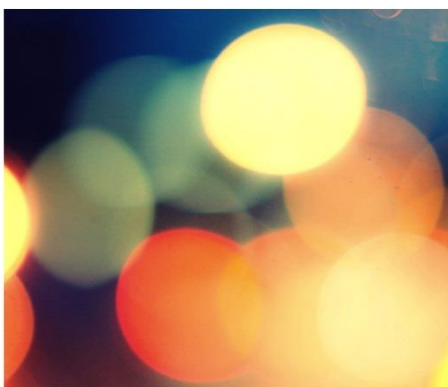
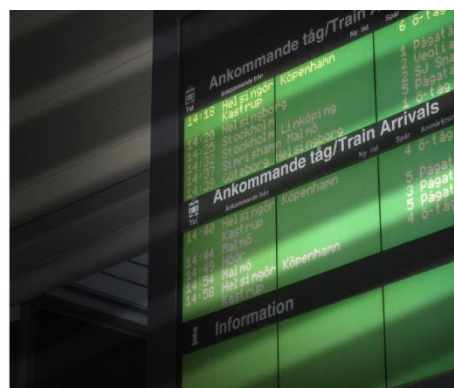
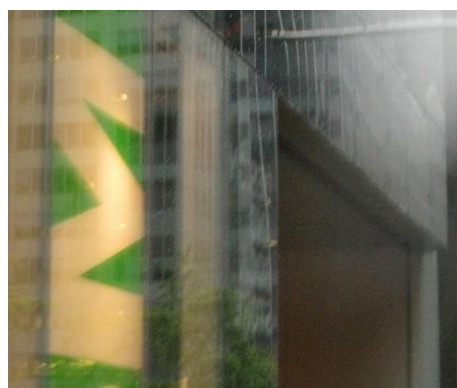


Utvärdering av fastighetsnära bilpooler

Stockholms stad



Dokumentinformation

Titel: Utvärdering fastighetsnära bilpooler Stockholms stad

Serie nr: 2020:160

Projektnr: 18229

Författare: Axel Persson
Christian Fredricsson
Erika Johansson

Medverkande: Caroline Mattsson

Kvalitetsgranskning: Björn Wendle

Beställare: Climate-KIC

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2020-12-03	Arbetsversion	Arbetsgrupp
0.95	2021-01-29	Remissversion	Arbetsgrupp, bilpoolsföretag, fastighetsbolag
1.0	2021-02-25	Slutversion	Arbetsgrupp

Förord

Syftet med denna rapport är att utvärdera hur fastighetsnära bilpooler som etablerats i Stockholm fungerar. Utredningen är genomförd i nära samarbete med Stockholms stad där flera förvaltningar bidragit till arbetet. Helene Carlsson från Miljöförvaltningen har varit huvudkoordinator för Stockholms stads medverkan i utredningen. Utöver det har även Eva Sunnerstedt från Miljöförvaltningen deltagit, tillsammans med Monica Markus och Sara Löfling från Exploateringskontoret. Från Stadsutveckling och trafik har Jenny Kihlberg och Johanna Salén medverkat.

Vi vill tacka de bilpoolsföretag som bidragit både med underlag och intervjuer om lärdomarna från bilpoolsetableringar: Elbilio, Kinto, Move About, M – Volvo Car Mobility, Our Green Car samt Stockholms Bilpool. Tack även till Stockholmshem, Familjebostäder, Bonava samt Riksbyggen som bidragit med lärdomar från ett fastighetsägarperspektiv.

På Trivector Traffic har Christian Fredricsson varit projektledare och Björn Wendle varit kvalitetsgranskare. Erika Johansson och Axel Persson har varit projektmedarbetare och Caroline Mattson har medverkat som expertstöd.

Rapporten är en del av Climate-KIC-projektet SuSMo (*Sustainable Shared Mobility*). I SuSMo sammanställer olika europeiska aktörer kunskap om delad mobilitet utifrån ett systemperspektiv.

Sammanfattning

Delade mobilitetslösningar i form av bilpooler har ökat under de senaste åren och många av de större svenska städerna verkar för att integrera bilpooler i fastighetsprojekt. Stockholms stad har sedan år 2015 riktlinjer för parkering och gröna parkeringstal som ska tillämpas vid utveckling av nya fastighetsprojekt. Syftet med dessa riktlinjer är bland annat att skapa incitament för att integrera bilpoolslösningar i nya fastigheter. Under de senaste åren har omkring 25 fastighetsprojekt valt att inkludera bilpoolsplatser. Många fler är på gång och förväntas vara klara under de närmsta åren.

Syftet med utredningen har varit att kartlägga och utvärdera etableringen av bilpooler i fastighetsnära lägen i Stockholms stad. Målet har varit att få en djupare förståelse för bilpoolsutvecklingen utifrån fyra olika perspektiv: fastighetsaktörer (både fastighetsutvecklare och fastighetsägare), bilpoolsföretag, bilpoolskunder och staden. Ett delmål har varit att beskriva hur stationära fastighetsnära bilpooler kan göras mer attraktiva.

Resultaten visar att gröna parkeringstal har varit ett viktigt incitament för fastighetsutvecklare att inkludera bilpooler (och andra mobilitetstjänster) redan i planeringsskedet av nya stadsutvecklings- och exploateringsprojekt. Även bilpoolsföretagen anger att de gröna parkeringstalen har varit ett viktigt incitament för etablering av bilpoolslösningar i nya fastigheter.

Samverkan i tidigt skede- och etableringsfas

Den viktigaste lärdomen från *tidigt skede- och etableringsfas* av bilpooler är att utveckla samverkansformerna mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag vad gäller kommunikation med kunder (användare). Det är särskilt viktigt att hitta gemensamma sätt att kommunicera med framtida bilpoolskunder, men även att arbeta med on-boarding av nya kunder till bilpoolstjänsterna. Rollfördelningen mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag är viktig.

Samarbete i driftsfas

I *driftsfasen* är det viktigt att utveckla förutsättningar för ett bra samarbete mellan fastighetsägarna (särskilt BRF:er) och bilpoolsföretag. Det finns utvecklingspotential i arbetssätten. Ett annat behov, som lyfts fram särskilt av fastighetsutvecklare, är att bilpooler skulle kunna samordnas bättre mellan olika närliggande fastighetsprojekt. Mobilitetshubbar som flera fastigheter gemensamt kan kopplas upp till är ett förslag på sådan samordning. Ett annat är att arbeta mer med gemensamma

resplaner för hela områden och stadsdelar. Det skulle kunna öka möjligheterna att skala upp bilpoolsutbudet och öka användningen av mobilitetstjänster.

Bättre uppföljning och utvärdering

Tydligare riktlinjer för *uppföljning och utvärdering* av bilpoolsutvecklingen i fastighetsprojekten behövs. Riktlinjerna behöver ange vilken data som ska delges Stockholms stad, samtidigt som regler för dataskydd efterlevs och affärshemligheter skyddas.

Rekommendationer till fortsatt arbete

Följande rekommendationer ges till Stockholms stads fortsatta arbete:

- ▶ **Utveckla uppföljningen av gröna parkeringstal:** En viktig slutsats av den genomförda kartläggningen är att det fram till nyligen saknat en strukturerad metod för att följa upp vad gröna parkeringstalsprojekt levererat för mobilitetstjänster och hur de används. Det finns behov av att utveckla tydligare uppföljningsrutiner inom staden och att ställa tydligare krav på bilpoolsföretag att dela information om användning av bilpoolstjänster.
- ▶ **Stärk incitamenten för fler bilpooler i befintligt bostadsbestånd:** Kartläggningen har visat att de flesta av de stationära bilpoolerna i Stockholm finns i områden med i huvudsak äldre fastigheter. Det är få av dessa bilpooler som har etablerats genom samarbete med privata fastighetsägare eller kommunala bostadsbolag. Staden arbetar aktivt med att styra mot bilpooler i nya fastighetsprojekt, men idag finns inga tydliga incitament som driver på bilpoolsetablering i befintligt bostadsbestånd. Här finns potential att identifiera tydligare insatser för att ställa om mot delade mobilitetstjänster även i äldre fastigheter, där de flesta stockholmare trots allt bor. Det handlar inte bara om stadens förmåga och styrning, utan även om viljan från fastighetsägare och bilpoolsföretag att gemensamt driva fram en omställning i befintligt bostadsbestånd. Här behövs tydlig vilja hos respektive aktör, och möjligen även nya styrmedel för att skapa en långsiktig förändring.
- ▶ **Ta fram handlingsplan för delad mobilitet:** Stockholms stad arbetar idag på olika sätt för att inkludera delade mobilitetslösningar i sina fastighetsprojekt, dels genom gröna parkeringstal, dels genom olika former av mobilitetsprogram/handlingsprogram i nya stora stadsutvecklingsprojekt. Men det finns inte någon övergripande strategi eller handlingsplan för hur delade mobilitetslösningar ska hanteras utanför enskilda exploateringsprojekt. Ett viktigt steg kan därför vara att ta fram en handlingsplan som kan hjälpa till att accelerera utvecklingen av delade mobilitetstjänster i hela staden.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Syfte och frågeställningar	1
1.2	Metod och upplägg för genomförande	1
1.3	Avgränsningar	2
1.4	Läsanvisning	2
2.	Erfarenheter från tidigare studier	3
2.1	Kommunen som föregångare och rätt typer av avtal	3
2.2	Bilpooler är nytt för många - krävs nya sätt att kommunicera	4
3.	Bilpooler i Stockholms Stad	6
3.1	Bilpooler i Stockholms stad hösten 2020	6
3.2	Fastighetsnära bilpooler Stockholms stad	7
3.3	Bilpoolsföretag i fastighetsnära lägen	12
4.	Intervjuer med bilpoolsföretag och fastighetsaktörer	14
4.1	Olika faser i etablering av bilpool	14
4.2	Tidigt skede - planering- och etableringsfas	15
4.3	Drift och användning	17
4.4	Uppföljning och utvärdering	18
5.	Analys och sammanfattande råd	20
5.1	Sammanfattande råd till olika aktörer	23
6.	Rekommendationer till Stockholms stad	25
Källor		27

1. Inledning

Under de senaste åren har det etablerats relativt många bilpooler i nya fastighetsprojekt i Stockholms stad, särskilt kopplat till Stockholms stads arbete med gröna parkeringstal som lanserades år 2015. Hittills har det introducerats bilpoolsplatser i cirka 25 fastighetsprojekt och det planeras för fler. För de projekt som etablerats har det än så länge inte genomförts några samlade utvärderingar och det börjar därför bli intressant för berörda aktörer att få en ökad förståelse för resultaten av bilpoolsetableringarna. Det är önskvärt att identifiera värdet av fastighetsnära bilpooler utifrån flera olika perspektiv, så som invånarnas, stadens, bilpoolsföretagens, fastighetsutvecklarnas och fastighetsägarnas perspektiv.

Projektet har genomförts som en del av det Climate-KIC-finansierade projektet SuSMo (*Sustainable Shared Mobility*) där olika europeiska partners sammanställer kunskap om delad mobilitet utifrån ett systemperspektiv. Detta projekt bidrar till mer kunskap om bilpooler i fastighetsnära lägen och utvärderar förbättringspotentialen för etablering av bilpooler i fastighetsprojekt.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med utredningen har varit att kartlägga fastighetsnära bilpooler i Stockholms stad och utvärdera hur olika aktörer upplever processen med etablering och drift av dessa. Målet har varit att få en djupare förståelse för bilpoolsutvecklingen utifrån olika perspektiv: boende/bilpoolskunder, staden, fastighetsaktörer och bilpoolsföretag. Fastighetsaktörer inkluderar här både fastighetsutvecklare och fastighetsägare, då de är involverade i olika faser av etableringen. Ett delmål har varit att beskriva hur stationära fastighetsnära bilpooler kan göras mer attraktiva.

1.2 Metod och upplägg för genomförande

Studien baseras på en kort genomgång av ett antal tidigare uppföljningar av fastighetsnära bilpooler, samt på nya intervjuer med bilpoolsföretag och fastighetsaktörer i Stockholm. För att få en djupare förståelse för hur bilpoolerna fungerar och vilka olika utmaningar som finns har intervjuer med respektive aktörsgrupp genomförts.

Utöver detta har kartläggningen sammanställt data om vilka bilpooler som finns i fastighetsnära lägen. Underlag från Stockholms stad har använts för att få fram ytterligare information om de aktuella bilpoolsetableringarna.

1.3 Avgränsningar

I Stockholms stad finns det olika varianter av bilpoolslösningar i form av stationära, friflytande samt privat bildelning (också kallat peer-to-peer eller P-2-P). Läs mer om de olika varianterna i textruta 1. nedan.

Textruta 1. Varianter av bilpooler i Stockholm stad

1. Stationära bilpooler

I denna lösning är fordonen knutna till parkeringsplatser där kunden hämtar och lämnar fordonet. Det kan finnas flera bilar stationerade på samma bilpoolsplats. Fordon kan förbokas i god tid innan det ska användas. Bilen hämtas och lämnas på samma plats.

2. Friflytande bilpooler

Ett verksamhetsområde har definierats inom vilket bilen fritt kan hämtas och lämnas. För den enda aktör som erbjuder denna tjänst i Stockholm kan en bil inte förhandsbokas med längre framförhållning än 15 minuter. Bilen hämtas på ett ställe och får lämnas på valfri annan plats inom verksamhetsområdet, så länge det är på gatuparkering eller av företaget godkänd annan parkering. Bilarna får användas men inte lämnas utanför verksamhetsområdet.

3. Privat bildelning (Peer-to-peer)

Detta är en lösning med privat bildelning med hjälp av ett plattformsföretag som sköter förmedling och betalning. Kunden och uthyraren gör upp om hur, var och när bilen ska hämtas och lämnas. Det finns ett relativt stort antal bilar med god geografisk spridning i staden. Vissa bilar hyrs dock ut sparsamt. Uthyrningen sker utifrån kriterier som uthyraren har definierat. Som ett exempel kan en uthyrare välja att inte hyra ut sin bil till personer under en viss ålder.

(Källa: Stockholm stad, marknadsöversikt 2020)

Fokus för denna utredning har varit bilpooler i fastighetsnära lägen, vilka ingår i varianten stationära bilpooler. De är oftast kopplade till bilpooler på fastigheter. I studien fokuserar vi på tre typer av fastighetsnära bilpooler:

- ▶ Bilpoolsetableringar genom ordnande av kvartersmark för bilpool i detaljplan (tillsynes gatumark).
- ▶ Bilpooler i fastighetsprojekt som del av ”gröna parkeringstal” (åtgärd för minskat antal p-platser).
- ▶ Andra etableringar i samarbete med fastighetsägare (ofta i befintligt bostadsbestånd).

1.4 Läsanvisning

Vad respektive kapitel i rapporten tar upp beskrivs i rutan nedan:

Kapitel 2 ger en kort översikt av erfarenheter och lärdomar från fastighetsnära bilpooler i andra städer och i tidigare studier.

Kapitel 3 redovisar läget för bilpooler i Stockholms Stad, med fokus på kartläggning av vilka bilpoolsplatser som finns i fastighetsnära lägen.

Kapitel 4 sammanfattar intervjuresultat med fastighetsaktörer och bilpoolsföretag.

I det avslutande *kapitel 5* sammanfattas analys och slutsatser, det vill säga resultatet av studien och de viktigaste lärdomarna som kommit fram om etableringar av bilpoolsplatser.

I det avslutande *Kapitel 6* summeras rekommendationer till Stockholms Stad.

2. Erfarenheter från tidigare studier

Bilpooler i fastighetsnära lägen har stor potential att vara en del av en omställning till ökad andel delade mobilitetslösningar och minskat privat biläggande. Många bilpoolsplatser som etablerats i Stockholm såväl som i andra städer är relativt nya och en stor andel av dessa har varit piloter i större stadsutvecklingsprojekt. Tidigare generella uppföljningar av fastighetsnära bilpooler är få, men det finns ett antal olika studier och utvärderingar av genomförda pilotprojekt. Nedan går vi översiktligt igenom några lärdomar från tidigare studier.

2.1 Kommunen som föregångare och rätt typer av avtal

En tidigare studie från IVL, *”Sänkt parkeringstal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet”*, har sammanställt erfarenheter från sammanlagt tolv nybyggda fastighetsprojekt med låga parkeringstal. Projektet syftade till att öka kunskapen om praktisk tillämpning av låga parkeringstal samt att dra slutsatser om framgångsfaktorer, drivkrafter och hinder för att minska parkeringsbehovet vid nybyggnation. En av de centrala slutsatserna i studien är att kommunerna och exploatörerna är de viktigaste aktörerna för att skapa områden med låga parkeringstal, men att bilpoolsföretagen är en viktig aktör för att utöka bilpoolsflottan i områden med låga parkeringstal. Studien visade att det är viktigt att kommunen agerar som ”föregångare” genom att ta fram tydliga riktlinjer för gröna parkeringstal och visa att det går att genomföra låga parkeringstal genom pilotprojekt.¹

I studien identifierades en rad samverkande faktorer som viktiga för att etablera framgångsrika bilpooler. Bland annat lyfts närhet till service, god tillgång till kollektivtrafik, väl utbyggd cykel- och gånginfrastruktur, lättillgängliga cykel-parkeringar av god kvalitet samt bilpool på fastigheten. Det är en fördel om detta finns på plats redan då boende flyttar in. Några av de utmaningar som identifierats var att det behövdes mer ”samsyn och dialog mellan drivande aktörer”, men även tydligare processer/verktyg/metoder för bedömning av parkeringsefterfrågan. Studien konstaterar även att många av de studerade stadsutvecklingsprojekten saknar tydlig rutin för uppföljning och utvärdering av hur de installerade mobilitetstjänsterna används och vad de ger för effekter. Det var svårt att jämföra resultat eftersom olika fastighetsprojekt och mobilitetssatsningar använder sig av olika uppföljningsmetoder.²

En annan forskningsstudie på samma tema har identifierat vikten av att starta diskussionen med bilpoolsföretag redan i bygglovsskede. Denna studie understryker att det är viktigt att få fram bindande avtal mellan byggherren, kommunen och bilpoolsaktörer/mobilitetsaktören. Dessa avtal bör tydliggöra

¹ Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T., & Koucky, M. (2018). Sänkt p-tal som Drivkraft för Attraktiv Stadsbyggnad och hållbar Mobilitet. IVL: Stockholm, Sweden.

² Ibid 2018.

rollfördelningen, vilket ansvar de involverade aktörerna har i projektet samt hur affärsmodellen ska regleras mellan parterna. I avtalen kan det med fördel beskrivas hur skyldigheter regleras mellan fastighetsägare och bilpoolsföretag, exempelvis hur många bilpoolsbilar som ska finnas på plats. Rapporten lyfter även exempel från Tyskland, Österrike och Schweiz, där det finns exempel på hur fastighetsaktörerna tvingar de boende att skriva under bindande avtal om att de inte får äga någon bil. Detta är något som inte tillämpats i svenska stadsutvecklingsprojekt. Av de svenska stadsutvecklingsprojekten som medverkat i studien har majoriteten marknadsförts som bostadsområden med hållbarhetsprofil och låga parkeringstal.³

2.2 Bilpooler är nytt för många - krävs nya sätt att kommunicera

Brf Viva är ett nytt bostadshus i Göteborg med 0 i parkeringstal. Boende i Brf Viva får fritt medlemskap i bilpool i 5 år. 132 hushåll med cirka 170 personer har tillgång till tre elbilar, fyra ”vanliga” elcyklar och tre el-lastcyklar. Fordonen i poolen bokas genom EC2B-appen, där även kollektivtrafikbiljetter finns att köpa. Detta projekt är unikt på så sätt att det tagits ett helhetsgrepp om boendes mobilitet och man har arbetat både med minskad parkering (ingen boendeparkering varken på gatan eller på fastigheten) och ökat utbud av mobilitetstjänster (bilpool, cykelpool och kollektivtrafik). Alla tjänster finns i samma app och de boende erbjuds prova-på-tillfällen och individuell rådgivning om sina resmöjligheter.

Men finns det även lärdomar att dra gällande bilpoolsetableringar i fastighetsnära lägen? Den första utvärderingen av Brf Viva visar att bilpooler och mobilitetstjänster är något nytt för många. Boende och användare, fastighetsaktörer, kommuner och bilpoolsaktörer har tillsammans inte så lång erfarenhet av att arbeta på detta sätt och ingen att falla tillbaka på avseende hur man ”brukar” göra. Nya lösningar behöver prövas. Här ligger utmaningen för att kunna realisera den stora potentialen som finns i mobilitet som tjänst för fastigheter. En annan slutsats är att det krävs många informationsaktiviteter för att nå ut till de boende. Bland annat har det genomförts ”mobilitetskvällar” för att informera om mobilitetstjänster, rådgivning över telefon och nyinflyttningskampanjer med olika former av erbjudanden och rabatter.

Utvärderingen av Brf Vivas mobilitetstjänster visar att de många informationsaktiviteterna verkar ha lett till att de boende känner sig nöjda med sin mobilitetsituation trots att det inte finns någon boendeparkering och att många av de boende i Brf Viva tidigare ägt bil, men gjort sig av med den i samband med flytten. Det finns dock fortfarande utmaningar och åtgärderna har inte lett till den genomgripande förändring av de boendes resmönster som många förväntade sig innan projektets start. Bilinnehavet är fortfarande långt ifrån noll. Att de som har bilen kvar tvingas parkera en bit ifrån bostaden har dock lett till att bilresandet minskat kraftigt. De boende reser mer hållbart än de gjorde tidigare, och mer hållbart än Göteborgs invånare i genomsnitt. Underlaget visar också att det inte

³ Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., & Roth, A. (2020). Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements. *Sustainability*, 12(5), 1744.

bara är de boende i Brf Viva som dragit nytta av mobilitetstjänsterna, bilpoolen används även flitigt av boende i området runtomkring.⁴

⁴ Trivector PM 2020:22. Mobilitetstjänsten EC2B i det bilfria boendet Brf Viva: Erfarenheter från det första året.

3. Bilpooler i Stockholms Stad

Detta kapitel ger en översikt av vilka typer av bilpooler som finns i Stockholms stad samt vilka av dessa som vi i denna rapport valt att kalla fastighetsnära bilpooler.

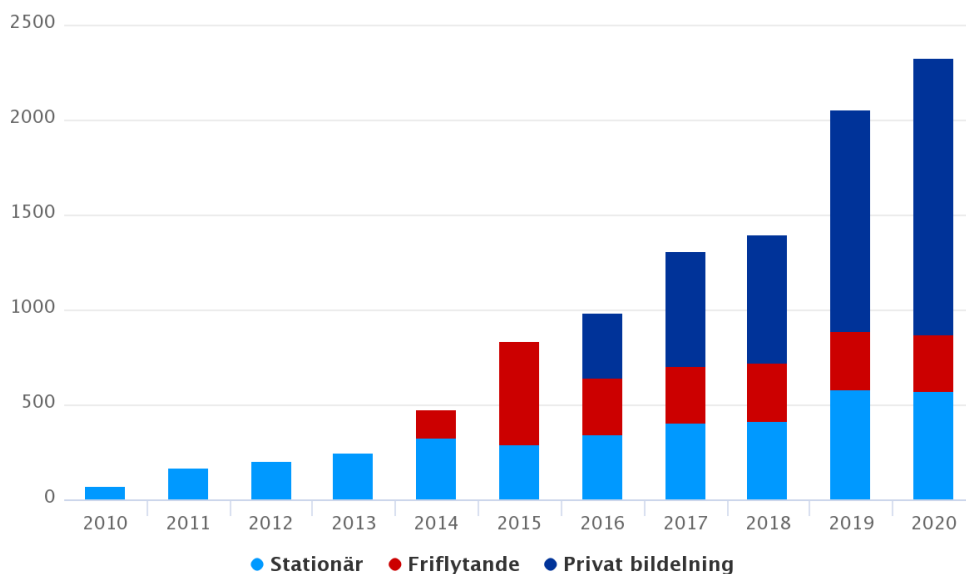
3.1 Bilpooler i Stockholms stad hösten 2020

Stockholms stad genomför varje år en marknadsöversikt där bilpoolsutbudet struktureras enligt tre olika varianter av bilpooler: stationära, friflytande och Peer-to-Peer eller privat bildelning⁵ (se avsnitt 1.3 för ytterligare förklaring). Enligt den senaste marknadsöversikten uppgick det totala antalet bilpoolsbilar för de tre varianterna till närmare 2400 bilar fördelat på⁶:

- ▶ Stationära, 570
- ▶ Friflytande, 300
- ▶ Privat bildelning, 1458

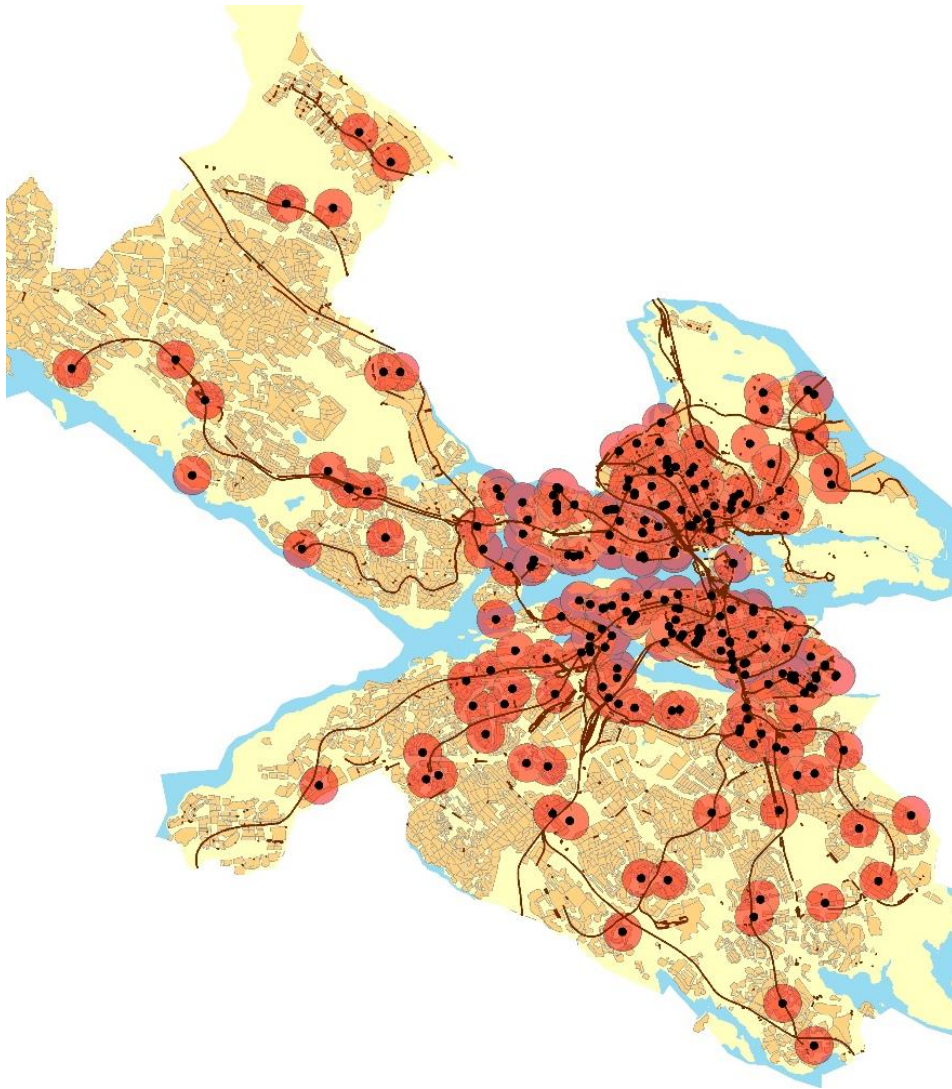
Antalet varierar kontinuerligt, men ger en översiktlig bild av det totala antalet bilpooler i Stockholms stad. Marknadsöversikten visar att antalet bilar i det stationära bilpoolsutbudet varit relativt oförändrat de senaste åren och oförändrat för friflytande bilpooler. Översikten visar också att intresset för privat bildelning fortsätter att öka stadigt.

Tabell 3-1 Antal bilar i bilpooler i Stockholms stad fördelat på stationär, friflytande och privat bildelning (Källa: <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/resvanor/utveckling-bilpooler>).



⁵ Privat bildelning - Exempelvis SnappCar, GoMore.

⁶ Stockholms stad 2020. Bilpoolsinventering November 2020.



Figur 3-1 Kartan ovan visar var de stationära bilpoolsplatserna finns i Stockholm (hösten 2020). Bilden visar tydligt att bilpool framför allt finns i innerstaden och de mest tätbefolkade områdena. En analys av placeringarna kopplat till befolkningsmängden visar att drygt 50 procent av Stockholms invånare bor inom 400 m från en bilpoolsplats (Källa: Stockholms stad marknadsöversikt 2020).

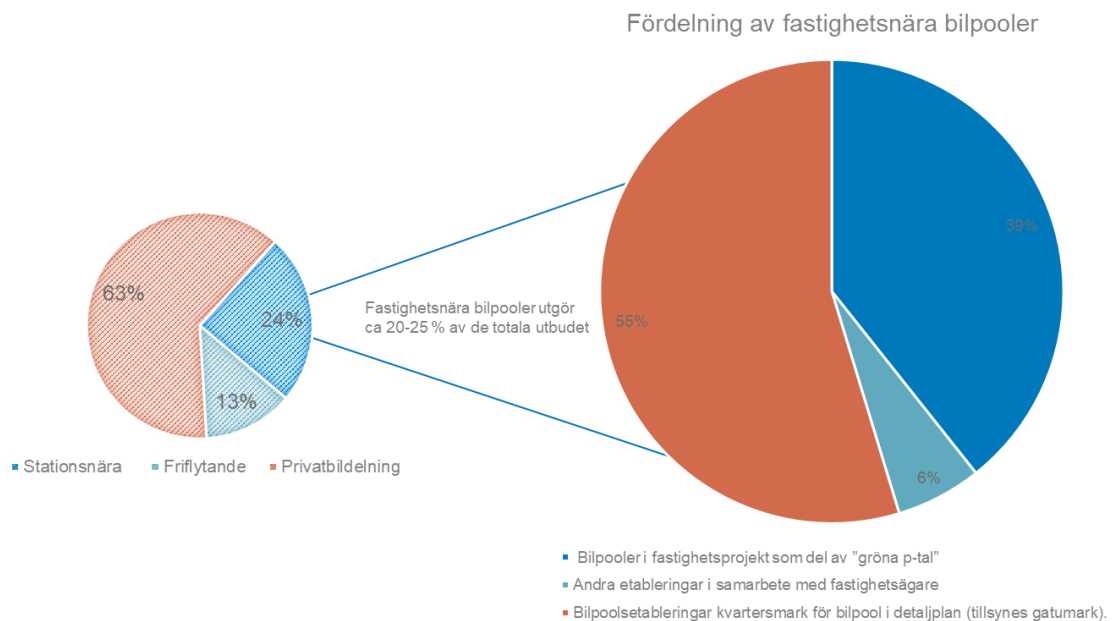
3.2 Fastighetsnära bilpooler Stockholms stad

Fokus i denna rapport ligger på stationära bilpoolsbilar som etablerats:

- ▶ **på kvartersmark som ser ut som gatumark** – dessa har blivit möjliga genom att med olika åtgärder i detaljplaner skapa bilpoolsplatser för uthyrning på "till synes gatumark" centralt och fastighetsnära i de nya bostadsområdena Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden.
- ▶ **i fastighetsprojekt som del av "gröna parkeringstal"** – Avser bilpoolsplatser som tillskapats genom gröna parkeringstal.
- ▶ **i andra etableringar i samarbete med fastighetsägare eller BRF** – avser bilpooler som är etablerade genom samarbeten med fastighetsutvecklare, fastighetsägare och BRF.

Fortsättningsvis benämner vi dessa olika varianter i rapporten som ”fastighetsnära bilpooler”, väl medvetna om att även alla övriga bilpoolbilar/platser som etablerats i Stockholm (vilka än så länge utgör majoriteten av bilpoolsbilarna) är mer eller mindre fastighetsnära. Skillnaden är att där har etableringen skett utan annan medverkan från staden än möjligtvis som uthyrare av parkeringsplats i Stockholm parkeringsanläggningar.

De fastighetsnära bilpoolsbilarna är så gott som uteslutande stationära. Enligt den aktuella kartläggningen fanns det hösten 2020 cirka 100–120 bilpoolsbilar i fastighetsnära lägen i Stockholms stad.



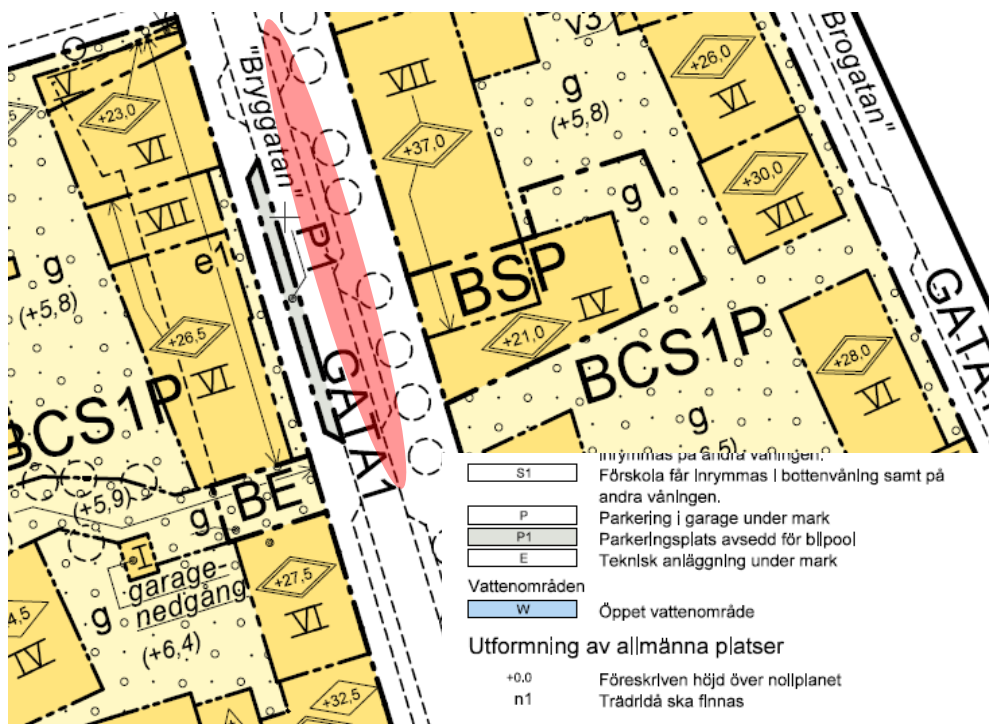
Figur 3-2 Diagrammet visar fördelning mellan de tre varianterna av bilpooler som finns i fastighetsnära lägen. Fördelningen visar att de flesta projekt tillkommit genom gröna parkeringstal eller nyproduktion, och det är relativt få inom det äldre bostadsbeståndet.

En majoritet av dessa 120 bilpoolsbilar har tillkommit inom ramen för gröna parkeringstal, *eller* finns i de nya stadsutvecklingsområdena Norra Djurgårdsstaden och Hammarby Sjöstad.

Bilpoolsetablering på kvartersmark som ser ut som gatumark

I Hammarby Sjöstad respektive Norra Djurgårdsstaden har Stockholms stad skapat speciallösningar för bilpoolplatser.

I Hammarby Sjöstad har ett antal bilpoolplatser – möjliga för bilpoolsföretag att hyra som förhyrda parkeringsplatser – skapats på ”till synes gatumark”. Detta är gjort genom att i detaljplan rita ut så kallade frimärksplaner, vilket innebär att de ytor där bilpoolsbilarna parkeras klassats som kvartersmark. Dessa bilpoolplatser är dock i praktiken insprängda i den vanliga ”gatuparkeringen” längs med gatorna i stadsdelen.



Figur 3-3 Principbild och så kallade frimärksplaner i Norra Djurgårdsstaden för bilpoolsplatser på "till synes" gatumark". Bilpoolsplatserna är inritade som "kvartersmark för bilpool". Bilpoolsplatserna är utformade på samma sätt som övriga kantstensparkeringsplatser på de aktuella gatorna.

I Norra Djurgårdsstaden finns överhuvudtaget ingen "vanlig" gatuparkering för boende eller besökare. Däremot har vissa bilpoolsplatser skapats i direkt anslutning till gata på samma sätt som i Hammarby Sjöstad.

Bilpoolsplatserna på "till synes gatumark" i Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden hanteras idag av stadens parkeringsbolag Stockholm Parkering. Sammanlagt finns omkring 60–70 bilpoolsplatser av denna typ i de två områdena (se även figur 3-4 på nästa sida).

Speciallösningarna för att få ut bilpoolsplatser på "till synes gatumark" har tillkommit på grund av att nuvarande parkeringslagstiftning omöjliggör uthyrning av specifika parkeringsplatser på gatumark som bilpoolsplatser till bilpoolsföretag. Speciallösningen med frimärksplaner skapar en del utmaningar för staden under planeringsskedet, men ger vissa fördelar i driftskedet sett från bilpoolsföretagens perspektiv. Under arbetet med denna utredning har arbetsgruppen i Stockholm stad utvecklat en tabell med identifierade för- och nackdelar med denna lösning, se Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Sammanfattning av för- och nackdelar med speciallösningarna för att skapa bilpoolsplatser på "till synes gatumark".

Fördelar	Nackdelar
Det är eftertraktat av bilpoolsföretag då bilpoolsfenomenet, och de egna bilarna, tydliggörs i gatuummet för boende och besökare.	Det är oflexibelt att rita in bilpoolsplatser i detaljplan eftersom ändringar i detaljplan är både arbets- och tidskrävande.
Det är lätt att göra bilpoolsbilarna öppna för alla bilpoolsmedlemmar.	Stadens nuvarande avtal för skötsel av gator, t ex sopning och snöröjning avser just gatumark. Per definition är bilpoolsplatserna inte gatumark och därmed är ramavtalade entreprenörer inte skyldiga att snöröja och städa bilpoolsplatserna.
Bilpoolsleverantörer och kunder slipper trassla med koder till privata garage.	Det är dyrt för Stockholm Parkerings AB att upphandla och organisera skötselavtal för fläckvis utspridda bilpoolsplatser.
Man slipper den potentiella konflikten med öppen bilpool på privat fastighet/ privat garage – där de boende egentligen inte vill ha "spring" av människor som inte bor i fastigheten.	Vid snöfall behöver bilpoolskunder eller bilpoolsföretag skotta fram insnöade och inlogade poolbilar som alla andra bilägare och vid städgata gäller samma flyttkrav för bilpoolsbilarna som för övriga.



Figur 3-4 Bilpool på till synes gatumark Norra Djurgårdstaden (källa: Stockholm stad).

Projektspecifika och gröna parkeringstal

Stockholms stad lanserade nya riktlinjer för parkeringstal år 2015 genom ”*Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad*”. Riktlinjerna introducerades med målet att skapa en tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringstal.⁷

Sedan lanseringen har gröna parkeringstal tillämpats i ungefär 25 färdigställda fastighetsprojekt, vilket har generat uppskattningsvis 40–45 bilpoolsbilar. Antalet bilpoolsbilar per fastighet varierar. Majoriteten har varit i drift sedan 2017–2018.

Dessutom har många fler fastighetsprojekt sedan dess fått bygglov med gröna parkeringstal och mobilitetslösningar, vilket innebär att inom de kommande åren kommer långt fler fastighetsprojekt med gröna parkeringstal och mobilitetstjänster realiseras i Stockholm.

Textruta 2. Stockholms stads riktlinjer för gröna p-tal

Stockholms stad införde nya parkeringsriktlinjer, inklusive nya riktlinjer för Gröna p-tal, under 2015. Syftet med riktlinjerna är att staden vill stödja framkomlighetsstrategins principer genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark och att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna. Ett annat syfte är även att hus hålla med stadens mark samt att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

Modellen tillämpas enligt fyra steg:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehav i staden (0,3–0,6 bilar per lägenhet)
2. Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans i intervallet 0,3–0,6 som det aktuella projektet ska placeras).
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på lägesbaserat p-tal och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Det gröna parkeringstalet skapas genom att justera det projektspecifika p-talet med mobilitetstjänster. Enligt upplägget ska mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket som värderas i tre nivåer:

- Grundläggande nivå (10 % rabatt)
- Medelnivå (15 % rabatt)
- Ambitiös nivå (25 % rabatt)

Bilpoolsetablering på fastigheten hör till ”medelnivå” eller ”ambitiös nivå”.

⁷ Stockholms stad 2015. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

Andra etableringar i samarbete med fastighetsägare eller BRF

Förutom etableringar inom ramen för gröna parkeringstal har en del bilpoolsföretag även andra direkta samarbeten med fastighetsägare. Det finns exempel där fastighetsägare (exempelvis BRF:er) med äldre fastigheter ingått samarbete med bilpoolsaktörer. Dessa bilpoolsplatser är dock relativt få och uppskattningsvis finns endast omkring 5–10 bilpoolsbilar etablerade i sådana samarbeten.



Figur 3-5 Exempel på bilpool etablerad i direkt samarbete med fastighetsägare inom det befintliga bostadsbeståndet. I detta fall upplåter fastighetsägaren (en bostadsrättsförening) yta för bilpoolsplats på föreningens mark, men bilpoolen är öppen för alla.

3.3 Bilpoolsföretag i fastighetsnära lägen

De flesta bilpoolsföretag har etableringar i fastighetsnära lägen. De aktörer som har flest etableringar i fastighetsnära lägen i Stockholm är M Volvo Car mobility, Elbilio och Move About. De övriga bilpoolsföretagen har ett fåtal bilpoolsplatser kopplade till direkta fastighetsprojekt och satsar till stor del på friflytande bilpoolstjänster som lokaliseras på parkeringsplatser utanför själva fastigheten. Flera av de andra bilpoolsföretagen är även nya på marknaden och det tar relativt lång tid att etablera bilpooler i fastighetsnära lägen och via nya stora stadsutvecklingsprojekt.

De flesta bilpoolsföretag erbjuder öppna bilpoolslösningar, vilket innebär att de poolbilar som tillförs till ett fastighetsprojekt även får användas av bilpoolsföretagets övriga bilpoolskunder eller av allmänheten. De boende i den aktuella fastigheten får i sin tur nyttja bilpoolsföretagets poolbilar som finns stationerade på andra platser. En del av de etablerade bilpoolsföretagen erbjuder framför allt stängda bilpooler till enskilda organisationer, bostadsrättsföreningar eller företag.

Tabell 3-3 Översikt av aktiva bilpoolsföretag med stationära och friflytande bilpooler.

Företag	Kommentar	Typer av bilpooler	Fastighetsnära bilpoolsbilar
Sunfleet	Bolaget har funnits sedan 1998 men etablerades i Stockholm först 2006. Varumärket Sunfleet håller på att avvecklas och endast ett fåtal bilar inom ramen för företagsavtal finns kvar.	Stationär/öppen bilpool	Ja, men endast ett fåtal.
M	Introducerades under hösten 2019 i Stockholm för att ersätta Sunfleet.	Stationär/öppen bilpool	Ja, utveckling och har strategi för bilpool till fastighetsägare.
Bilpoolen.nu	Har funnits i ett antal år i Stockholm.	Stationär/öppen bilpool	Ja, har riktade erbjudanden till BRF, byggherrar med framför allt slutna lösningar.
Stockholms bilpool	En ekonomisk förening som bildades 1998 och har ett mindre antal bilar i Stockholm och Solna. De är med i samarbetsföreningen Bil.	Stationär/öppen bilpool	Ja, men har ett fåtal bilpoolsplatser.
Move About	Move About fokuserar på elbilar och etablerade sig hösten 2015.	Stationär/öppen bilpool	Ja, har ett antal projekt som delvis ges åtkomst via mobilitetstjänsten UbiGo.
Elbilio	Elbilio fokuserar på elbilar och har funnits sedan 2018. Elbilio är i första hand till för organisations- och företagskunder men har även ett fåtal poolbilar öppna för privatkunder i Stockholm.	Stationära bilpooler med både öppna och slutna lösningar	Ja, har riktade erbjudande till BRF och fastigsägare.
KINTO Share	Bildelningstjänsten presenterades första gången 2018 och etablerades i Stockholm under 2020. Olika modeller från Toyota med olika drivmedel erbjuds.	Stationär/öppen bilpool	Ja, men är nya på marknaden och har inte några aktiva bilpoolsplatser i dessa lägen.
OurGreen Car	Stationär bilpool med elbilar, i första hand för organisationer eller fastighetsprojekt.	Stationär/stängd bilpool (vissa öppna pooler kommer etableras under 2021)	Ja, har riktade erbjudande till BRF och fastigsägare.
Aimo	Friflytande bilpool. Företaget erbjuder 100 % elbilar. Aimo har en "homezone" som täcker en del av Stockholm Stad samt delar av Solna och Sundbyberg.	Friflytande/öppen bilpool	Ja, men endast något enstaka bilpoolsplatser.

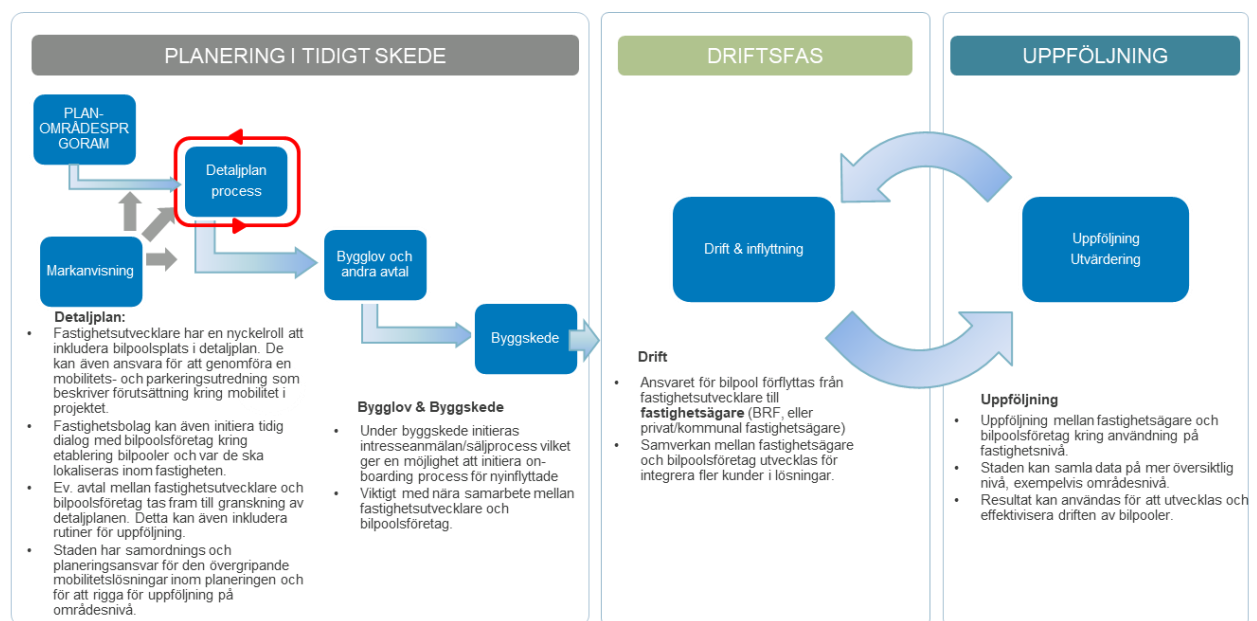
4. Intervjuer med bilpoolsföretag och fastighetsaktörer

I detta kapitel redovisas erfarenheter och resultat som framkommit i intervjuer med bilpoolsföretag, fastighetsutvecklare och fastighetsägare.

4.1 Olika faser i etablering av bilpool

Det går att särskilja olika faser för etablering av bilpool i fastighetsnära lägen. Under utredningens gång har det framkommit att det är i huvudsak tre olika skeden i bilpoolsetableringen som är viktiga:

1. Tidigt skede – planering- och etableringsfas
2. Drift och användning
3. Uppföljning och utvärdering



Figur 4-2 Illustration av olika skeden i etablering av bilpool i fastighetsnära läge, samt vilka aktiviteter som olika aktörer ansvar för att genomföra.

Beroende på om bilpoolplatserna etableras inom nyproduktion (gröna parke-ringstal) eller i befintligt bostadsbestånd skiljer sig förutsättningarna för att etablera bilpooler. I planeringsfasen för nyproduktion är exempelvis samarbetet mellan fastighetsutvecklaren (eller byggherren) och bilpoolsföretaget central. När bilpooler ska etableras inom befintligt bostadsbestånd behövs fungerande relationer, i första hand mellan fastighetsägaren och bilpoolsleverantören, under driftsfasen.

Det tredje och sista skedet berör uppföljning och utvärdering, och är viktigt för att skapa en bred förståelse för hur utveckling och förbättring av bilpoolerna kan ske.

4.2 Tidigt skede - planering- och etableringsfas

Majoriteten av bilpoolsföretagen anser att de gröna parkeringstalen har varit ett bra incitament för att integrera bilpoolslösningar i planeringsskedet. De flesta bilpoolsföretag menar att riktlinjer för gröna parkeringstal har gynnat bilpoolsmarknaden och således även gynnat utvecklingen av bilpooler i fastighetsnära lägen. Riktlinjerna har varit ett tydligt incitament för fastighetsutvecklare att inkludera bilpoolsplatser i nya fastighetsprojekt.

De kommunala bostadsbolagen arbetar med gröna parkeringstal i alla nyetableringar och i flera kommande fastighetsprojekt finns det avtal om att inkludera bilpool. De kommunala bostadsbolagen vill erbjuda bilpooler till boende, oavsett krav från staden, och eftersträvar en långsiktighet i utvecklingen av bilpoolsplatser både i nyproduktion och det befintliga bostadsbeståndet.

Samarbete med fastighetsutvecklare – tidig information och on-boarding

De flesta bilpoolsföretag menar att ett nära samarbete med fastighetsutvecklare är en förutsättning för att etablera en framgångsrik bilpool med hög beläggning. Majoriteten av bilpoolsföretagen understryker vikten av att komma in i tidigt skede i planprocessen, gärna redan under produktion- eller säljskedet av de nya bostäderna (alternativt uthyrningsprocessen för hyresrätter). Genom att få tillgång till potentiella boende kan bilpoolsföretag i samarbete med fastighetsutvecklare tidigt kommunicera och marknadsföra bilpoolen.

En del bilpoolsföretag lyfter fram att det är problematiskt om de involveras först efter att alla boende har flyttat in. Den ”sena ankomsten” försvårar möjligheten att skapa beteendeförändringar hos de nyinflyttade, och man missar ett viktigt tillfälle att få de boende att välja bort att äga egen bil. Detta leder i sin tur till större utmaningar med att skapa en bra beläggning i bilpoolerna, och det tar längre tid innan bilpoolerna blir ekonomiskt hållbara och börjar gå med vinst.

En del bilpoolsföretag lyfter fram att det finns varierande intresse och ambition från etablerade fastighetsutvecklare avseende att implementera mobilitetslösningar. Ibland saknas nödvändigt engagemang från fastighetsutvecklare. Vissa bilpoolsföretag upplever ibland att mycket lämnas över till dem att lösa, men även till de blivande fastighetsägarna (BRF) eller hyresvärd/fastighetsägare.

Både fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag beskriver utmaningar med att aktiviteter i etableringen kan vara resurskrävande och att det inte alltid finns avsatta ekonomiska medel för de kampanjer som kanske skulle behövas. Bilpoolsföretagen anser att det är viktigt att det finns resurser inom fastighetsprojekten för att kunna kommunicera till boende vilka mobilitetslösningar som de kommer ha tillgång till.

Utmanande att etablera bilpoolsplatser inom befintligt bostadsbestånd

Flera bilpoolsföretag beskriver att det finns svårigheter med att etablera bilpooler på fastigheter i befintligt bostadsbestånd. Detta är i linje med kartläggningen av befintliga fastighetsnära bilpooler som visade att det i dagsläget endast finns omkring 5–10 st sådana bilpoolsplatser (se kapitel 3).

Svårigheterna beror främst på att de lokala förutsättningarna för bilpooler generellt sett är sämre, och att det inte finns lika tydliga incitamentsstrukturer i sådana områden. Särskilt utmanande kan detta vara i stadens yttre områden där det finns en stark tradition av att äga egen bil, och dessutom relativt gynnsamma parkeringsförutsättningar.

Denna syn delas av de kommunala bostadsbolagen som upplever det svårt att etablera bilpooler i befintligt bestånd, fast man egentligen vill vara en bra hyresvärd som möter de boendes behov och efterfrågan på tjänster. En ytterligare utmaning för de kommunala bostadsbolagen är att hitta lediga parkeringsplatser för en bilpoolsbil, och det är svårt att säga upp hyresgästernas parkeringsplatser för detta syfte. Men finns det lediga platser är förutsättningarna för att kunna etablera bilpooler i redan befintliga bostadsbestånd betydligt bättre.

En ytterligare utmaning med dagens regler för gröna parkeringstal är att bilpoolsplatsen måste etableras inom den nya fastigheten, även om det finns ett större befintligt bostadsbestånd kring fastigheten som också skulle gynnas av en bilpoolsetablering i området. De kommunala fastighetsbolagen vill se en större flexibilitet i de gröna parkeringstals-riktlinjerna så att de kan etablera ett bra utbud av bilpool och andra mobilitetstjänster någonstans i närområdet till en nyexploatering. Det skulle, anser de, göra tjänsterna tillgängliga både för boende i de nya fastigheterna och i befintligt bestånd.

Avtal och upphandlingar

De intervjuade kommunala bostadsbolagen har upphandlade ramavtal med två bilpoolsföretag. Inom ramavtalet görs det avrop med förnyad konkurrensutsättning mellan dessa två aktörer. Avtal skrivs med den aktör som har lägst pris. Det görs dock undantag i specifika situationer där de avtalade bilpoolsleverantörerna inte kan uppfylla de specifika krav som ställs.

Även en del privata fastighetsutvecklare har upphandlade ramavtal med bilpoolsföretag. Ett av de intervjuade företagen brukade fram tills för bara något år sedan skriva nya avtal med bilpoolsföretag till varje enskilt fastighetsprojekt, men företaget har numera ett ramavtal för hela företaget för att kunna skapa en bättre överblick och en mer sammanhållen process. I alla kommande fastighetsprojekt på detta företag ska dessutom en hållbarhetsspecialist delta för att säkerställa att mobilitetstjänster inkluderas i processen.

Eftersom staden vill se att avtal med bilpoolsföretag tecknas tidigt – redan i detaljplaneskedet – upplevs det ibland av fastighetsutvecklarna att de blir inlåsta av avtalet för tidigt. Skulle det senare finnas en leverantör passar bättre för ändamålet finns inte längre några möjligheter att byta. Det händer att bilpoolsföretagen ändrar sitt utbud, eller helt försvinner från marknaden, och då är det viktigt att ha flexibilitet i avtalen för att få de bästa lösningarna till kunderna.

Olika mobilitetstjänster för olika geografiska lägen

De kommunala bostadsbolagen lyfter fram att det finns väldigt olika behov av mobilitetstjänster, beroende på specifika förhållanden, till exempel fastighets geografiska läge. De uttrycker en önskan om någon form av verktygslåda där det mer går att välja olika paket av mobilitetstjänster utifrån specifika behov. Det finns därtill en önskan om att bolagen själva ska ha bredare verktygslåda för att integrera nya mobilitetslösningar i olika typer av fastighetsprojekt.

4.3 Drift och användning

När bilpoolen väl är i drift blir samarbetet mellan bilpoolsleverantör och fastighetsägare centralt. Ofta är det en bostadsrättsförening, alternativt en kommunal eller privat fastighetsägare, som tar över ansvaret för fastigheten och samarbetet med bilpoolsföretaget.

Något som framhålls som en utmaning av de kommunala bostadsbolagen är att det oftast finns för få bilar tillgängliga inom ett område. En enda bil i ett större område ger inte så stor effekt, det krävs att det finns flera bilar på plats för att det ska göra någon skillnad för områdets mobilitet, och för hur de boende uppfattar tillgång och tillgänglighet till mobilitetstjänster. De menar att det skulle krävas samarbeten mellan olika fastighetsägare och bilpoolsföretag för att skapa bekvämlighet för kunden. Det är viktigt att kunderna kan lita på att det alltid finns en bilpoolsbil när de behöver en – på samma sätt som de kan lita på en egen bil. Samtidigt menar fastighetsutvecklare att de inte heller kan ha för många bilar på samma plats, och det upplevs svårt att hitta en jämn balans.

Långsiktiga samarbeten och avtal

Idag skrivs avtal för bilpoolstjänster ofta för en tidsperiod på fem år. Dessa avtal ger en viss långsiktighet, men de flesta bilpooler blir i dagsläget inte lönsamma förrän efter fem år enligt bilpoolsföretagen själva. Detta innebär att bilpoolsföretag gynnas av långsiktiga samarbeten, som gärna är längre än fem år. Däremot kan omfattningen av bilpoolstjänsterna behöva förändras över tid, både uppåt och nedåt i antal bilpoolsplatser. Då är det av stor vikt att det finns möjlighet att omförhandla befintliga avtal, och inte behöva upphandla en helt ny aktör.

Intressekonflikt mellan öppna och slutna bilpooler

De flesta bilpoolsföretag anser att bilpooler ska vara öppna för alla användare och inte exklusivt tillgängliga för vissa användare, till exempel enbart boende i den fastighet där bilen är placerad. Bilpoolsföretagen menar att öppna bilpoolslösningar har många fördelar utifrån beläggningsgrad och tillgänglighet för kunderna. Det skapar ett större underlag som även kan bidra till ökade intäkter.

Ibland kan det dock uppstå intressekonflikter mellan bilpoolsleverantör och fastighetsägare då det visat sig att bilpoolstjänsten används i begränsad utsträckning av de boende men desto mer av användare från närområdet. I dessa fall betalar fastighetsägaren för en tjänst som inte i någon större utsträckning används av de boende, men som ändå ska finansieras genom en fast avgift till bilpoolsföretagen under en längre avtalstid. En del fastighetsägare upplever det orättvist att en ny

fastighet/BRF finansierar en bilpool för ett helt område under många års tid, och där alla invånare i området får fördelarna av en bilpoolstjänst.

Samarbete mellan bilpoolsföretag och fastighetsägare

Bilpoolsföretagen upplever att det finns svårigheter med att nå nya kunder i fastighetsprojekt och önskar att det fanns bättre samverkan med fastighetsägare. De anser det vara viktigt att det finns goda förutsättningar för kommunikation med kunderna, detta för att kunna leverera en så bra mobilitetstjänst som möjligt. Bland annat gav ett bilpoolsföretag förslag om att utveckla närmare samarbete med olika typer av digitala fastighetsplattformar (exempelvis Tmpl). Även fastighetsutvecklare betonar vikten av god kommunikation med kunderna, och upplever att användandet av bilpoolerna ökar markant då de kommunicerats till boende på ett bra sätt.

Samarbete med andra mobilitetstjänster

Både bilpoolsföretag och kommunala bostadsbolag är positiva till att samverka med andra mobilitetleverantörer för att kunna erbjuda flera olika typer av mobilitetstjänster i fastighetsprojekt. De anser att behovet av privatägd bil minskar om det, förutom bilpooler, även finns andra typer av mobilitetstjänster på plats, till exempel cykelpool.

4.4 Uppföljning och utvärdering

I befintliga riktlinjer för gröna parkeringstal finns det inga krav på uppföljning, men staden arbetar just nu med att utveckla en uppföljningsportal för nya exploateringsprojekt. I portalen kommer staden att kartlägga mobilitetsutbudet i fastigheter genom att låta respektive fastighetsprojekt avrapportera bland annat andelen parkeringsyta för cykel- och bilparkering, samt vilka mobilitetsåtgärder som planeras inom projektet. Bland annat kommer antal bilpoolsplatser behöva redovisas, samt om bilpoolen är öppen eller sluten. Däremot är portalen inte tänkt att inkludera data om användning (antal bokningar, beläggning, etc). I Figur 4-1 nedan visas en översikt av vilka uppföljningsdata som staden planerar att inkludera i portalen.

Transporter
Rapportering
Planering för cykel- och bilparkering ska följa stadens beslutade riktlinjer för parkeringstal. Antal parkeringsplatser per lägenhet avgörs av läges- och projektspecifika faktorer som fastställs i samband med varje projekt. Riktlinjer för parkeringstal för bil innehåller exempel på vilken nivå av mobilitetsåtgärder som krävs för att få lägre nivå på parkeringstal.

Cykelparkering - Bostäder
Per 100 m² (juss BTA) st/100m² (juss BTA)
Per bostadsenhet st/bostadsenhet

Cykelparkering - Verksamheter
Kontor, industri och handel (per 100 m² BTA) st/100m² (juss BTA)
Kontor, industri och handel (per anställd) st/anställd
Skolor st/100 elever
Idrott, nöje och rekreativ anläggning st/100 besökare

Cykelparkering - Totalt antal
Ange totalt antal cykelparkeringsplatser, inomhus respektive utomhus.
Antal cykelparkeringställen st
Antal inomhus st
Antal utomhus st

Bilparkering
Parkeringstyp
☐ Eget garage
☐ Parkeringsskåp
☐ Markparkering
☐ Annat
Om annat, beskriv
Lägespecifikt P-tal
Pilotprojekt?
Projektspecifikt P-tal

Mobilitetsåtgärder
Tillämpas gröna P-tal?
Rabatt för gröna P-tal %
Justerat P-tal
Öppen bilpool? Antal bilar (som ja)
Stängd bilpool? Antal bilar (som ja)
Cykelpool? Ingår lastcykel (som ja)?
Cykelanläggning? Om ja, beskriv vilka
Automatiska dörröppnare
Fast luftpump
Spår- och svärmöjlighet
Cykelservicestation/cykelsmek
Övrigt
Flera andra mobilitetsåtgärder? Om ja, beskriv vilka

Figur 4-1 Översikt av Stockholms stads uppföljningsportal för nya exploateringsprojekt.

För redan etablerade fastighetsnära bilpooler finns idag inte någon strukturerad metod för att följa upp användning och utveckling. En del bilpoolsföretag följer upp användningen med sina fastighetsägare, men det är inte något som tillämpas på en strukturell nivå. Vissa bilpoolsföretag har inte rutiner eller system för att följa upp, men menar att utveckling av systemen skulle kunna ske om det fanns tydliga riktlinjer för vilka data som efterfrågas.

Eftersom kundavtal oftast skrivs mellan bilpoolsleverantör och enskild kund (användare) har inte fastighetsutvecklaren/fastighetsägaren tillgång till kunduppgifter. I och med att i stort sett alla etablerade bilpooler är öppna och kan användas av vem som helst – och inte bara boende i deras fastigheter – vet de därför inte heller om det är deras hyresgäster som använder tjänsten eller om det är andra personer från närområdet. Detta är ytterligare en faktor som försvårar möjlighet till utvärdering. Här spelar även regler om GDPR och dataskydd in, och upplevs försvåra datadelning mellan parterna.

Det finns fastighetsutvecklare som har avtal med ett bilpoolsföretag som tillhandahåller stängda bilpooler, som då endast är tillgängliga för de boende i den specifika fastigheten. Här menar fastighetsutvecklaren att det är enklare att få ut statistik för användningen av bilpoolerna. De får då regelbundet ut data som kan användas för analys.

En del av informationen som skulle krävas för att genomföra utvärderingar av hur de gröna parkeringstalen påverkar bilinnehav, parkeringssituation och resvanor anses av bilpoolsföretag vara affärshemligheter som de inte vill dela med sig av.

Avtal med tydlig ansvarsfördelning saknas

De tillfrågade kommunala bostadsbolagen efterfrågar en tydlighet kring hur uppföljning ska ske, samt att riktlinjer för detta tidigt skrivs in i avtal mellan fastighetsägare och bilpoolsleverantör. I samband med bolagens pågående upphandling av ett ramavtal för cykelpoolstjänster kommer därför denna typ av förtydligande göras för att undvika en upprepning av uppföljningssvårigheterna som upplevs finnas kring bilpoolstjänster. Till nästa ramavtalsupphandling för bilpooler är förhoppningen att det då ska finnas ett bra sätt att skriva in krav på uppföljning i de avtal som skrivs då.

Tillgängliga data och användning av bilpoolerna

Inom utredningen har det förts dialog med bilpoolsföretagen om att samla in dataunderlag för att bättre förstå användningen av bilpoolerna. Det har varit utmanande att få tillgång till aggregerade data från bilpoolsföretagen som kan beskriva till exempel hur mycket poolbilarna används. Några utmaningar kopplat till detta beskrivs delvis ovan, bland annat att bilpoolsföretagen hänvisar till att denna typ av data är affärshemligheter, men även att de inte har utvecklat rutiner för att ta fram data på övergripande nivå.

En del bilpoolsföretag anser att staden skulle kunna vara tydligare med vilka uppföljningskrav som ställs inom gröna parkeringstal-projekt. Bilpoolsföretagen hade inte konkreta förslag på uppföljningsrutiner, men om detta ska hanteras bra bör det inkluderas redan under planeringsskedet.

5. Analys och sammanfattande råd

Etablering av bilpooler i fastighetsnära lägen är en viktig åtgärd för att minska behovet av att äga egen bil och har stor potential till att bidra till en mer hållbar mobilitet i staden. Genom god tillgänglighet till bilpooler inom fastigheter ges boende tillgång till delade mobilitetslösningar i nära anslutning till hemmet. Detta är en förutsättning för att skapa attraktiva och tillgängliga alternativ till det privata ägandet av bil.

Den genomförda kartläggningen visar att de fastighetsnära bilpoolerna utgör en mindre andel av den totala bilpoolsflottan inom Stockholms stad. Det handlar om totalt cirka 100–120 bilpoolsplatser, varav majoriteten har tillkommit vid nya stora stadsutvecklingsprojekt. Det har inte tidigare gjorts någon kartläggning likt denna, och studien ger därför en första överblick av det fastighetsnära bilpoolsutbudet i Stockholm och vilka erfarenheter som hittills finns. Nedan sammanfattas de viktigaste lärdomarna.

Gröna p-tal viktigt incitament för att öka andelen bilpooler

Kartläggningen visar att gröna parkeringstal har varit ett viktigt incitament för att inkludera bilpooler i planprocessen och i nyexploatering av fastigheter. Stockholms stad har haft en viktig roll i och med etableringen av riktlinjerna, men det finns utrymme för staden att med andra åtgärder, bland annat via sina kommunala bostadsbolag och i befintligt bostadsbestånd, bidra ytterligare till ett ökat antal bilpooler.

On-boarding i tidigt skede – nyckel till framgång

En nyckelaspekt som framkommit av intervjuerna är samarbetet mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag. I tidiga skeden är det främst fastighetsutvecklare som äger frågan om utveckling av mobilitetstjänster, och det är viktigt att bilpoolsföretag och fastighetsutvecklare har en nära dialog kring etablering av fastighetsnära bilpooler. Från bilpoolsföretagens perspektiv är det viktigt att ta fram information om kommande mobilitetserbjudanden och att de tidigt kommuniceras till potentiella kunder, gärna redan under säljprocessen.

Utveckla mer flexibla former av mobilitetsavtal

De utmaningar som har identifierats i den här fasen handlar ofta om den långa tidshorisonten i nya och stora stadsutvecklingsprojekt. De involverade parterna tecknar ofta kontrakt långt innan projekten ska omsättas i praktiken, vilket kan skapa utmaningar för fastighetsutvecklarna genom inlåsning i avtal med bilpoolsföretag som ibland kan välja - eller av olika skäl tvingas - lämna marknaden innan avtalet löpt ut.

Integrera uppföljningsaspekter och indikatorer i tidigt skede

En viktig aspekt i avtal mellan fastighetsaktör och bilpoolsföretag är att möjliggöra uppföljning av hur mobilitetstjänsterna används. I dagsläget saknas detta i de flesta avtal mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsaktörer. Ett tydligare ramverk för utvärdering skulle bidra till att kunna identifiera framgångsfaktorer, och vid uppföljning ge bättre förståelse för potentiella beteendeförändringar.

Tydliggör nyttan med öppna bilpooler för fastighetsägare

Under driftsfasen blir samarbetet mellan bilpoolsföretag och fastighetsägare centralt. Då övergår ofta ansvar från en byggherre/fastighetsutvecklare till en bostadsrättsförening eller privat/kommunal fastighetsägare. De utmaningar som specifikt lyfts fram i denna fas handlar bland annat om synen på öppna bilpooler. Sett ur fastighetsägarens perspektiv kan det upplevas som ett problem att de "finansierar" en bilpool som inte enbart egna hyresgäster/boende utan även andra kunder utanför fastigheten får tillgång till.

Närmare samverkan för att nå fler bilpoolskunder

En annan utmaning för bilpoolsföretag såväl som fastighetsägare är hur de ska nå nya kunder i redan etablerade fastigheter. Bilpoolsföretagen kan nå befintliga kunder genom sina kommunikationskanaler men ofta saknas en bra plattform för att kommunicera och nå fram till övriga boende i fastigheten. Det finns delvis en otydlighet om vem som "äger" bilpoolskunden under denna fas. Här finns potential att utveckla samarbetet mellan fastighetsägare och bilpoolsföretag och tydliggöra hur aktörerna tillsammans kan bearbeta kunden för att skapa en större användning och beläggning i bilpoolerna.

Det saknas incitament för bilpooler i det befintliga bostadsbeståndet

Antal bilpooler som etablerats i ett befintligt bostadsområde är relativt få och det främst finns vilja (och incitament) att etablera bilpool i fastighetsprojekt. Detta beror delvis på att fastighetsägarna i det befintliga bostadsbeståndet inte har lika tydliga ekonomiska vinster att hämta hem på att etablera en bilpool, samt att det ofta finns ett stort utbud av parkeringsplatser som gör det attraktivt att fortsätta äga sin egen bil. Detta skapar ett ojämnt mobilitetsutbud mellan det befintliga bostadsbeståndet och nyproduktion.

Önskvärt med samordning av bilpooler inom större områden

För att underlätta etablering och drift av bilpoolstjänster i större skala, och i områden med redan befintligt bostadsbestånd, vore det önskvärt att staden tillsammans med bilpoolsföretag och fastighetsutvecklare undersöker om det går att samordna bilpoolstjänster i större bostadsområden. Ett exempel på samordning är mobilitetshubbar, där flera olika mobilitetstjänster samsas och som flera fastighetsutvecklare och fastighetsägare kan vara kopplade till. Ett annat sätt är arbeta ännu mer med gemensamma resplaner för hela områden eller stadsdelar. Det skulle öka möjligheterna till att skala upp bilpoolsutbudet och möjliggöra ett ökat användande av mobilitetstjänster.

Ta fram utvecklat ramverk för att följa upp användning av bilpooler

Det saknas en tydlig ansvarsfördelning för hur uppföljning och utvärdering av bilpoolsanvändningen ska gå till, vilken data som ska vara tillgänglig att samla in och vad som kan anses vara affärshemligheter. Här skulle staden kunna ta en aktiv roll genom att utveckla ett ramverk för uppföljning, och sprida detta till fastighetsutvecklare och fastighetsägare. Fastighetutvecklare kan bidra genom att inkludera krav på statistik över användning i avtal med bilpoolsföretag.

I ett optimalt upplägg ges staden tillgång till data som kan möjliggöra fullständiga utvärderingar av tjänsten i syfte att förbättra den, samtidigt som bilpoolskundernas digitala integritet skyddas och bilpoolsföretagens affärshemligheter bevaras. Sammanfattningsvis rekommenderas följande insatser för en bättre fungerande uppföljningsfas:

- ▶ Utveckla riktlinjer för vilket dataunderlag mobilitetsleverantörer ska leverera.
- ▶ Tydliggör rollfördelning mellan staden, fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag i uppföljningsfasen.
- ▶ Tydliggör hur hantering av data ska ske ur ett dataskydds- och affärshemlighetsperspektiv.
- ▶ Utveckla samverkansformerna mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag även i uppföljningsfasen.

Inom ramen för utredningen har arbetsgruppen utvecklat ett konkret förslag på hur fastighetsnära bilpooler kan följas upp, se tabell nedan (förslaget behöver vidareutvecklas med anpassning till olika slags projekt).

Tabell 5-1 Förslag till uppföljning och tänkbara uppföljningsmetoder.

Syfte med utvärdering	Tänkbar mätmetod/indikator
Avgöra hur mycket bilpoolen används inom en fastighet	➤ Beläggningsgrad på bilarna i fastigheten, gärna fördelat på vardagar och helger
Avgöra hur mycket en bilpool används av boende i aktuell fastighet	➤ De boendes totala användning av bilpooltjänsten (bilar i fastigheten och utanför) ➤ Antal registrerade användare/kunder totalt i poolen
Avgöra hur de boende i aktuell fastighet reser med bilpool och med andra bilar respektive andra färdmedel	➤ Enkät till de boende från fastighetsägaren eller genom bilpoolsföretagens applikationer
Värdera hur tillgång till mobilitets-tjänster i boendet eller nära bostaden påverkar resvanor, utrymmesbehov för mobilitetstjänster och parkeringsbehov.	➤ Enkät till alla boende i fastigheten
Avgöra hur uppskattade mobilitets-tjänsterna är	➤ Enkät till alla boende i fastigheten
Avgöra i vilken utsträckning bilpoolsbilen bedöms ersätta egen bil	➤ Enkät till alla boende i fastigheten
Avgöra hur tillgången till mobilitets-tjänster påverkar privat bilinnehav	➤ Enkät till boende i fastigheten

5.1 Sammanfattande råd till olika aktörer

Utifrån kartläggning och analys ges nedan sammanfattande råd till de aktörstyper som ingått, det vill säga fastighetsutvecklare, fastighetsägare, bilpoolsföretag respektive stad/kommun.

Råd till fastighetsutvecklare

- ▶ Involvera bilpoolsföretag i tidigt skede för att säkerställa att det finns möjligheter till tidig kommunikation med potentiella kunder. Det är viktigt att i byggskede och säljprocess till kund samarbeta med bilpoolsföretag kring on-boarding-kampanjer.
- ▶ Att tillsammans med staden och bilpoolsföretag utveckla tydliga överenskommelser för hur bilpoolerna ska hanteras under driftsfasen.
- ▶ Hitta ”rätt” nivå på överenskommelser mellan staden, fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag för att skapa långsiktighet och tydlighet mellan de involverade aktörerna, men också flexibilitet för framtida anpassningar i en snabbt föränderlig bransch.

Råd till fastighetsägare

- ▶ Utveckla samverkansformer med bilpoolsföretag för att tillsammans nå nya potentiella kunder. Dels för att öka belägningsgraden inom fastigheter, dels för att skapa mer attraktiva delade mobilitetslösningar.
- ▶ Tillsammans med bilpoolsföretag utveckla rutiner för uppföljning av användningen av bilpoolstjänster. Detta bidrar till att skapa en bättre förståelse för hur bilpooler används och sin tur utveckla mer kunskap om hur fastighetsägare, såväl som boende, kan göra ekonomiska besparingar på delade mobilitetslösningar.

Råd till bilpoolsföretag och mobilitetsaktörer

- ▶ Utveckla samverkansformer med fastighetsutvecklare i tidigt skede samt med fastighetsägare under driftsfas för att säkerställa väl fungerande kommunikation till potentiella kunder.
- ▶ Ta fram tydligare underlag och informationsmaterial till bostadsrättsföreningar för att underlätta för kommunikation med boende om hur de kan ansluta till olika bilpooler.
- ▶ Stöd staden i framtagande av tydliga indikatorer för uppföljning av bilpoolsanvändning. Framför allt bidra till att säkerställa att utmaningarna med att samtidigt beakta affärshemligheter, dataintegritet och stadens mål/visioner hanteras på ett tillfredsställande sätt.

Råd till staden (läs även kapitel 6 för mer utförliga råd till staden)

- ▶ Initiera och facilitera en utredning kring incitament för att öka andelen delade bilpoolslösningar inom det befintliga bostadsbeståndet.
- ▶ Utveckla tydligare riktlinjer för uppföljning inom ramen för gröna parkeringstal och ta fram indikatorer för användning av bilpooler.

- ▶ Utveckla en handlingsplan för delad mobilitet för att understödja bilpools-utvecklingen och för att bättre integrera andra delade mobilitetslösningar i fastighetsprojekt såväl som i det befintliga bostadsbeståndet.
- ▶ Ta fram särskilda råd och stöd för hur bostadsrättsföreningar kan etablera bilpooler i sina fastigheter.

6. Rekommendationer till Stockholms stad

Utifrån utredningens slutsatser ges här ett antal rekommendationer för hur Stockholms stad kan arbeta vidare med och stödja fler bilpoolsetableringar.

Utveckla uppföljningen av gröna parkeringstal

En viktig slutsats av den genomförda kartläggningen är att det fram till nyligen saknats en strukturerad metod för att följa upp vad projekt inom ramen för gröna parkeringstal levererat för mobilitetstjänster och hur de används. Inom ramen för arbetet med uppföljningsportalen för stadsdelen Norra Djurgårdsstaden har en rad nyckeltal för mobilitet inkluderats, men det finns behov av att utveckla tydligare uppföljningsrutiner i stadens arbete. Det finns även ett behov av att ställa tydligare krav på bilpoolsföretag om att dela information om användningen av bilpoolstjänsterna. Uppföljningskrav är något som behöver finnas på plats redan i bygglovsskedet och även i avtal mellan fastighetsutvecklare och bilpoolsföretag.

Resultat och förslag som tagits fram i denna utredning kan förslagsvis användas som underlag till det arbete som redan pågår med att utveckla en uppföljningsportal för projekt inom markanvisningsprocesser.

Stärk incitament för fler bilpooler i befintligt bostadsbestånd

Merparten av de stationära bilpoolerna i Stockholms stad finns i områden med i huvudsak äldre fastigheter. Men det är få av dessa bilpooler som har etablerats genom samarbete med privata fastighetsägare eller kommunala bostadsbolag. Staden arbetar aktivt med att styra mot bilpooler i nya fastighetsprojekt, men det finns inte samma tydliga incitament som driver bilpoolsetablering i befintligt bostadsbestånd. Detta har medfört att bilpoolsföretag aktivt deltar i nya fastighetsprojekt men inte arbetar lika aktivt med att etablera bilpooler i befintligt bostadsbestånd.

Det finns potential att ställa om till delade mobilitetstjänster även i äldre fastigheter, där de flesta invånarna i Stockholms stad trots allt bor. Det handlar inte bara om stadens förmåga och styrning, utan även om viljan från fastighetsägare och bilpoolsföretag att gemensamt driva fram en omställning i befintligt bostadsbestånd. Här behövs tydlig vilja hos respektive aktör och möjligen nya styrmedel för att skapa förändring.

Ta fram handlingsplan för delad mobilitet

Stockholms stad arbetar idag på olika sätt för att inkludera delade mobilitetslösningar i sina exploateringsprojekt, dels genom gröna parkeringstal, dels genom olika former av mobilitetsprogram/handlingsprogram i nya stadsutvecklingsprojekt. Med det finns inte någon övergripande strategi eller handlingsplan för hur delade mobilitetslösningar ska hanteras utanför enskilda fastighetsprojekt. Ett

viktigt steg kan därför vara att ta fram en handlingsplan som kan hjälpa till att accelerera utvecklingen av delade mobilitetstjänster i hela staden.

Källor

Rapporter

Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T., & Koucky, M. (2018). Sänkt p-tal som Drivkraft för Attraktiv Stadsbyggnad och hållbar Mobilitet. IVL: Stockholm, Sweden.

Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., & Roth, A. (2020). Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements. Sustainability, 12(5), 1744.

Stockholm Stad 2015. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

Stockholm Stad 2020. Bilpoolsinventering november 2020.

Trivector PM 2020:22. Mobilitetstjänsten EC2B i det bilfria boendet Brf Viva: Erfarenheter från det första året.

Intervjuer

Följande aktörer har deltagit i intervjuer digitala intervjuer via Teams.

Elbilio	Jesper Lönnqvist	2020-10-22
Move About	Jakob Hammarbäck	2020-11-05
M Volvo Car Mobiltiy	Steinar Danielsen	2020-10-15
Kinto	Peter Ooi	2020-10-22
Familjebostäder	Emma Evers Holm	2020-11-02
Stockholmshem	Sara Gallego Holmström	2020-11-05
Riksbyggen	Therese Berg	2020-12-01

Kontakt via e-post

Följande aktörer har besvarat ett frågeformulär via e-post.

Bonava	Nina Linell	2020-11-30
Our Green Car	Kenneth Falk	2020-11-09
Stockholms Bilpool	Magnus DeVries	2020-11-10

