



Utvärdering av #bussigkompis II
Vintern 2018-19



Innehåll

Kort om projektet	3
Sammanställning av deltagarnas resedagböcker	3
En vinst för klimatet!.....	4
Ekonomiskt att välja bussen.....	5
Sammanställning av enkäter.....	5
Deltagarnas resvanor	6
Bussåkande under projektperioden.....	6
Viktiga faktorer	7
Fortsatt bussåkande.....	7
Det pratas om bussen!.....	8
Deltagarnas inställning till kollektivtrafiken.....	8
Deltagarnas största aha-upplevelser under projektet	8
Projektutvärdering	9
Projektets förväntningar på deltagarna.....	9
Busskorten	9
Övriga kommentarer från deltagarna om projektet	9
Deltagarnas resvanor ett halvår efter #bussigkompis	10
Workshop med deltagarna – bevara och förbättra	11
Hemma & på väg till bussen.....	12
På hållplatsen	12
På bussen	13
Framme	13
Till sist - tips från deltagarna för att få fler att åka buss.....	13

Kort om projektet

Projektet #bussigkompis genomförs som en del av L till Å – hållbart resande i Luleå tillsammans med Länstrafiken i Norrbotten och Luleå lokaltrafik. Vintern 2018 – 2019 genomfördes projektet för andra gången och pågick mellan den 1:a november 2018 och den 31:a januari 2019.

I projektet utmanades femton bilister att använda bussen vid minst hälften av sina vardagsresor under tre månader. Deltagarna fick under perioden busskort som gjorde det möjligt för dem att resa så mycket de ville med både Luleå lokaltrafik och Länstrafiken i Norrbotten.

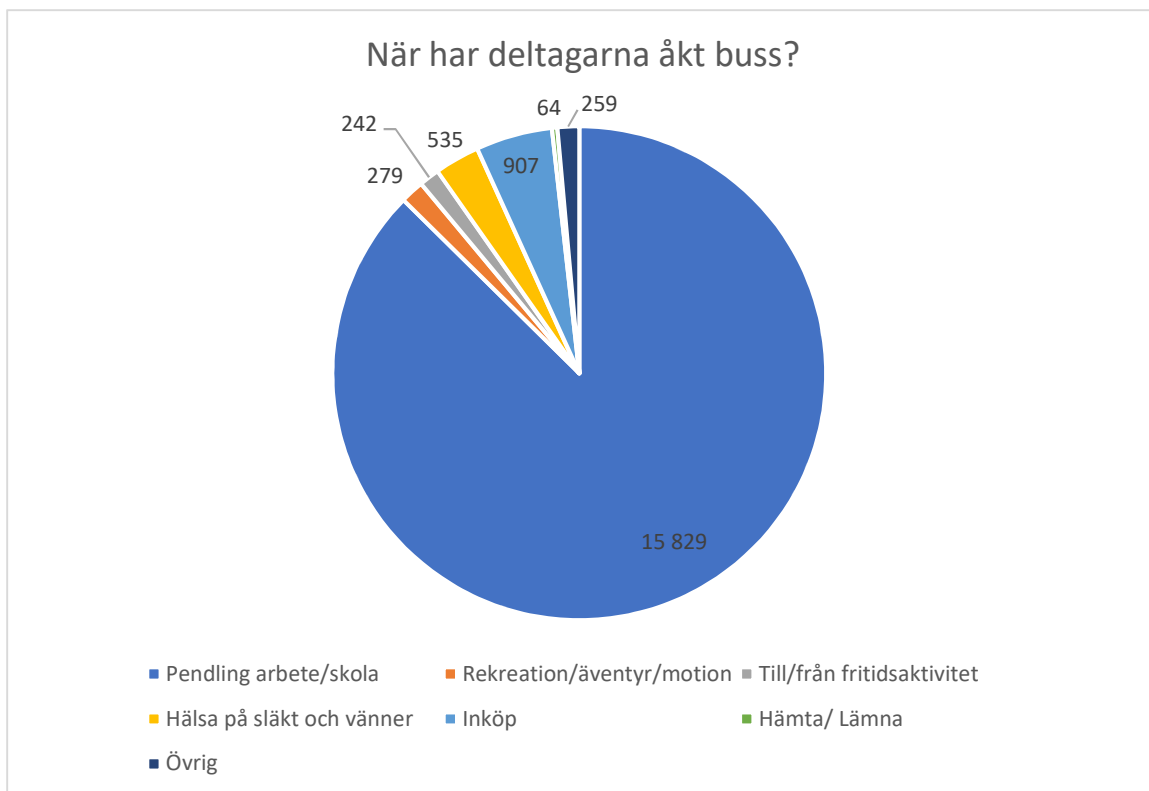
Nytt för den andra omgången av projektet var att bilisterna anmälde sig själva till utmaningen. Dessutom var det även möjligt för personer boende i grannkommunerna men som pendlar till Luleå med bil att ansöka till projektet. Totalt ansökte knappt 90 personer om att vara med i projektet. Åtta kvinnor och sju män valdes ut att delta i projektet.

Sammanställning av deltagarnas resedagböcker

Deltagarna har under projektet fört resedagbok över sina bussresor. Deltagarna har fyllt i syftet med bussresan, dess längd och om den ersatte en bilresa.

Tillsammans har deltagarna rest 18 114 kilometer med buss under projektets tre månader. Detta motsvarar en resa från Luleå till Kapstaden i Sydafrika och tillbaka norrut igen för att hamna i Harare i Zimbabwe.

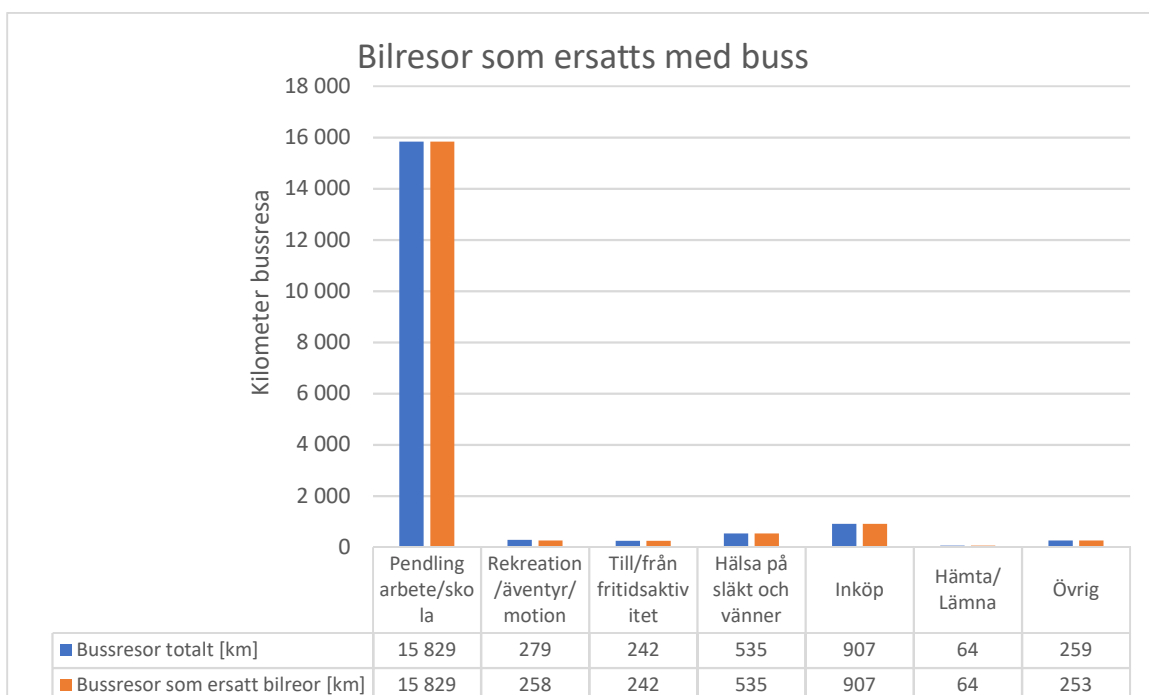




Bussen har främst använts vid resor till och från arbete och skola. Deltagarna har även tagit bussen när de gjort inköp, hälsat på släkt och vänner och till fritidsaktiviteter, motion och rekreation.

En vinst för klimatet!

Nästan alla de resor deltagarna gjorde under projektperioden med buss, 99,9 %, var resor som de i vanliga fall skulle ha gjort med bil. Det innebär att 18 087 kilometer bilresa bytts ut mot bussresa.



Jämför man den mängd koldioxid en buss släpper ut per kilometer med den en personbil släpper ut har deltagarna minskat sina utsläppa av koldioxid under projektet.

Transportslag	Koldioxidekvivalenter	Koldioxidvinst för buss jämfört med bensinbil per kilometer	Koldioxidvinst för buss jämfört med diesebil per kilometer
LLT	66 gram CO ² eq/km	60 gram CO ² eq/km	27 gram CO ² eq/km
Länstrafiken	72 gram CO ² eq/km	54 gram CO ² eq/km	21 gram CO ² eq/km
Diesebil	93 gram CO ² eq/km		
Bensinbil	126 gram CO ² eq/km		

I genomsnitt har varje deltagare ersatt 1 206 kilometer bilresa med bussen. För en person som i vanliga fall kör en bensinbil och åkt med LLT innebär detta att hen under projektet sparat in drygt 72 kilogram koldioxidekvivalenter. Om samma person istället rest med länstrafiken hade hen under projektet sparat in drygt 65 kilogram koldioxidekvivalenter.

Ekonomiskt att välja bussen

Vad det kostar att äga en bil per år varierar så klart beroende på vilken bil man äger och om man köpt den ny eller begagnad. I ett försök att visa den totala kostnaden för att äga en bil tog Swedbank 2012 fram en sammanställning av de kostnader som finns kopplat till en bil. Sammanställningen gjordes både för nya och begagnade bilar.

Nybilspris				Begagnad bil			
Nybilspris	185 000 kr	230 000 kr	295 000 kr	I kalkylen nedan, där även värdeminskning ingår, kan du se exempel på kostnader för tre olika bilar, alla av 2002 års modell. Kostnaderna grundar sig på Konsumentverkets beräkningar			
Driftskostnader	kr per år	kr per år	kr per år	Bilmodell	Nissan Micra	Toyota Corolla	Volvo 940
Bensin	17 400	19 580	21 750	Inköpspris kr, ca	22 000	59 500	77 300
Service, reparation	4 900	5 200	5 600	Skatt, besiktning	1 300	1 680	2 360
Underhåll, tillbehör, däck	3 250	3 700	4 100	Försäkring	7 800	8 810	9 430
Garage, P-plats	3 000	3 000	3 000	Värdeminskning	3 440	9 290	12 070
Försäkring, skatt, besiktning	8 780	10 080	11 880	Bränsle	12 530	14 620	18 580
Summa kr/år	37 330	41 560	46 330	Reparationer, service	5 330	5 860	8 220
Summa kr/månad	3 110	3 460	3 860	Däck	870	1 300	2 420
Summa kr/mil	24,90	27,70	30,90	Totalt/år	31 270	41 560	53 080
Summa kr/månad inkl värdeminskning	5 270	6 340	7300	Totalt/mil	21	28	35
Summa kr/mil inkl värdeminskning	42,20	50,70	58,40	Beräkningen grundar sig på att bilen köpts kontant och behålls i tre år samt att körsträckan är 1 500 mil/år. Bilarna är halvförsäkrade.			
Beräkningarna baseras på att bilen körs 1 500 mil per år. Bensinpriset är 14,50 kr per liter, varav 8,27 kr utgör skatt.							

Sammanställning gjord av Swedbank över kostnader att äga en bil 2012.

Sammanställningen visar att en ny bil (exklusive värdeminskning) kostar mellan 37 000 kronor och 47 000 kronor per år beroende på inköpspris. En begagnad bil som köps kontant kostar mellan 31 000 kronor och 53 000 kronor per år. Detta kan jämföras med ett årskort på LLT som kostar 5 630 kronor för en vuxen.

Sammanställning av enkäter

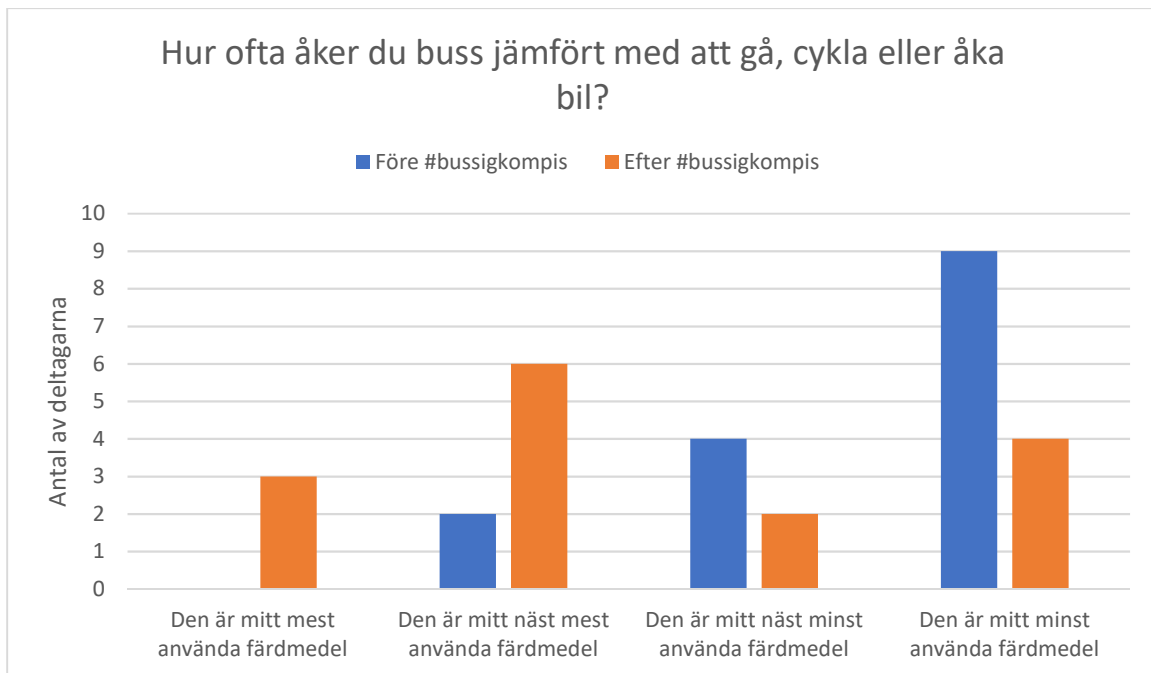
Inför projektets start besvarade deltagarna en enkät med frågor om sina resvanor och vilken erfarenhet de hade av kollektivtrafik sedan tidigare. Vid projektets slut besvarade de ytterligare en enkät för att utvärdera projektet. Deltagarna kommer att få besvara en tredje

enkät ett halvår efter att projektet avslutats för att se om deras resvanor förändrats efter deras deltagande i projektet.

Deltagarnas resvanor

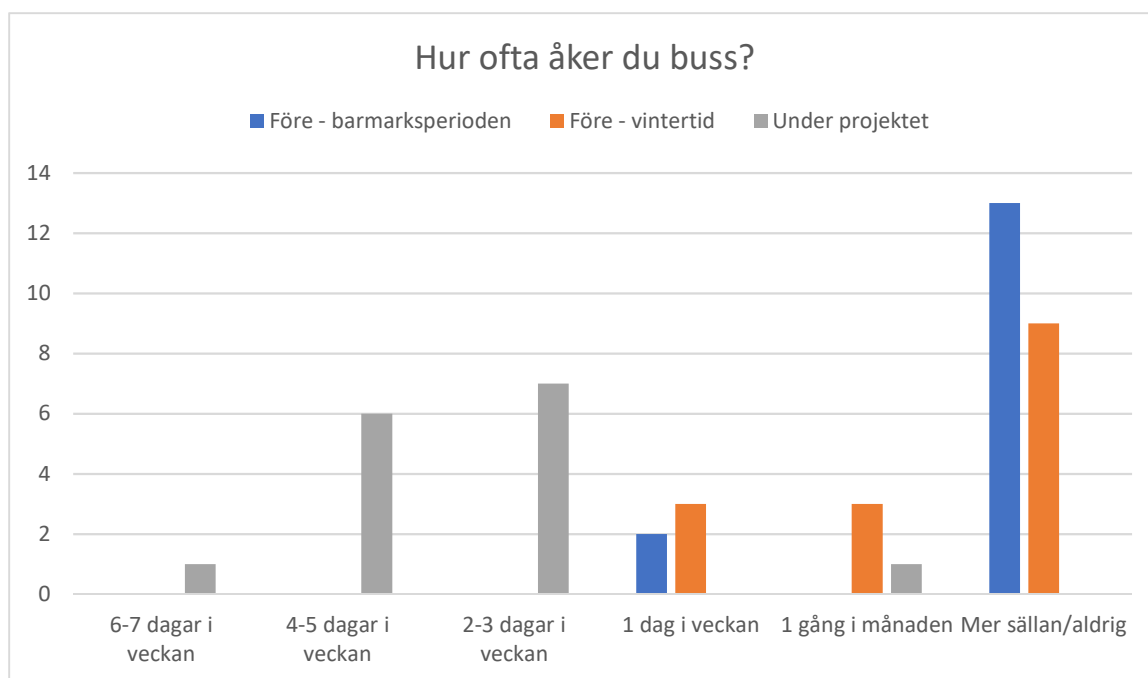
Inför projektet svarade alla deltagare att bilen är det färdmedel de använder oftast. Nio av deltagarna uppgav att bussen är det färdmedel de använder mest sällan.

I samband med att projektet avslutades fick deltagarna svara på samma fråga. Vid detta tillfälle svarade 3 av deltagarna att bussen var det färdmedel de använder oftast och sex svarade att bussen var det färdmedel de använder näst oftast.



Bussåkande under projektperioden

Deltagarna har ökat sitt bussåkande under projektperioden jämfört med före. Före projektet åkte de flesta av deltagarna buss väldigt sällan medan alla utom en åkte buss minst 2-3 dagar i veckan under projektets tre månader.



Viktiga faktorer

Deltagarna fick efter projektet svara på vad som hade varit viktigast för att deras bussåkande blivit av under projektet. Flest röster, tio stycken, fick det faktum att deltagarna fått ett gratis busskort under perioden. Tätt efter följde att de fått bättre kunskap och information om hur kollektivtrafiken fungerar. Ingen av deltagarna svarade att det hade påverkat deras bussåkande att de lyfts fram på kommunens hemsida och i sociala medier som bussresenärer.

I diagrammet nedan presenteras de faktorer som varit viktiga för deltagarnas bussåkande.

Faktor	Antal röster
Att jag fått ett gratis busskort	10
Att jag fått bättre kunskap och information om kollektivtrafiken under projektet	9
Att jag fått pepp från övriga deltagare och projektledare	7
Projektets krav på att jag ska åka hälften av mina vardagsresor med buss	6
Att jag på ett enkelt sätt fick chansen att prova på buss som pendlingsalternativ	1
Bryta mitt mönster att köra bil	1
Fått prova på att åka buss	1
Absolut viktigast var att försöka bryta mönstret av bilkörning	1
Att jag syns på kommunens hemsida och sociala medier som bussresenär	0

Fortsatt bussåkande

Åtta av deltagarna svarade att de med stor sannolikhet kommer att fortsätta åka buss även efter projektets slut. Ytterligare en av deltagarna har svarat att hen kommer att fortsätta åka buss men inte lika ofta som under projektperioden. Två av deltagarna svarade att de kanske kommer att fortsätta åka buss och en att hen kommer att göra det om det passar.

Tre av deltagarna svarade att de inte kommer att fortsätta åka buss efter projektet.

Det pratas om bussen!

Alla deltagare utom en skulle rekommendera andra att börja åka buss och tio av dem har vid projektets slut redan inspirerat någon annan att börja åka buss.

Alla svarade att de pratat med personer i sin omgivning om att de varit med i projektet och erfarenheterna de fått av att åka buss.

Deltagarnas inställning till kollektivtrafiken

Största delen av deltagarna har fått en mer positiv bild av kollektivtrafiken som färdmedel under projektets gång. Ingen av deltagarna uppger att de fått en försämrad bild av kollektivtrafiken. När det gäller kollektivtrafiken i Luleå kommun svarar nio av deltagarna att de fått en förbättrad bild av denna under projektet medan fem av deltagarna uppger att de har samma bild som före projektet.

Tio av deltagarna svarade efter projektet att deras bild av LLT förbättrats medan fyra av dem hade samma bild som före projektet och en svarade att de inte rest med LLT och därför inte kunde svara. När det gäller länstrafiken har fyra av deltagarna svarat att de fått en förbättrad bild av bolaget medan åtta svarade att de efter hade samma bild av bolaget före som efter projektet. Tre av deltagarna hade inget svar då de inte rest med länstrafiken.

Deltagarnas största aha-upplevelser under projektet

- Trafiktätheten till i mitt fall Hertsön. Möjlighet till snabblinje (10:an), värdefullt.
- Bekvämt
- Att det faktiskt gick buss förbi Storheden som man kan åka till Alvik med.
- Att det är skönt att ta bussen även fast det tar lite längre tid än att ta bilen. Jag har uppskattat de små promenaderna till och från bussen, alla möten på bussen, värmen i bussen...
- Det stora engagemanget i gruppen.
- De flesta är väldigt trevliga.
- Att jag faktiskt inte klarar av att åka mer än hälften av vardagsresorna med buss såsom livet ser ut just nu.
- Att det är så skönt med en morgon- och kvällspromenad till och från bussen. Och att det är värt att gå 10 minuter istället för 5 så att man kan åka en buss som bara tar 10 minuter in till stan.
- Att restiden med buss var så lång.
- Appen är väldigt bra för att kunna se avgångar och om bussen är i tid. Nu saknas bara möjligheten att kunna köpa biljetten och ha sitt busskort i appen och push notiser om den buss man planerat åka blir sen till den hållplats som man planerar hoppa på.
- Hur enkelt det är att ta bussen istället för bilen, samt hur mycket tid man får över till annat, samt att det är oerhört mycket billigare att ta bussen då man jobbar i centrala Luleå och slipper parkeringsavgifter m.m.

- 1) Slippa finna, och 2) slippa betala parkering i stan! Det har jag inte tänkt på att ta med när jag har räknat på det ekonomiska i att köpa busskort vs. vad bil kostar!
- Bussens fördelar.
- Hur bekvämt det var att åka till IKEA med länstrafiken, hjälpsam chaufför som hjälpte att lyfta upp mitt bagage!

Projektutvärdering

Alla deltagare svarade att de tycker att vi ska genomföra projektet igen och att de skulle rekommendera någon de känner att vara med i ett liknande projekt.

Projektets förväntningar på deltagarna

13 av projektets deltagare svarade att kravet på dem att åka buss hälften av vardagsresorna var rimligt. En av deltagarna tyckte att kravet var för högt satt medan en av deltagarna tyckte att kravet var för lågt. Dessa svar stämmer rätt bra med vad deltagarna kände inför projektet, tio av deltagarna kände då att kravet på bussåkandet skulle vara jättelätt eller lätt att uppnå medan fem kände att det skulle bli utmanande att klara av.

När det gällde projektets övriga krav, bland annat att delta vid träffarna, föra resedagbok och vara med på sociala medier har åtta av deltagarna tyckt att detta varit rimligt medan sju av dem hade kunnat ställa upp på mer.

Busskorten

Tre av deltagarna uppger att de haft problem med sitt busskort. Det handlar om LLT:s busskort som inte fungerat under projektets sista dagar, antagligen för att de var laddade med ett 90-kort och att projektperioden på tre månader motsvarade fler än 90 dagar.

Övriga kommentarer från deltagarna om projektet

- Generellt mycket bra bemötande från såväl medresenärer, projektdeltagare men jag lyfter gärna på hatten och lyfter alla trevliga yrkeschaffisar som rattar bussarna, trevliga och serviceminded!
- Positivt överraskad.
- Jag vet inte hur informerade busschaufförerna är gällande projektet. Men det känns som att de borde få veta mer kring det och att det pågår. Sedan tycker jag att generellt sett är chaufförerna på länstrafiken MYCKET trevligare än de på LLT. Så de på LLT kanske skulle behöva sig en charmkurs.
- Jag vill tacka er! Jag har VERKLIGEN uppskattat att jag fått vara med i projektet. Jag känner mig som en bussåkare nu. Jag är stolt över den minskade miljöförstöring jag är en del av. Jag uppskattar fördelarna mer än eventuella nackdelar. Tack!
- Blev mer peppad till hållbart resande.
- Det är en del bussar som har dåligt fungerande bälten.
- Väldigt smidigt och bekvämt när man väl åker buss.
- Tack för allt.
- Det har varit ett fantastiskt projekt och jag är redan övertygad om att 95 % av alla mina resor till och från jobbet kommer ske med buss. 😊
- En rolig upplevelse med engagerade projektledare som var duktiga och entusiastiska.

- Det har varit mycket lärorikt att få prova åka buss och jag skulle mycket väl kunna tänka mig att ta bussen i stället för bilen mer ofta än jag gör i dag. Det största hinder för mig att ta bussen i stället för bilen är att min restid ökar med mellan 40-80min/dag och det är allt för mycket. Normal restid är för mig annars 15–20 min/dag.
- Jag kan bara säga att min tid som bussresenär bara varit positiv trots att jag behöver bilen i jobbet, då jag jobbar som säljare, det krävdes mycket planering. Jag fick det att fungera då jag har en mycket bra och förstående arbetsgivare. Vill samtidigt tacka för att jag fick chansen att delta i projektet och öppna mina ögon för nya möjligheter. Ett stort tack till LLT och Länstrafiken samt ett speciellt tack till alla handledare som varit involverade i busskompis projektet.
- Tacksam för rabatten ni ger för fortsatt periodkort ♥
- Ett uppvaknande för mig att hur lätt det är att resa med bussen främst till och från min arbetsplats! Jag ser numera ingen fördel att köra bil till arbetet.
- Ett kul Bussigkompis-förslag vore om en/flera familjer får chansen att uppleva BUSSIGKOMPIS-konceptet.
- Att en del LLT chaufförer kör alldeles för fort, har även varit med om att de kört fel, speciellt på morgonen, det ska inte hända med professionella chaufförer...speciellt på morgonen är tiden dyrbar!
- Tycker att buss är ett perfekt transportsätt och LLT är suveränt.
- Bussig kompis var bra

Deltagarnas resvanor ett halvår efter #bussigkompis

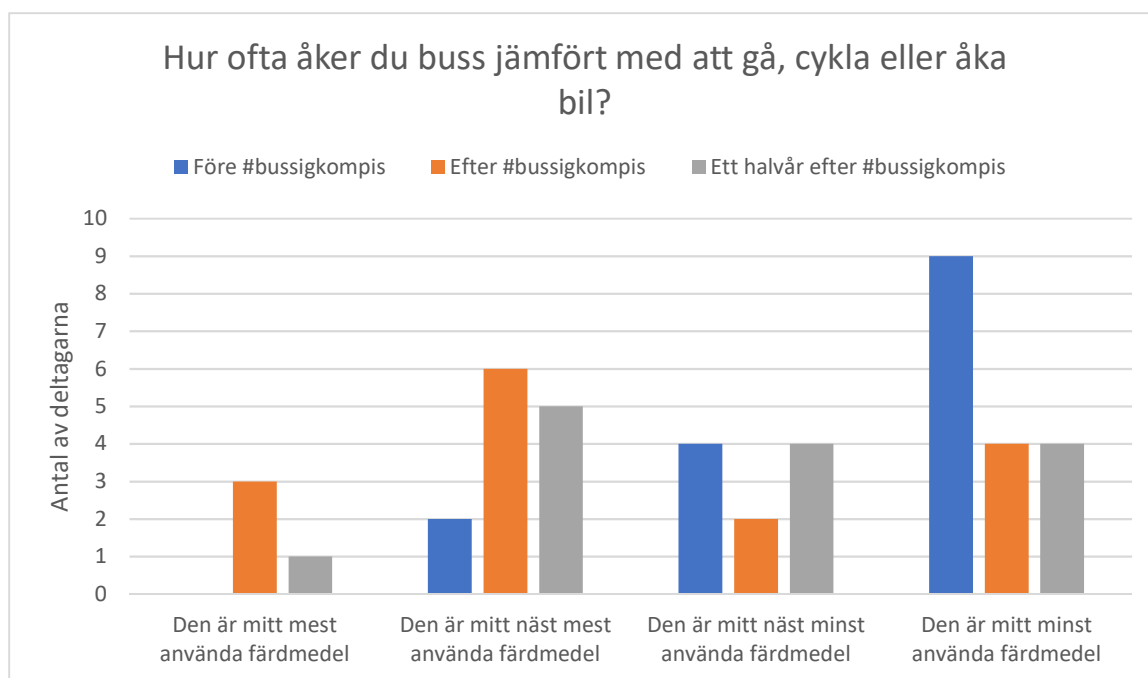
Drygt ett halvår efter att projektet avslutades skickades en enkät ut till deltagarna. Enkäten innehöll frågor om deltagarnas resvanor och hur de ser på bussåkandet ett antal månader senare. Av de femton deltagarna besvarade fjorton stycken enkäten.

Hälften av deltagarna (sju stycken) uppgav i enkäten att de fortsatt åka buss efter projektet. Av dessa svarade två stycken att de åkt buss 4–5 dagar i veckan, en att den åkt buss 2–3 dagar i veckan, två att de åkt buss en dag i veckan och två att de åkt buss en gång i månaden sedan projektet avslutades.

Av de som inte fortsatt åka buss svarade tre stycken att det berodde på att bussåkandet tog för lång tid och att tidtabellen inte funkade för dem och deras arbete. Bland övriga svar finns både att någon flyttat, att det varit sommar och att hen istället cyklar. Det är även en som uppgett att hen arbetat på en annan plats under en period och då tappat bussåkandet.

Nio av deltagarna uppger att de inspirerat någon annan att börja åka buss och tretton av dem svarar att de pratar med personer i sin omgivning om att resa med kollektivtrafiken.

Sett till deltagarnas resvanor ett halvår efter att projektet avslutades är det en person som uppger att bussen är hans mest använda transportmedel vilket är färre än direkt efter att projektet avslutades. I jämförelse med före projektet är bussen ett mer använt färdmedel. Från att före projektet varit det transportmedel nio av deltagarna uppgav att de använde minst är det ett halvår efter projektet nere i fyra personer.



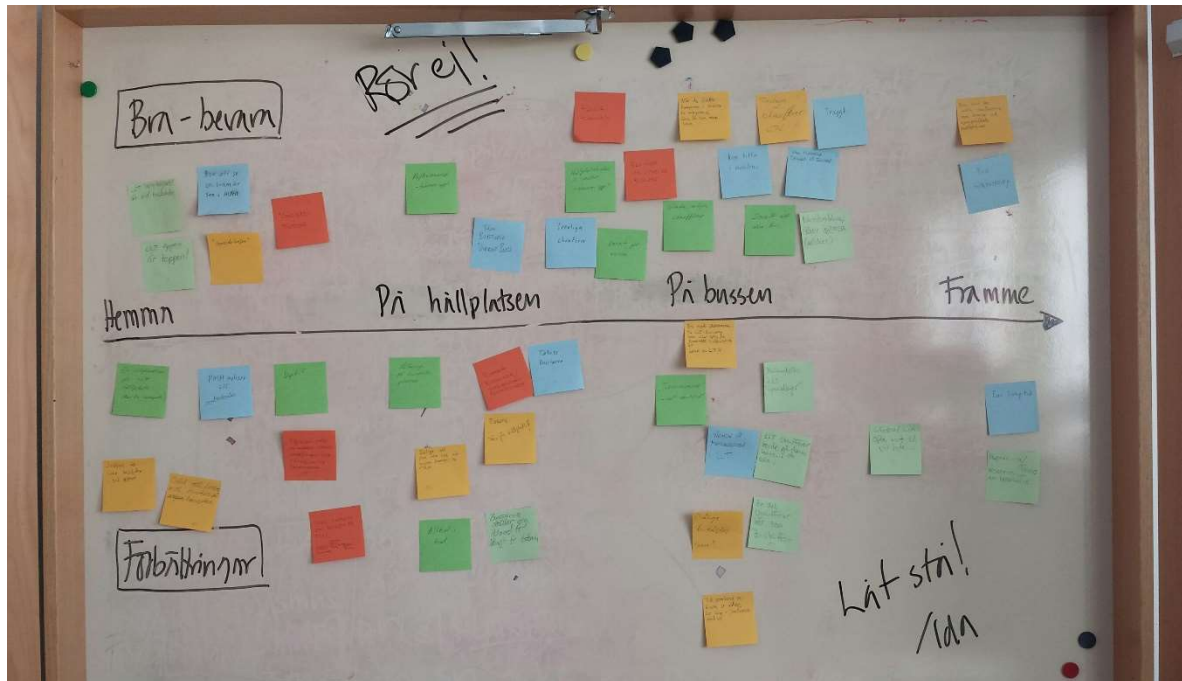
Några av deltagarna valde även att lämna synpunkter på projektet och sitt bussåkande. Dessa presenteras här nedanför.

- Tycker att buss med i mitt fall, lokaltrafiken är jävligt bra och enkelt. LLT har utvecklats väldigt mycket senare år till det bättre och det är väl värt att lyfta och marknadsföra.
- Jag har flyttat, så jag bor inte kvar i Luleå. Annars hade jag absolut fortsatt åka endast kollektivt. Tyckte det fungerade toppen. Kommer göra det om jag flyttar tillbaka!
- Ett mycket bra initiativ som tyvärr inte fungerade för mig.
- Mycket bra initiativ, fortsatt gärna med det. :) Hade jag inte bytt jobb hade jag nog fortsatt åka buss minst 50% av till-och-från jobbet. Nu blir det bil och cykling istället. Det händer att jag springer hem från jobbet, ca 16km.
- Mycket bra initiativ att låta "oss" som inte åker buss få testa och sprida kunskap. Vi hade gärna kunnat synas mer i sociala medier så fler visste om att bussigkompis pågick. Kul med den gemensamma FB gruppen.
- Efter Bussig kompis projektet åkte jag buss t o m april månad. Sedan dess har jag cyklat men from nästa vecka blir det buss igen resten av vintern. Det här projektet har verkligen fått mig att se bussens fördelar under vinterns kalla månader. Tack för ett fint arrangemang av er!
- Tack för testperioden
- Jag har flyttat så sträckningen är inte lika klockren som tidigare men jag kommer att fortsätta åka buss och mer nu mot vintern. Det blir av förklarliga skäl mindre under vår och sommar.

Workshop med deltagarna – bevara och förbättra

Under projektiden har deltagarna samlat på sig många erfarenheter av hur det fungerar att åka buss och vilka hinder som finns när man är nybörjare. För att ta till vara på dessa

erfarenheter genomfördes en workshop på avslutningsträffen. Deltagarna diskuterade först i mindre grupper vad de upplevt som bra och vad de upplevt som sämre med hur kollektivtrafiken och allt runt den fungerar. Deltagarna gick igenom hela resans delar, från hemmet till att man är framme. Därefter placerades allas synpunkter ut på en gemensam tidslinje.



Här nedanför presenteras det som kom fram under workshopen;

Hemma & på väg till bussen

Bra - bevara	Sämre - förbättra
LLT-appen är toppen	Svårt att hitta mitt busskort på hemsidan
Vardagsmotion	Jobbigt att söka busstider i två appar
"Special-linjer"	En sökfunktion för rätt hållplats (karta exempelvis)
Bra att se om bussen är sen i appen	Push-notiser för LLT med realtidsinfo
"Min" LLT-hållplats är vid husknuten	Info i appen om bussen är full. Grön – finns plats, gul – nästan full, röd – full.
	Problem med att appen ligger nere/även inne i Smedjan på skärmarna LLT
	Dyrt!?

På hållplatsen

Bra - bevara	Sämre - förbättra
Täta bussturer. Direktbuss	Bussarna ställer sig ibland för långt från trottoaren
Reflexsnurror – tummen upp!	Alltid i tid
Hållplatsvärdar & vakter – tummen upp!	Dåligt att man inte vet när bussen kommer, på riktigt

	Rökare – info på hållplats!
	Rökning på busshållplatsen
	Rökfria busskurer, Smedjegatan & busstationen
	Tätare bussturer

På bussen

Bra - bevara	Sämre - förbättra
Länstrafiken; säker julresa (mörker)	Tid spenderad på bussen är alldeles för lång i jämförelse med bil.
Socialt att åka buss	En den chaufförer kör som "taxichaufförer"
Kan planera dagen på bussen	Dåliga bälten. Saknas?
Glada, artiga chaufförer	LLT-chaufförer borde gå en charmkurs, inte alla...
Varmt på bussen	Värmen på morgonbussen, LLT
Trevliga chaufförer	Marknadsföra LLT:s "speciallinjer"
Bra med usb-uttag på bussen!	Tvärbromsande – håll avstånd
När de släcker lamporna i bussen på morgonen. Bra, då kan man sova.	Bra med skärmarna på LLT-bussarna som visar vilka de kommande hållplatserna är. Saknas på LTN
Rensa hjärnan	
Tryggt	
Trevliga chaufförer LTN	

Framme

Bra - bevara	Sämre - förbättra
Bra med de snälla chaufförerna som stannar vid egenpåkittade hållplatser.	Länstrafiken, ofta kort tid vid byte
Bra tidspassning	Tar lång tid
	Haparanda/Torneå resecentrum en besvikelse

Till sist - tips från deltagarna för att få fler att åka buss

- Möjlighet till betalning via app.
- Sänk priset för biljetter ger sannolikt mer åkare.
- Sänk priserna rejält och gå ut med det. Om jag ska åka buss som gör att jag inte kan åka var & när jag vill och slösar i snitt 80 min per dag jämfört med att köra bil så måste det vara värt det på något annat sätt. Om jag köper ett kort med 40 resor kostar det 32,4kr/resa. Kör jag bil kostar det med min bil 1kr mer/resa i bränslekostnad (vilket är det enda som behöver beaktas då jag har gratis parkering på jobbet och övriga kostnader för bil kvarstår oavsett då jag ändå måste ha en bil) men då har jag friheten och tidsparandet. Dessutom räcker det oftast inte för mig att ha bara ett kort

hos länstrafiken, så då måste man lägga till kostnaden för att åka med LLT. Åker man två personer i bilen blir det också omedelbart svårt att räkna hem bussåkande.

- Vet inte vad det skulle kosta er, men kanske att ha en "åk buss gratis"-dag som reklam, eller trycka mer på det här med miljön -hur vill vi efterlämna jordklotet till våra barn och barnbarn?
- Rimliga priser och ständigt utvecklar resvägar. Alternativ fler direktlinjer under rusningstrafik?
- Info o fler bussig kompis 
- Billigare priser, fler kampanjer, differentierade priser för korta sträckor
- Öka tillgängligheten. Fler hållplatser så att man har rimligt gångavstånd till buss
- Mer marknadsföring och kanske fler projekt där tex föräldrar och barn kan få åka buss till tex aktiviteter på kulturens hus.
- Fler turer, färre stop efter vägen (väg 97)
- Vi har pratat mycket om detta på jobbet och att enkelresorna kostar så pass mycket när man inte har ett busskort upplever många som ett hinder för att de ska ta bussen. Att kunna köpa via en app till det lägre priset (typ som i Göteborg) tror jag skulle lösa det problemet.
- Jag tycker att ert projekt att erbjuda alla ungdomar fria resor under sommarperioden var kanon, tycker att man kunde erbjuda våra seniorer något liknande upplägg ev under helger, vissa veckodagar fria resor för att ge fler möjlighet att se möjligheten med att ta bussen istället för bilen.
- När man väl är igång med åkandet inser man hur "enkelt" det är, så det gäller för alla att komma över tröskeln med att låta bilen stå. Kanske erbjuda en gratis prova på-period...? Annars, bara fortsätta föregå med gott exempel genom att åka och prata buss!
- Kommunen borde se fördelarna med att fler luleåbor blir bussresenärer med att subventionera biljettpriset.
- Mer marknadsföring om tex hockeybussen, gratis buss 2 timmar före match både till basket och hockey, rabatterna för studenter på LTU (inte många som vet hur bra rabatter det finns)! Rikta marknadsföringen rakt mot LTU och på sportevenemang.