

MoVe OSD

Publik rapport

Författare: Hanna Lundqvist, Anna Rydberg & Mona Modin

Datum: 20230914

Projekt inom FFI Accelerera omställningen till hållbara vägtransporter

FFI Fordonsstrategisk
Forskning och
Innovation

VINNOVA

Energimyndigheten

TRAFIKVERKET

FKG

VOLVO

SCANIA

SCANIA

VOLVO

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Executive summary in English.....	3
3 Bakgrund.....	3
4 Syfte, forskningsfrågor och metod	4
5 Mål	4
6 Resultat och måluppfyllelse	5
7 Spridning och publicering	6
7.1 Kunskaps- och resultatspridning	6
7.2 Publikationer.....	6
8 Slutsatser och fortsatt forskning	6
9 Deltagande parter och kontaktpersoner.....	8

Kort om FFI

FFI är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings- och innovationsaktiviteter med fokus på områdena Klimat & Miljö samt Trafiksäkerhet. Satsningen innebär verksamhet för ca 1 miljard kr per år varav de offentliga medlen utgör drygt 400 Mkr.

Läs mer på www.vinnova.se/ffi.

1 Sammanfattning

Miljö och hälsa (Samhällsbyggnad) på Östersunds kommun genomförde under mars-september 2023 en Vinnovafinansierad förstudie om bildelning i allmänhet, och bilpooler i synnerhet. Förstudien hade flera syften, huvudfokus har varit att forma ett demonstrationsprojekt genom att identifiera hinder och möjligheter för vad som behövs för att uppnå ökad hållbar mobilitet och öka användningen av bilpooler och bildelningstjänster i Östersund. Ett annat syfte var att utforma ett demonstrationsområde för det kommande demonstrationsprojektet. Förstudien har samlat in data och kunskap via intervjuer med referenspersoner, samtal med tjänstepersoner inom berörda förvaltningar och personer inom bildelningsbranschen samt närliggande branscher. Projektet har arbetat i en tjänstedesignprocess och har haft ett systemperspektiv, fokus har varit på hur fler människor ska vilja använda redan befintliga tjänster. Slutsatserna i förstudien är att det krävs många olika lösningar och aktiviteter i bredd för att stimulera ökat användande. En bred palett av beteendeförändringsaktiviteter och ett systemperspektiv krävs för att accelerera användandet av bildelningstjänster. Det krävs också arbetssätt för samverkan mellan offentlig och privat sektor från hela värdekedjan så att både infrastruktur, beteende och tjänster kan ge förutsättningar för nya transportvanor. Förstudien har resulterat i en ansökan till Vinnovas program Accelerera.

2 Executive summary in English

Östersund municipality have conducted a preliminary study financed by Vinnova on the subject of car sharing during March-September 2023. The study had several purposes, the main focus has been to shape a demonstration project by identifying obstacles and opportunities for increasing sustainable shared mobility and increase the use of car sharing services in Östersund. Another purpose was to design a demonstration area for the upcoming demonstration project. The preliminary study has collected data and insights via interviews with expert groups (members of the car sharing industry and related) as well as officials in the municipal organization. The project applied a service design process and used a system perspective, aiming to pin point the steps needed to increase users of already existing services. Conclusions of the preliminary study showed that many different solutions and a wide range of activities are required to stimulate and increase the use of car sharing services. New methods for cooperation between public and private sectors are also required in order to make infrastructure, behavior and and policy work together to provide the required conditions for shaping new transport habits among users. The study has resulted in an application to Vinnova's program Accelerera.

3 Bakgrund

Östersunds kommun har under 6 månader från mars-september 2023 genomfört en förstudie som undersökt hur delad mobilitet kan bli mer attraktiv. Östersund med sina 65 000 invånare står idag inför stora trafikutmaningar: kommunen har ambitiösa mål om ändrad färdmedelsfördelning för att klara klimatmålen, och i delar av centrala staden är trafiken den största orsaken till att partikelhalterna överskrider lagstadgade gränsvärden. Samtidigt ska kommunen växa med ytterligare 10 000 invånare till 2040. Agenda 2030 har för Östersund inneburit ett mål att 2030 ha en färdmedelsfördelning på 40% bil, 40 % aktiva transporter och 20% kollektivtrafik samt vara fossilbränslefri. År 2040 är målet att vara klimatneutral. Idag är färdmedelsandelen för bil 70%, så andelen aktiva transporter måste öka kraftigt. Ca 75% av befolkningen i tätorten har mindre än 5 km till jobb och studier, så det finns en stor potential att flytta över vardagsresor till mer hållbara trafikslag och använda bilen mer sällan. Om vardagsresandet i större utsträckning kan ske utan

bil så förändras behovet av att äga en (eller flera bilar vilket är vanligt i Jämtländska hushåll) egen bil. Bildelningstjänster blir en pusselbit i den nya, attraktiva mobiliteten, där tillgång till bil kan vara ett kostnadseffektivt, bekvämt och klimatsmart sätt att resa. Övergången till bildelning innebär samtidigt en beteendeförändring och för många innebär det också att ta till sig nya normer, något som inte kommer ske av sig självt.

4 Syfte, forskningsfrågor och metod

Förstudiens syfte var att identifiera hur ökad användning av bilpooler och bildelningstjänster kan stärka och utveckla en attraktiv och hållbar mobilitet. Resultatet från förstudien ligger till grund för projektansökan för ett demonstrationsprojekt Mobility and Vehicles 2 an Ongoing Sustainable Development - MoVe 2 OSD

Metod

Förstudien är en kvalitativ studie, arbetssättet har varit processbaserat och kan liknas vid en tjänstedesignprocess där användaren är i fokus, samtidigt som ett mål hela tiden har varit att omvandla förstudiens resultat till verklighet i ett demonstrationsprojekt. Underlag och kunskap har samlats in genom omvärldsbevakning, litteraturundersökning av relevanta rapporter och vetenskapliga artiklar. Intervjuer med flertalet relevanta tjänstepersoner i kommunen, referensgruppsdeltagare i privat och offentlig sektor samt externa intressenter har utförts under projektets gång.

Avgränsning

Förstudien är avgränsad till persontransporter, gods har inte undersökts överhuvudtaget. Däremot används ofta bildelningstjänster av privatpersoner för att kunna transportera otympliga mängder varor och gods, till exempel vid storhandling, inköp av möbler etcetera.

Samåkning är en form av delad mobilitet, som inte ingår i förstudien. Dels har samåkning andra förutsättningar och utmaningar än övrig mobilitet och dels pågår ett annat projekt om samåkning inom offentliga transporter i Östersunds kommuns norra delar, vars erfarenheter och resultat ännu inte sammanställts.

5 Mål

MoVe OSD har som mål att generera underlag för ett demonstrationsprojekt som fokuserar på innovativa systematiska beteendeförändringsaktiviteter, stärkta sociala normer och delad mobilitetskultur samt fysisk etablering av mobilitetstjänster och därmed en ökad användning av dem. Underlaget i förstudien ska bygga på ökad kunskap om jämlika och jämställda transportbehov och mobilitetslösningar.

Förstudien ska 1) peka ut minst ett demonstrationsområde för att erbjuda test av delade mobilitetstjänster i kombination med coaching för att människor ska välja hållbara transporter. Coachingen bygger på fysisk interaktion och är en innovativ process designad av Mona Modin och Anna Rydberg och bygger på teori och kunskap om systematiska beteendeförändringsaktiviteter.- identifiera förutsättningar för ökad användning av mobilitetstjänster med avseende på jämställdhet och jämlikhet som fysiska och kognitiva resurser, ekonomi och tidsaspekter.- skapa effektiva, trygga, säkra, hälsosamma klimatneutrala delade transporter.- öka samsyn på hur kollektivtrafik och delad mobilitet har behov av gaturummet. - öka affärsmöjligheter och skapa fler jobb med nya tjänster. 2) identifiera hinder och möjligheter för offentliga aktörer att upphandla delade biltjänster:- fokus på dokument som upphandling, policy, riktlinjer, förfrågningsunderlag, kriterier etc. 3) forma en följeforskning med inriktning på beteendeförändring i demonstrationsprojekten. 4) öka samverkan mellan olika sorters aktörer och skapa forum för långvarig stabil samverkan.

6 Resultat och måluppfyllelse

Förstudien har uppfyllt *mål 1* att ansöka om ett demonstrationsprojekt. För att kunna göra ansökan har projektgruppen arbetat utifrån ett tjänstedesign & systemperspektiv för att fånga in hela värdekedjan kring bildelning och bilpoolsanvändare i projektkoncertiet. Ett demonstrationsområde har ringats in: Östersund och Frösöns tätort. Demonstrationsområdet valdes av flera olika anledningar: 1) systemperspektivet och kommunens roll som behovsägare i projektet och samhällsutvecklare gjorde att valet föll på ett relativt stort demonstrationsområde. 2) För att uppnå impact krävs det att utbudet på aktiviteter kopplade till beteendeförändring har en bredd och ett stort underlag av potentiella deltagare. 3) området har en relativ hög densitet av medborgare vilket är en av grundstenarna för bildelningstjänster.

Förstudien har identifierat hinder och möjligheter för offentliga aktörer att upphandla delade biltjänster (*mål 3*). Framförallt är det svårt att öka användningen av delade mobilitetstjänster, det är svårt att få människor att ändra sina transportbeteenden. Det finns även utmaningar inom policy och regelverk. En möjlighet som framkommit under förstudien är att det pressade ekonomiska läget för många privatpersoner kan skjutsa på beteendeförändringen då den privatägda bilen ofta är en stor finansiell post. Målet har uppfyllts via intervjuer med personer med expertkompetens inom området, både externt och internt i den kommunala organisationen. Ett förslag har tagits fram där kommunen istället för att äga alla sina bilar ska prova att hyra för att kunna tillgängliggöra fordon till andra på tider som de inte används. Förslaget har lyfts fram som en aktivitet i demonstrationsprojektets innehåll.

Två separata spår för följeforskning har etablerats (*mål 2*). RISE (Research Institute of Sweden) kommer att identifiera avgörande hinder, möjligheter, aktörer och beroenden i samband med en storskalig omställning till hållbar mobilitet (i synnerhet mobilitetstjänster och elektrifiering) och utveckla och utvärdera möjliga koncept, modeller, verktyg som svar på dessa med särskilt fokus på kommunen som "change manager" (möjliggörare). Anna Loungeville på MIUN (Mittuniversitetet) kommer att genomföra en aktionsforskning som ska undersöka Sustainable Leadership och dess koppling till en påskyndad hållbarhetsomställning. Projektledare i förstudien har arbetat uppsökande med externa organisationer som har nyckelroller i transportsystemet. Sammanslutningen av nyckelaktörer utgör nu grunden till en ny samverkansarena inom mobilitet (*mål 4*), vilken kommer att vidareutvecklas i det kommande demonstrationsprojektet. Under Europeiska Mobilitetsveckan hölls ett slutseminarium för allmänheten med tema: Så funkar bilpool och andra sätt att dela bilar. Förstudien har bidragit till samtliga av FFI:s effektmål, dels genom de slutsatser som presenteras i slutrapporten men främst genom att forma ett demonstrationsprojekt som är utformat för att göra impact och öka användningen av bildelningstjänster och potentiellt leda till ett hållbarare transportsystem.

7 Spridning och publicering

Förstudien har resulterat i en ansökan till ett demonstrationsprojekt inom Accelerera. Projektdeltagarna i förstudien har blivit inbjudna att prata om slutsatser och insikter som kommit fram i förstudien på slutevent för ett regionalt projekt som heter Testresenär, samt haft en presentation för allmänheten under Europeiska mobilitetsveckan.

7.1 Kunskaps- och resultatspridning

Hur har/planeras projektresultatet att användas och spridas?	Markera med X	Kommentar
Öka kunskapen inom området	x	Kommer att användas i demonstrationsprojektet som förstudien har format. Har förts vidare internt i den kommunala organisationen och externt på samverkansmöten med andra lokala aktörer. Via ett slutseminarium som hölls under Europeiska Mobilitetsveckan i Östersund 2023.
Föras vidare till andra avancerade tekniska utvecklingsprojekt		
Föras vidare till produktutvecklingsprojekt		
Introduceras på marknaden		
Användas i utredningar/regelverk/tillståndsärenden/ politiska beslut	x	Slutrapporten har använts som underlag för beslut att ansöka om demonstrationsprojekt i Kommunstyrelsen Östersund, vilket beviljades

7.2 Publikationer

De publikationer som har genererats är denna slutrapport samt en populärversion av slutrapporten.

8 Slutsatser och fortsatt forskning

För att få bilpooler att flyga och öka andelen bildelare krävs ett ekosystemperspektiv. En enskild aktivitet kommer inte att göra att fler människor börjar använda bildelningstjänster, snarare ska varje enskild aktivitet ses som en viktig pusselbit i ett stort pussel. Dessutom krävs det en bredd på aktiviteterna då en lösning som passar för den ena användaren inte är ideal för den andra. Systemet kring bildelning och bilpooler är stort och komplext. Förstudien har identifierat att det krävs en mängd olika aktiviteter för att stimulera och öka användningen av bildelningstjänster, och ingen enskild aktör har rådighet över dem alla.

- Mer information och marknadsföring av bilpooler och bildelningstjänsternas möjligheter och fördelar, inklusive ekonomi, hälsa, miljö, klimat
- God tillgång till gång, cykel (inklusive lastcykel) och kollektivtrafik som möjliggör ett annat vardagsresande än med egen bil
- Stimulans för frivilliga ändrade transportbeteenden och nya vanor (tex genom resvanekampanjer på arbetsplatser och prova på-kampanjer)
- Spridningseffekt av nöjda kunder och hållbar mobilitet=normförskjutning i samhället
- Mobilitets- och tillgänglighetsperspektiv före ägandetankar (normen idag), i organisationer och hos privatpersoner
- Samverkan mellan aktörerna (offentliga, privata och civila sektorn) som skapar synergier och synliggör bildelningstjänsterna

- Gemensam målbild mellan aktörerna för bildelningstjänsternas roll och möjlighet i hållbar mobilitet
- Ökad försäljning av elbilar, vilket möjliggör fler fossilbränslefria, trygga och säkra biltransporter via bildelningstjänster då fler människor kan ha råd att köpa elbil om de väljer att göra den tillgänglig för P2P.
- Infrastruktur som gör det möjligt att använda elbil, det vill säga en ökad elektrifiering
- Synliggörande av affärsmodeller, regelverk, lagstiftning med mera som behöver förändras för att göra det enklare för både operatörer, utförare och användare.
- Ingen aktör kan på egen hand öka användningen av bildelningstjänsterna, utan alla är beroende av samverkan med andra aktörer.

Kommunens roll blir att vara facilitator och katalysator för samverkan för hållbar mobilitet. Kommunen är en stor aktör som kan skapa plattformar för att demonstrera olika former av mobilitetstjänster, utveckla affärsmodeller och upphandlingskrav (vad behövs och varför), samt genomföra beteendeförändringsaktiviteter för att skapa större användarunderlag, och därmed möjliggöra större utbud.

Beteendeförändring är en process där, i detta sammanhang, en persons transportvanor och inställning till transporter förändras. Detta kan ske genom att få testa olika saker, som personlig introduktion till bilpool, eller testresenär i kollektivtrafiken. Information och kommunikation, ibland grafiskt och ibland kopplad till "nudging", är andra former av beteendeförändringsaktiviteter. En tredje form är att coacha människor till val av hållbara transporter, där de stödjer varandra i grupp, utvecklas och samtalar med varandra och andra om vad de gör och varför. Detta sprider förändringen vidare genom goda exempel från personer man litar på. En fjärde process är arbetsgivare som uppmuntrar anställda till att ta sig till arbetet på ett koldioxidfritt sätt, vilket minskar bilbehovet och möjliggör bildelningstjänster övrig tid. Interntaxi är ytterligare ett sätt som stimulerar förändrade tankar kring transportbeteenden, där resan är i fokus, inte att ta sin egen bil. I demonstrationsprojektet kommer alla dessa förändringsmetoder att användas.

Genom att använda en palett av olika aktiviteter för att stimulera beteendeförändring ökar potentialen att nå människor och deras egna preferenser och drivkrafter, som ser olika ut. En del drivs av att dela och göra saker tillsammans med andra. En del drivs av enkelheten, att slippa lägga tid och energi på saker. Andra av att göra förändringar för sin egen hälsas eller ekonomis skull. Åter andra drivs av att göra något för miljön och klimatet. Oftast är det en blandning av drivkrafter, men med en extra stor tyngdpunkt på en av dem.

En ökad hållbar mobilitet med fokus på bildelningstjänster förutsätter en samverkan mellan olika aktörer som kombinerar en mängd åtgärder och aktiviteter. För att dessa åtgärder och aktiviteter ska ha hög genomförbarhet bör de byggas på:

- 1) Acceptans - åtgärder och aktiviteter bör ha acceptans. Det vill säga att det är tydligt med varför just denna åtgärd genomförs för att öka hållbar mobilitet.
- 2) Rättvisa/fördelning - Finns det förlorare om åtgärden genomförs, så bör det lyftas upp. Hänger ihop med punkt 1.
- 3) Additiva effekter - effekten av åtgärder som införs tillsammans blir större än summan av varje enskild åtgärds effekt (dvs. $1+1=3$).
- 4) Politisk genomförbarhet - om åtgärderna kräver politiska beslut bör de förankras under processen.

Ett kommande demonstrationsprojekt och ansökan bör fokusera på att skapa förutsättningar för attraktiv hållbar mobilitet genom fossilbränslefria persontransporter, beteendeförändringar, öka nyttjandet av bilar, öka samverkan mellan aktörerna inom hållbar mobilitet samt förbättra affärsmodeller för bildelning.

9 Deltagande parter och kontaktpersoner

Östersunds kommun: Hanna Lundqvist

MoveAbout: Erik Nordenfelt

Länstrafiken i Jämtland Härjedalen: Henrik Strömberg

Mittuniversitetet: Anna Longueville & Charlotta Faith-Ell

Jämtkraft: Jimmy Anjevall

Östersundshem: Karin Östberg