga

I gruppen övriga aktörer hitt vi de som inte medverkar i det dagliga planerandet av resor, men som är viktiga för att driva förverkliga en lösning.



I forskarvärlden finns en aktör som kan spela en viktig roll: Centrum för idrottsforskning, CIF¹⁶. De har redan bestämt sig för att ta tag i frågan om nationellt anläggningsregister. En kontakt har tagits där vi diskuterat möjligheten att samarbete kring ett fortsättningsprojekt där ett anläggningsregister kan ingå som en huvudpunkt.

Kommuner och regioner påverkar resandet generellt, med allt från bilfria zoner till att planera busstrafik, men de har ingen tydlig roll kring idrottens resor och därför har vi inte undersökt dom närmare. Men ett nationellt anläggningsregister skulle vara en lättnad för kommunerna, med tanke på resursutnyttjandet. Regionerna skulle kunna vara intresserade att underlätta det kollektiva resandet. Därför kan SKR vara en relevant aktör i det planerade fortsättningsprojektet.

Vi har haft korta möten med olika aktörer som kan erbjuda transportlösningar. Där finns enskilda regionala kollektivtrafikbolag, charterbussföretag och hyrbilsföretag. De är intresserade av lösningen och vill gärna prata om möjligheten att erbjuda rabatter. Deras intresse handlar om en möjlighet att sälja fler resor, men har ingen större roll i att bygga upp lösningen. För att det skav vara relevant att prata vidare så måste både den digitala tjänsten utvecklas och det nationella uppdraget klargöras. De insikterna räckte för vårt arbete, och därför gjorde vi inga fördjupade intervjuer.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

erbjudanden och andra sätt att stimulera kollektivtrafik. Då är det dags att ta upp dialogen med Svensk kollektivtrafik.

Svensk kollektivtrafik¹⁷ är en intresseorganisation för regional kollektivtrafik i Sverige. De är viktiga som påtryckare i kollektivtrafikfrågor. När en digital tjänst som vi föreslagit är utvecklad kan den byggas på med

Det finns ett antal aktörer som tillhandahåller geografiska data. Främst Lantmäteriet, men också de som tillhandahåller tjänster baserade på geografiska data, som Google. När det gäller

¹⁵ 2023 lanserades begreppet Sverigebiljetten av Vänsterpartiet och begreppet Sverigekortet av Miljöpartiet. Läs mer på <https://skiftet.org/app/uploads/2024/02/Rapport-Sverigekortet-Skiftet-Cogito.pdf>

¹⁶ <https://centrumforidrottsforskning.se/>

¹⁷ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/>

anläggningsregister så finns även en privatperson som samlat en stor mängd data. I ett fortsättningsprojekt behöver dessa kontaktas för att klarlägga förutsättningarna.



Det finns flera ideella organisationer som arbetar med inkludering som skulle kunna medverka till att fler åker tillsammans till idrottsaktiviteter. Den organisation som vi bedömer har störst potential är Generation Pep¹⁸. De arbetar för att aktivera unga, inte bara till idrott, vilket ligger i linje med vårt projekts mål att få fler att resa tillsammans.

Ytterst har regering och riksdag övergripande styrmedel som kan påverka resvanorna. Ingen i studien har föreslagit ändrad lagstiftning, beskattning eller något som hör till riksdagens område. Däremot har det kommit förslag på att ha en dialog med regeringen. En nationell insats för att få fler att resa tillsammans till idrott är samhällsekonomiskt lönsamt samtidigt som det ger fördelar för miljömässig och social hållbarhet. Men är frågan mest relevant för socialdepartementet eller miljödepartementet? Vi mailade båda vilket ledde till ett första möte med en tjänsteman på socialdepartementet där vi presenterade preliminära resultat från studien. Under det planerade fortsättningsprojektet kommer den dialogen att fortsätta.

6.5 Systemlösningar

Som ett första delresultat av studien var att vi satte upp tre systemlösningar, A, B, C. I början av projektet såg vi A och B som mest genomförbara, men genom arbetet visade det sig att C – utan tvekan – var den som har störst potential att lyckas. Lösning C hindrar inte A eller B, och lösning C ger förutsättningar för vidare innovation.

Systemlösning A

Utövaren äger ner en app för samåkning och kollektivt resande. Appar för kollektivresande finns, exempelvis Google Maps, så vi tittar mer på samåkningen i lösning A. En generell app för samåkning har flera fördelar, exempelvis att den inte är begränsad till en viss klubb, eller ens idrott. En person kan ju ägna sig åt fler än en idrott och kan hitta fler möjligheter till samåkning. En stor fördel med lösning A är att det finns ett annat Vinnova-finansierat projekt, Skjutsgruppen¹⁹, som kommit långt, och visat goda resultat.



Skjutsgruppen har ett tydligt miljöfokus och startat upp samarbeten med flera stora organisationer som Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Turistföreningen och Friluftsrämjandet. Det fungerar så att man blir individuell medlem för 80 kr per år, och kan sen erbjuda skjuts och få skjuts av alla andra. Om man är medlem i en av de föreningar som gått med, exempelvis Friluftsrämjandet, går man med via deras hemsida utan att betala extra.

Skjutsgruppen började som en facebookgrupp 2007 och har nu växt till en väl fungerande organisation.

Våra fokusgrupper med utövare visade tyvärr att den här typen av lösning inte går att föra över till barn och unga rakt av. Det främsta skälet är trygghet, varken de unga eller deras föräldrar vill använda en app där människor utanför klubben kan använda. Det är ingen som vill ta risken att ett barn blir skjutsad av en främmande person. Man verifierar sig med bank-id, men det är inte tillräckligt när barn ska ha skjuts enligt de som svarade i våra fokusgrupper. Även om det skulle gå att begränsa åtkomsten, så fanns en stor skepsis. Tryggheten finns i klubben, vänkretsen och i det lokala grannskapet. Skjutsgruppen och liknande lösningar bygger på en gemenskap kring

¹⁸ <https://generationpep.se/sv/>

¹⁹ <https://skjutsgruppen.se/>

ett gemensamt intresse för samåkning och miljö. Våra fokusgrupper såg inga förutsättningar för systemlösning A. Det här illustrerar frågans komplexitet: En lösning som Skjutsgruppen kan fungera utmärkt för vissa målgrupper, men andra målgrupper kräver andra lösningar. Digitala verktyg fyller en viktig roll för ett mer effektivt resande, men det finns inte en lösning som passar alla.

Idrottsorganisationerna visade ett visst intresse för lösning A men delade också oron kring barns trygghet. En intervjuad på orienteringsförbundet menade att Skjutsgruppen är en bra lösning som kan passa för friluftssporter, men det kräver också en del säkerhetstänk, som att begära utdrag ur belastningsregistret och krav på alkoholås.

Appföretagen visade inget affärsmässigt eller tekniskt intresse för systemlösning A, det är en annan affärsidé. En av de intervjuade beskrev jämförelsen med Skjutsgruppen *"Deras affärsidé handlar om delningsekonomi, vår affärsidé är att förenkla vardagen för idrottsklubbar."*

Systemlösning B

Den här lösningen liknar mest det som finns idag. Appföretagen har redan appar och kan utveckla sina produkter med tjänster för att resa tillsammans. Startsträckan är kort eftersom appföretagen redan har appar och företagen har egen kompetens att införa de kompletterande tjänster som kan vara aktuella.

Appföretagen har en tydlig affärsmässig drivkraft att förbättra sina appar med fler tjänster. De kan inte ta extra betalt, men har flera andra skäl som gör att de kan vinna i konkurrensen (se 6.3.2). Det stimulerar innovation och en långsiktig finansiering. Appföretagen har funnit i många år och visat prov på produktutveckling och ekonomisk livskraft.

Ett bevis på att appföretagen har egen kraft att utveckla tjänster för att resa tillsammans är att SportAdmin och Laget.se som redan utvecklat en lösning för samåkning som nu varit i drift något år.²⁰ Enligt företaget är de klubbar som använt tjänsten mycket nöjda.

De appföretag vi intervjuat säger alla ett det är rimligt att, förutom samåkning, är rimligt att bygga in en lösning för kollektivtrafik. Det finns färdiga karttjänster som kan implementeras i de egna apparna.

Våra fokusgrupper med utövarna tyckte den här lösningen fungerar bra. De känner sig trygga med den, eftersom det är samma app som de använder redan idag. Det är tydligt att när klubben har valt en app, då litar också utövarna på den. Det är inga i våra fokusgrupper och intervjuer som själva hade oro för att dela personuppgifter på sig eller sina barn, men det var flera som uttryckte medvetenhet om att man ska vara försiktig. Att utövarna tycker att systemlösning B och C fungerar bra betyder inte att alla tycker att den behövs. Många uttrycker att det fungerar bra som det gör nu, att man hoppar till andra appar för att få kartinformation, tidtabeller och kontakt med andra.

Appföretagen gav en mer komplex bild av systemlösning B. Å ena sidan är det den lösning som är mest naturlig för dem, det är så de har arbetat hittills. Det är uppenbart att det är en rimlig lösning eftersom två appföretag redan utvecklat en lösning för samåkning. Det finns en konkurrenssituation där företagen är försiktiga att dela information om hur man jobbar och planerar sin framtid, så vi kan inte dela alla deras tankar här i rapporten. Lite förenklat kan man säga att alla företag skulle kunna utveckla sina appar med verktyg för att planera resande, men

²⁰ <https://www.sportadmin.se/samakning/>

konkurrens och kundernas behov styr om det verkligen kommer ske. I dagsläget finns inga tydliga signaler från kundsidan och det gör att man inte har frågan högst upp på agendan.

Ett viktigt resonemang handlade om det verkligen är appföretagen som ska investera i detta. En intervjuad person på ett appföretag sa *"Det är samhällsekonomiskt slöseri att tio företag ska uppfinna hjulet var för sig. Om RF utvecklar en tjänst så kan alla appföretagen använda den och bygga vidare på den. Inte nog med att alla klubbar får bättre appar, det blir kvalitetssäkrat på ett annat sätt också."*

Det senaste resonemanget är kopplat till ett nationellt anläggningsregister. Idag har alla appföretagen en utmaning kring funktionen där idrottsledarna anger plats för en aktivitet (anläggning). Ofta får idrottsledaren skriva in platsen i ett fritextfält. En intervjuad beskriver det som *"Det är en halvmessyr, som gör att vi missar funktionalitet och som skapar felkällor."* En ideal lösning enligt samma person är en rull-list som visar alla aktuella anläggningar. Varje anläggning finns där med namn, gatuadress, GPS-position och länk till karta. Bara i undantagsfall ska fritextfältet användas, exempelvis om en orienteringsklubb träffas vid en skogsparkering eller en löpargrupp träffas vid en staty. För att det ska fungera optimalt så måste anläggningarna vara sorterad på kommun, idrott, anläggningstyp. Exempelvis ska en curlingklubb bara få upp anläggningar där man kan träna curling i närheten, och vill man ha ett större sökområde ska måste man aktivt välja det.

Systemlösning C

Här organiseras appen nationellt. Det betyder inte att det blir en ny app som konkurrerar ut befintliga klubbappar. Det betyder inte heller att alla som har en klubbapp behöver använda ytterligare en app för att planera sina resor. Jämför med IdrottOnline, en digital tjänst som kan användas enskilt, men som vanligen används via klubbapparna. Användarna behöver inte själva logga in i IdrottOnline, klubbappen delar data med IdrottOnline. På samma sätt kan en funktion för reseplanering fungera. Data och grundläggande funktionalitet finns centralt, det kan vara som en del av IdrottOnline.

Den mest uppenbara nationella aktören är RF, ingen av de vi intervjuat har föreslagit någon annan. RF har ett stort förtroende och det är naturligt att ansvaret för datakvalitet och grundfunktionalitet finns där.

Ur utövarnas perspektiv skiljer sig inte systemlösning B och C särskilt mycket. En skillnad är att C känns något tryggare när RF har ett tydligt ansvar och sköter en större del av datahanteringen.

Ur idrottsorganisationernas perspektiv är det en större skillnad. Systemlösning C innebär att RF ta på sig ett ansvar, och får ett uppdrag kring att resa tillsammans. Eftersom RF sätter normen i idrottsvärlden så kommer ett sådant uppdrag ge avtryck på alla nivåer bland idrottsorganisationerna. Respektive förbund kan utveckla sina policies kring resande. Det i sin tur leder till att det kommer upp på agendan i alla klubbar.

Idrottsledarna säger att de lyssnar på förbundens och RF:s riktlinjer. Om RF arbetar för att fler reser tillsammans är det naturligt att man som ledare sprider vidare det i kulturen på klubben.

Uppföljning är en viktig del i idrottsrörelsen. Man har en vana att rapportera sin verksamhet uppåt i hierarkin. Exempelvis finns idag ett väl etablerat system med närvaroregistrering kopplat till ekonomiskt stöd. Om resandet ingår i RF:s uppdrag så innebär det att det också går att följa upp. Hur det ska följas upp är en öppen fråga som vår studie inte svarar på, men en slutsats är tydlig: Med systemlösning C har RF inte bara ett ansvar utan också tillgång till data och verktyg som underlättar uppföljning. Lösningarna B och C är mycket svårare att följa upp.

Enstaka personer har lyft IT-säkerheten, att det skulle vara mindre risk för dataintrång och otillåten spridning av personuppgifter om RF har ansvaret jämfört med att appföretagen driver det. Vi kan inte bedöma det, men kan konstatera att data skickas mellan appföretagen och RF idag (exempelvis via DAK-formatet²¹)

Appföretagens resonemang kring lösning C hänger samman med det vi beskrivit under lösning B. Ju bättre data och ju bättre funktioner de kan få från RF, desto bättre tjänster kan de erbjuda sina kunder. Istället för att lägga personalresurser på att utveckla grundläggande funktioner så kan de ta ett steg vidare och bli ännu bättre. Återigen nämns bristen på ett nationellt anläggningsregister som något som hämmar innovation. En intervjuad säger *"om du ska göra ett verktyg som visar hur kan resa från A till B, så kan det ju vara smart att ha koll på var B ligger. Det är knappast vi appföretag som ska lösa det."*

Den samlade bilden är att lösning C har bäst förutsättningar att lyckas. C hindrar inte heller A eller B. Vuxna som är engagerade i olika föreningar kan använda Skjutsgruppen. En app som SportAdmin kan fortsätta med sin funktion för samåkning, och när en nationell lösning lanseras efter ett par år så kan SportAdmin utveckla och förbättra sin funktion ytterligare.

De potentiella hinder för lösning C som kommit upp är två: Dels att RF idag inte har ett uppdrag kring resandet. Dels att det saknas ett nationellt anläggningsregister. Utöver det krävs förstås en utformning, finansiering och långsiktig organisation av den digitala tjänsten. Det fortsättningsuppdrag vi föreslår kan ge svar på det.

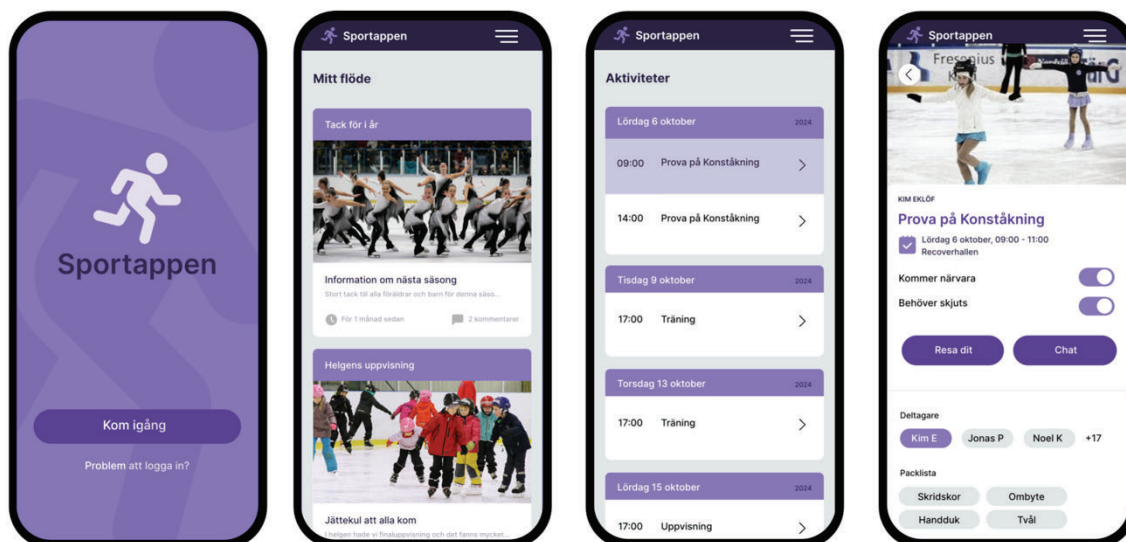
6.6 Prototyp

Efter första omgången av fokusgrupper och intervjuer kom vi till steget "prototyp 1". Där illustrerade vi hur en tänkt app skulle kunna fungera. Vi använder ordet "prototyp" här för visuella bilder på en tänkt mobilapp som visar den ur utövarens vy. De intervjuade kan inte själva klicka runt och testa appen, istället används prototypen som en Powerpoint av intervjuledaren för att växla mellan vyer.

Prototyp 1 är utformad utifrån utövarnas önskemål om att förenkla planerandet av resor. Detta har vi anpassat utifrån idrottsorganisationernas och appföretagens svar om praktiska möjligheter och lämplighet med tanke på organisation, ekonomi och juridik. Exempelvis vore det bekvämt för utövarna att kunna köpa biljetter till kollektivtrafiken inne i appen, men det har vi inte tagit med eftersom det krävs orimligt mycket arbete att genomföra. Där ligger grundproblemet att Sverige saknar ett gemensamt bokningssystem för kollektivtrafiken, om och när det blir löst så skulle det kunna integreras även in i en tjänst för idrottens resor.

Den första prototypen visades för samma fokusgrupper och intervjupersoner som tidigare. Det gjorde att de vi säkrare kunde veta att de vi intervjuade faktiskt såg samma lösning framför sig. Efter fokusgrupperna och några av intervjuerna gjordes några justeringar av prototypen. Den sista versionen som visades såg ut så här:

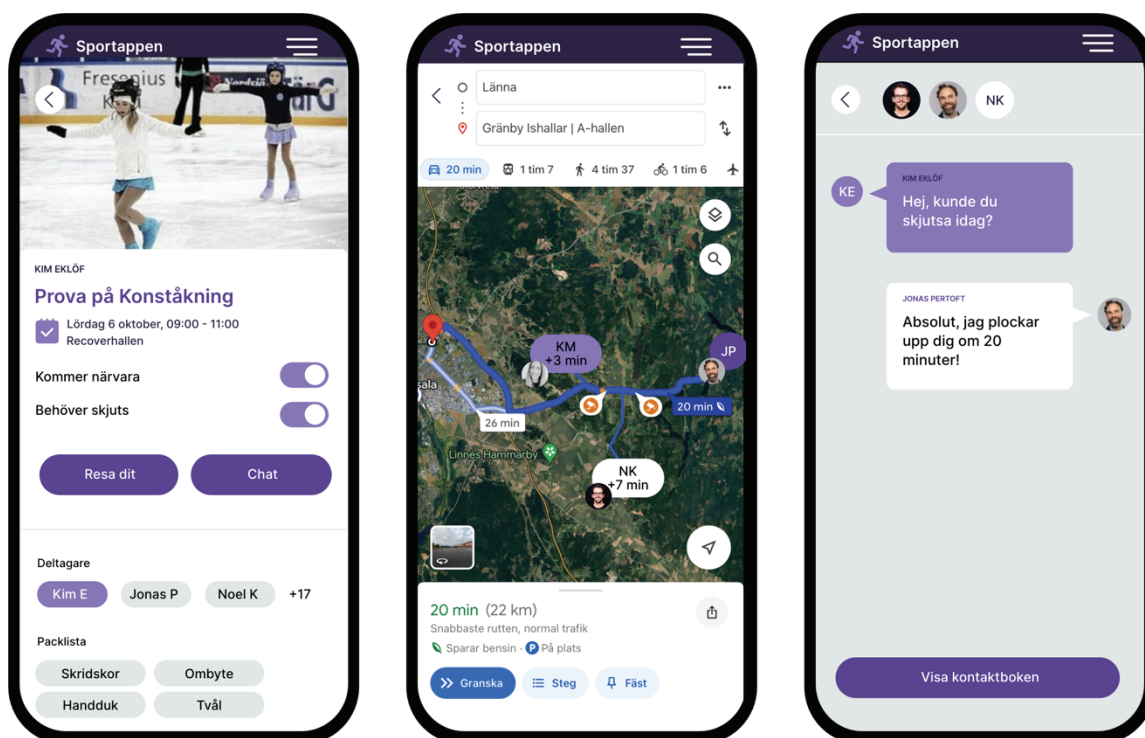
²¹ Vad är DAK-formatet, Svenska Föreningssystem, <https://www.sverigesforeningssystem.se/dak-formatet/vad-ar-dak/>



Dessa exempelbilder från prototypen visar att vi gjorde en generell grafisk profil. Syftet med den grafiska formen är att å ena sidan inte förknippas med ett visst varumärke, samtidigt som det ska kännas som en professionellt utformad app. Om prototypen ser ofärdig ut riskerar de intervjuade att färgas och bli mer negativa. Med en god grafisk design kan de intervjuade istället fokusera på innehållet.

Andra och tredje bilden ovan visar att apparna – som man är van från förr – utgår från aktiviteten. Det är en viktig del i förklaringen: Även om vårt projekt handlar om resandet så ska man inte se det som en separat reseapp. Istället vill vi visa det som en förbättring av den klubbapp som man är van att använda. Vi väljer att visa den så och i mobilformat för att göra det lätt att förstå. Den färdiga digitala tjänst kan komma att användas i flera skepnader, både på mobil och stationär dator, både i den vanliga klubbappen och som separat app.

Utövaren öppnar alltså appen för att veta något kring aktiviteten. Den fjärde bilden visar hur resan presenteras som en del av aktiviteten – ett exempel på nudging. Appföretagen som ser prototypen förstår att de kan välja att presentera reseplaneraren i den form de själva önskar och i sin grafiska profil.



De här tre bilderna från prototypen visar själva reseplaneraren. Första bilden visar egentligen bara att utövaren kan visa intresse att åka till en aktivitet och om man är intresserad av att få skjuts.

Ett tryck på "resa dit" leder till andra bilden, som är den som gett flest "aha-reaktioner". Det är samma funktioner man är van vid från Google Maps. Det finns fler karttjänster som fungerar lika bra, det viktiga är att man kan välja resätt: gå, cykla, bil och kollektivtrafik. Anledningen att vi valt just Google Maps är att det är den mest använda kartfunktionen, vilket ger igenkänning och trygghet. Chansen att förändra ett beteende är större om vi utnyttjar vanor och miljöer som personen är van vid.

Det är inte bara utseendet som ser ut som Google Maps, det är mjukvaran Google Maps som är integrerad i appen²². Skillnaden mot att användaren öppnar Google Maps separat är att all information redan är ifylld. Startpunkten kan vara nuvarande plats, exempelvis en förälder som är på en arbetsplats, men eftersom appen har personens bostadsadress så kan den vara inskriven från start. Destinationen är ifylld, eftersom appen utgår från aktivitet.

Bildens exempel med Gränby ishallar illustrerar samtidigt problemet med destinationsdata. Gränby i Uppsala har flera idrottsanläggningar på samma plats. Där finns fyra ishallar, en multihall, en tennishall, en utearena för friidrott och en crosscykelbana. Området kallas olika saker i folkmun och respektive hall har olika namn. Omvi bara tittar på ishallarna så finns fyra stycken och väl på plats så ser man att de heter A, B, C, D. A-hallen hette 2020 – 2023 Uppsala Bilforum Arena, och heter nu bara Gränby Ishall. D-hallen hette 2011 – 2021 Relitahallen och heter sedan dess Recover-hall²³. Kommunen kallar området Gränby sportfält, och där ligger

²² Google maps kan integreras i olika digitala tjänster, både på webbplatser och i mobilappar, ett exempel: <https://developers.google.com/maps/documentation/android-sdk/start>

²³ <https://recover.se/articles/relita-hallen-byter-namn-till-recover-hallen>

finns tre ishallar som kallas Gränby ishallar A-C24. Varje hall sedan olika gatuadresser med flera ingångar. Den här röran är vanlig runtom i Sverige.

Andra bilden ovan visar fliken med egen bil och där kan man se andra personer på kartan, alltså andra som ska gå på aktiviteten och som är intresserade att få skjuts. Hur stor omväg det blir visas i minuter.

Appen har dessutom tid för aktiviteten. Här finns en möjlighet att idrottsledaren kan skriva en lämplig tid att komma, exempelvis om det är konståkning i Gränby ishall så är det lämpligt att vara där 10 minuter före. Kartfunktionen visar då avresetid för att vara där i rekommenderad tid.

Sammantaget betyder det är mycket enklare att planera sin resa med klubbappen jämfört med att byta app och skriva in adresser och tider själv.

På samma sätt blir det mycket lättare att kontakta andra i laget som kan vara intresserade att åka med. Man kan klicka på namnet eller ikonerna för en annan person för att ta kontakt. Meddelandet kan skickas i appens chat (exempel i tredje bilden ovan), som eller SMS eller andra anslutna meddelandeappar. Det handlar bara om några färre knapptryckningar, men det ökar sannolikheten att man är kvar i appen och där uppmuntras man att resa tillsammans. Här får vi alltså en gemensam yta där det kan kännas lättare att ställa frågor om resor, jämfört med hur det fungerar idag (där en individ måste ta initiativ och själv skapa en grupp).

Om personen istället valt kollektivtrafik så visas snabbaste rutt med kollektivtrafik. I exemplet med en resa från Länna till Gränby ishall är det alltså exakt samma information som idag ges på Google maps. En resa tar en timme, 16 minuter. Buss 809 avgår 08:13 till Uppsala resecentrum där man byter till buss 3 kl 09:10 och avslutar med tre minuters promenad.

Det vi behöver betona när vi visar prototypen för utövarna är att deras klubbapp redan idag har i stort sett all data, adresser och tider. SportAdmin och Laget.se har även godkännande till samåkning, övriga appar saknar den datan i dagsläget.

6.7 Sverige och världen

Vi har inte funnit några exempel från andra länder kring hur man får fler att resa tillsammans till idrottsaktiviteter. En förklaring kan vara att Sverige har bättre förutsättningar, bland annat beroende på att vi har en nationell organisation i form av RF som faktiskt kan samordna aktiviteter kombinerat med att vi har en relativt lätt hantering av personuppgifter, med personnummer.

Ett möjligt hot skulle kunna vara att utländska företag kommer in på svenska marknaden för klubbappar, men vi har inte fått några indikationer på det – däremot tvärtom, att svenska företag etablerar sig utomlands. Att planera en idrottsresa är inte annorlunda än att planera andra resor och där ett utländskt företag som Google ledande. Det är tillgången till aktivitetsdata som tillför användare värde och det är där svenska företag kan konkurrera. Detta är ytterligare ett argument varför den digitala tjänsten som vi undersökt bör integreras i klubbappen.

Här har Sverige möjlighet att bli pionjär och appföretag och andra som arbetar med de digitala tjänsterna kan få möjlighet att sälja sina tjänster utomlands. På så vis kan projektet leda till FFI:s långsiktiga vision att Sverige leder den globala omställningen till hållbara vägtransporter.

²⁴ <https://arenorochfastigheter.uppsala.se/idrotts--och-fritidsanlaggningar/idrottsanlaggningar/granby-ishallar/>

7 Spridning och publicering

7.1 Kunskaps- och resultatspridning

Hur har/planeras projektresultatet att användas och spridas?	Markera med X	Kommentar
Öka kunskapen inom området	X	Det är den första studien som tar ett brett grepp på idrottsresor och föreslår den här typen av resor. Vi sprider rapporten till samtliga som medverkat i studien. Vi har tagit del av andra Vinnovafinansierade projekt och delar denna rapport med dessa.
Föras vidare till andra avancerade tekniska utvecklingsprojekt	X	Vi planerar att själva tillsammans med andra aktörer söka medel till ett fortsättningsprojekt under hösten 2024. Vi har inlett en diskussion med Centrum för idrottsforskning (CIF) som planerar att ta tag i frågan om nationellt anläggningsregister i samverkan med Riksidrottsförbundet (RF).
Föras vidare till produktutvecklingsprojekt	X	Vi planerar att själva tillsammans med andra aktörer söka medel till ett fortsättningsprojekt under hösten 2024. Även appföretagen har ett intresse att driva på utvecklingen, de har (i olika grad) en ständigt pågående produktutveckling. Samtliga får rapporten tillsänd.
Introduceras på marknaden		Denna ligger minst ett år framåt i tiden.
Användas i utredningar/regelverk/ tillståndsärenden/ politiska beslut		Inget konkret i dagsläget, men vi har tagit ett första möte med en tjänsteman på Socialdepartementet för att berätta om projektet och lyssna på möjligheterna för exempelvis ett regeringsuppdrag kring idrottsresor.

7.2 Publikationer

Vi har inte gjort några vetenskapliga publikationer. Förutom den här rapporten så finns materialet tillgängligt på webben <https://sodratornet.se/resa-tillsammans-till-traning-och-tavling/> och i olika presentationer för möten och seminarier. Tidningarna Resumé²⁵ och Miljö & Utveckling²⁶ har skrivit om projektet i samband med uppstart. När denna rapport är publicerad planerar vi att sprida den ytterligare.

²⁵ <https://www.resume.e/marknadsforing/strategi/sodra-tornet-far-innovationsstod-ska-losa-idrottens-storsta-miljoproblem/>

²⁶ <https://miljo-utveckling.se/sa-kan-idrottsresorna-minska-maste-hitta-en-hallbar-affarsmodell/>



En sammanfattning av projektet presenteras som en Powerpoint för potentiella samarbetspartners och andra intresserade. För att underlätta spridning fotades bilden på syskonen Vera och Johan vid deras busshållplats. Bilden används som ett slags bild-logo, som externa parter kan sprida utan problem med upphovsrätt.

8 Slutsatser och fortsatt forskning

Den viktigaste slutsatsen är att det finns en kostnadseffektiv lösning som gör det lättare att resa tillsammans. Den lösningen bygger dels på att en nationell aktör som RF får uppdraget och ansvaret att driva frågan och dels bygget av en digital tjänst. Den digitala tjänsten behöver inte byggas från noll, utan bör istället bygga vidare på de appar som idrottsutövarna redan använder idag. Sverige har ledartröjan på det här fältet och bör ta till vara på den chansen.

8.1 Slutsatser om att resa tillsammans till träning och tävling

De viktigaste slutsatserna ur FFI:s perspektiv i sammanfattning:

- Resandet till idrottsaktiviteter styrs av vanor och attityder som är svåra att påverka. De som har bäst förutsättningar att förändra är idrottsrörelsen själva – de har en central roll för att sätta resvanor, särskilt bland barn och unga.
- Idag saknar idrottsrörelsen ett uppdrag kring resandet. Föreningarna har möjlighet att göra skillnad, från första uppstartsmöten till dagliga rutiner, och för att det ska ske behöver RF få och ta uppdraget att verka för att fler reser tillsammans.
- Miljöargumenten ger svag effekt på merparten av utövarna. Argument om social hållbarhet har större chans att påverka. Genom att argumentera om sammanhållning och inkludering kan vi förändra beteenden som i sin tur leder till minskat ekologiskt avtryck. Där har idrottsrörelsen en viktig roll som kan sätta avtryck på hela samhället.
- Stress och vardagspussel spelar störst roll för att påverka beteendet hos skjutsande föräldrar. Det indikerar att ett verktyg som gör reseplanerandet lättare skulle kunna få

effekt och att argumentationen ska handla om förenkling, snarare än miljö.

- Genom att förenkla planeringen av resor till träning och tävling kan vi stimulera fler att resa tillsammans (nudging).
- Idag finns en onödigt hög känslomässig tröskel för individer att våga ställa frågan om att resa tillsammans och ta på sig jobbet att organisera en chatgrupp i WhatsApp eller motsvarande. Tröskeln kan sänkas med en digital tjänst.
- För att det ska fungera krävs att alla i klubben kommunicerar i samma app eller kanal. Det kräver i sin tur att föreningen driver frågan om en gemensam chat, som gärna får finnas integrerad i klubbappen.
- Planeringsverktyget med tillhörande chat bör integreras i befintliga appar som utövarna redan använder, inte genom ytterligare appar.
- Redan idag finns största delen av datan som krävs i RF:s och appföretagens system. Ett problem är dock avsaknad av ett nationellt anläggningsregister.
- Det finns starka och kompetenta aktörer i form av RF och appföretagen som kan äga och driva den digitala tjänsten. Det borgar för en långsiktig lösning med hög kvalitet.
- Sverige är ledande i frågan och kan exportera lösningen. Det ger affärsmöjligheter till innovativa appföretag och andra involverade.

8.2 Fortsatt forskning

Vi föreslår därför ett fortsättningsprojekt som utgår från dessa förutsättningar: Att RF får ett nationellt uppdrag och att den digitala tjänsten samordnas nationellt, för att sen appföretagen kan integrera tjänsten i sina appar och innovera vidare.

Tack vare att det finns så mycket på plats så bedömer vi vägen till förverkligande som relativt kort. Att RF tar på sig uppdraget att arbeta med resor är mer ett policybeslut. Den digitala tjänsten har mycket förspant tack vare appföretagen, IdrottOnline och Svenska Föreningssystem. Samtidigt ska man ha respekt för att digitala projekt är mer komplexa än vad som först kan anas. Fortsättningsprojektet behöver göra ett gediget arbete i att strukturera och koppla samman data till nyttiga funktioner. Även om RF har tillgång till ett anläggningsregister med 13 000 adresser så återstår många frågor kring ägandeskap, struktur och hantering.

Ett fortsatt projekt bör också ha i åtanke möjligheten att exportera lösningen till andra länder.

Vårt projekt kan inte ge svar på hur mycket resvanorna ändras med den lösning vi föreslår – det är en fråga som är svår att ge svar på och det är knappast fruktbart att ägna resurser till att svara på. Vår förstudie konstaterar att den lösning vi föreslår är kostnadseffektiv och det finns en uppenbar samhällsnytta i att lättare kunna planera effektivare resor. Ett fortsatt projekt kostar, och en påtaglig del av kostnaden handlar om att bygga upp ett nationellt anläggningsregister. Bara på punkten om anläggningsregister ser vi så tydliga samhällsekonomiska vinster att det motiverar ett fortsatt projekt. Här föreslår vi alltså att inte forska vidare kring prognoser, vi vet tillräckligt för att motivera en fortsättning.

Idag kan det upplevas som krångligt och pinsamt att vara den som i klubben som ställer sig upp och föreslår en chatgrupp för samåkning. En förälder beskrev det som att *"man vill inte framstå*

som *krånglig och lat*". Vår förstudie pekar på att appen kan vara det forum där man kan ställa en fråga och ge svar på ett enklare, och mer avslappnat sätt. Ett fortsatt projekt behöver arbeta vidare på hur en sådan chat kan fungera för att stimulera fler kontakter. Projektet behöver också ge svar på hur det blir lätt att och tryggt att få påminnelser och meddelanden i den kanal man önskar (SMS, mail, SnapChat, WhatsApp, Messenger). Våra fokusgrupper tyder på att WhatsApp är mest populär för att samordna samåkning – ett fortsättningsprojekt bör därför undersöka om man antingen kan integrera WhatsApp eller erbjuda en bättre lösning integrerad i den digitala tjänsten/klubbappen. Ett annat sätt som bör utforskas är att använda AI för att lättare hitta rätt person att prata med och förslag på meddelande att skicka.

Ett fortsatt projekt borde också undersöka hur vi kan använda AI för andra syften. Exempelvis för att visa på miljövinster av olika sätt att resa, eller göra resemönster mer underhållande med spelifiering (gamefication).

En av slutsatserna handlar om balansen mellan miljömässig och social hållbarhet. Det skulle kunna vara en fråga att forska vidare på. Vår ansats var att effektivisera resandet av miljöskäl. Studien har visat att argumenten kring social hållbarhet har större potential att förändra utövarnas resvanor. Idrotten har sedan länge ett socialt patos, så det är också en tydligare motivation för idrottsorganisationerna. Även om målet är miljömässig hållbarhet så visar vår studie att det är alltså mer givande att använda argument kring social hållbarhet för att ändra beteende. Vi har inte sett någon vetenskaplig studie som bekräftar detta, men det kan vara en viktig insikt för andra satsningar. En teori vi har är att projekt som arbetar med miljömässiga argument i första hand, som Double Impact och Skjutsgruppen, når fram när det finns eldsjälarna som också drivs av miljömässiga argument – men en bredare satsning som vi föreslår vinner mer på att betona de sociala argumenten i första hand. Det ena utesluter inte det andra, frågan är bara vilket argument som kommer först.

Att främja kollektivresor och samåkning kan faktiskt också skapa flera resor. Det är viktigt att notera i fortsatt forskning. Som vi nämnt tidigare missar barn och unga möjlighet till idrott på grund av att det saknas transportmöjligheter. Det finns faktiskt exempel på att kollektiva lösningar ger ökat resande. Den miljömässiga vinsten blir då mindre, men det blir en desto tydligare vinst för den sociala hållbarheten. Det tydligaste exemplet vi hittat är Bandykul i Uppsala²⁷. Under bandysäsongen går tio bussar per vecka och plockar upp barn på olika skolor, i och runt Uppsala, och skjutsar till bandyträning. Den intervjuade på Bandykul bedömer att en högst en tredjedel av dessa skulle komma på träningarna om det inte vore för bussarna. Bandyklubbarna fångar upp helt nya grupper i samhället och upplever att sporten får en rejäl skjuts. Bandykul är en framgångssaga sedan femton år. Flera av Uppsalas största företag sponsrar, en vinst för dem är att deras anställda kan jobba lite längre utan att behöva hämta barnen från skola och fritids. Det innebär också ett bättre utnyttjande av anläggningar eftersom Bandykul kan nyttja tider på eftermiddag som annars skulle stå tomma.

²⁷ <https://bandykul.se/>

9 Deltagande parter och kontaktpersoner

SÖDRA TORNET

Södra tornet, <https://sodratornet.se/>
Kontaktperson: Jonas Pertoft, projektansvarig,
jonas@sodratornet.se, 070-36 36 262

BEYOND

Beyond Research, <https://www.beyondresearch.se/>
Kontaktperson: Sofia Molin, research manager,
sofia@beyondresearch.se, 073 367 81 88