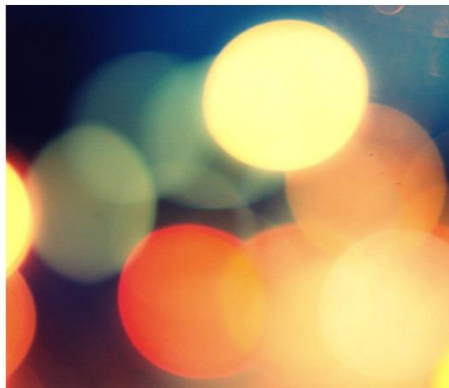
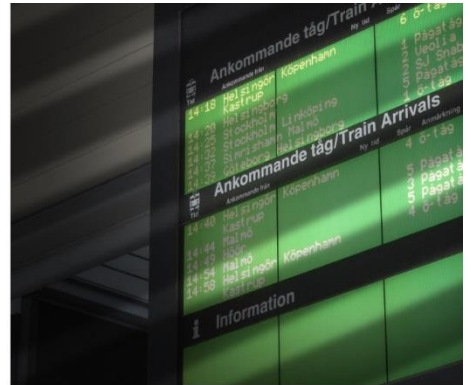
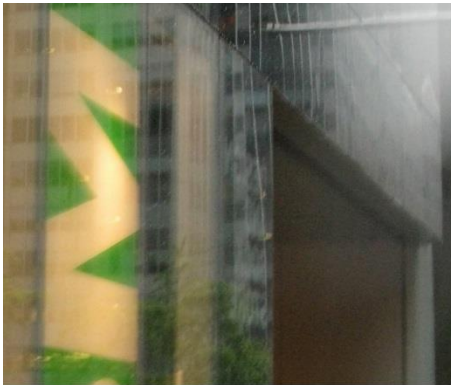


Koncept för "Inkluderande MaaS"

Slutrapport med plan för fortsatt nyttiggörande



Dokumentinformation

Titel:	Koncept för "Inkluderande MaaS" : Slutrapport och plan för fortsatt nyttiggörande
Serie nr:	2018:87
Projektnr:	17210
Författare:	Hanna Wennberg, Trivector Johan Kerttu, Trivector Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Björn Wendle, EC2B Mobility
Medverkande:	Christer Ljungberg, EC2B Mobility Emma Lund, EC2B Mobility
Kvalitets- granskning:	Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector
Beställare:	Vinnova inom "Tillgänglighetsdesign, pilotinvesteringar" (Dnr 2017-04906) Kontaktperson: Gustav Malm (08-473 30 20, gustav.malm@vinnova.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2018-11-30		

Förord

Många satsningar görs idag på olika delade mobilitetstjänster, till exempel bil-pooler, hyr-/låne-cykelsystem och samåkningstjänster. Mobility as a Service (MaaS) ses som en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor. Få sådana satsningar riktas dock till socialt utsatta områden och de behov och förutsättningar grupper som lever i dessa områden har.

Trivector fick i november 2017 medel beviljade från Vinnova inom utlysningen ”Tillgänglighetsdesign, pilotinvesteringar” för forskningsprojektet ”Inkluderande MaaS – Integrerade mobilitetstjänster för en jämlikare tillgänglighet” (Dnr 2017-04906). Syftet med projektet är att formulera ett koncept för MaaS för boende i socialt utsatta områden – ett ”Inkluderande MaaS”. Projektet antar ett intersektionellt perspektiv för att beakta hur olika maktordningar och förutsättningar samspelar, till exempel utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Syftet är också att skapa förutsättningar för nyttiggörande av konceptet i en fortsättning efter detta projekt genom att etablera samverkan med relevanta aktörer under projektiden.

Denna rapport är projektets slutrapport och utgör ett sammandrag av slutsatserna från delrapport 1 och delrapport 2 samt av dokumentationen av genomförda workshops om konceptet för ”Inkluderande MaaS”. I rapporten finns även en plan för fortsatt nyttiggörande av konceptet.

Forskningsprojektet pågår under perioden 1 december 2017 – 30 november 2018. I projektet medverkar Trivector Traffic AB (projektledare), EC2B Mobility AB, Malmö stad (genom Fastighets- och gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Arbetsmarknads- och socialförvaltningen), MKB Fastighets AB, Skånetrafiken och E.ON Sverige AB. Handläggare hos finansiären Vinnova är Gustav Malm.

Lund, 30 november 2018

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och utgångspunkt för projektet	1
1.2	Projektets syfte och mål	3
1.3	Projektets upplägg	4
1.4	Denna rapport	5
2.	Förutsättningar	6
2.1	Mobilitet och tillgänglighet på Rosengård	6
2.2	Mobilitetsresursernas betydelse för Inkluderande MaaS	7
2.3	Barriärer och möjligheter	10
3.	Konceptet "Inkluderande MaaS"	15
3.1	De övergripande "ramarna" för konceptet	15
3.2	Konceptets beståndsdelar	15
4.	Nyttiggörande av konceptet	18
	Referenser	20

1. Inledning

1.1 Bakgrund och utgångspunkt för projektet

Införande av olika mobilitetslösningar har potential att bidra till olika sociala nyttor, men införandet leder också till sociala konsekvenser som måste beaktas. Det råder ett allmänt samförstånd att den sociala dimensionen av hållbar utveckling inte har hanterats i tillräckligt hög grad inom transportplaneringen (Grieco, 2015). Medan transportmöjligheterna å ena sidan kan vara det som möjliggör tillgängligheten, knyter samman samhället och minskar fattigdom och utanförskap, kan det å andra sidan vara just det som skapar och cementerar sociala klyftor när möjligheterna inte är lika för alla. Om transportsystemet utformas med en grupp medborgare i åtanke riskerar detta att innebära en försämring av tillvaron för en annan grupp av medborgare (Grieco, 2015).

Personer med sämre förutsättningar påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar i områden när andelen etniska svenskar minskar (Hårsman, 2006). Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund och en hög etnisk variation, alltså att människor från flera etniska grupper bor i samma område. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter (Winter, 2015). Ytterligare en aspekt är att områden som är socioekonomiskt svaga och där andelen med utländsk bakgrund är stor kan vara mer utsatta, eftersom diskriminering på grund av etnicitet kan förekomma på arbets- och bostadsmarknaden. Forskning från Stockholm och Uppsala visar exempelvis att diskriminering på bostadsmarknaden förekommer (Bråmås et al, 2006). Vidare tenderar ohälsotal att vara höga i utsatta områden.

Det är dock viktigt att poängtera att områden med hög andel invånare med utländsk bakgrund inte i sig behöver vara utsatta. Tvärtom kan en etnisk geografisk koncentration, där dina grannar är familjemedlemmar eller från samma etniska grupp, bidra till ekonomiskt kapital men också ökat socialt kapital. På längre sikt är dock effekterna oklara. Det överbryggande sociala kapitalet mellan människor från etniska minoriteter och etniska svenskar, samt mellan människor från etniska minoriteter och myndigheter kan dock försvåras (Lilja & Pemer, 2010), och därmed bidra till utsatthet. Nätverk inom en etnisk grupp är viktiga men även nätverk mellan etniska grupper och etniska svenskar och samhällsinstitutioner är viktiga på längre sikt för att ett samhälle ska öka den sociala hållbarheten.

Tillgängligheten till vardagliga aktiviteter är i Sverige och många andra länder ojämnt fördelad mellan områden och grupper. Detta är ofta påtagligt inom en stad. Malmö stad uppvisar god tillgänglighet med hållbara färdsätt (gång-, cykel- och kollektivtrafik) och ett relativt bra utbud av delade mobilitetstjänster i form av bilpooler och låncyklar i vissa delar av staden, ofta centrala områden med god socioekonomisk status. I flera så kallade socialt utsatta områden, däribland Rosengård som är case i detta forskningsprojekt, uppvisas däremot sämre tillgänglighet.¹ Samtidigt har dessa utsatta områden i regel lägre bilinnehav än andra områden. I socialt utsatta områden finns det således en potential för hållbart resande som vi hittills fokuserat på i relativt liten utsträckning och där Mobility as a Service (MaaS)² och delade mobilitetstjänster (bilpooler, låncykelsystem, samåkningstjänster osv.) kan vara ett sätt att bibehålla ett lågt bilinnehav men med samtidigt god tillgänglighet. MaaS och delade mobilitetstjänster har potential att utgöra en viktig del av mobiliteten och tillgängligheten för människor i socialt utsatta områden och därigenom främja inkludering, jämlikhet och jämställdhet i smarta och hållbara städer.

Stadsområden och grupper med god socioekonomisk status har generellt bättre tillgänglighet och bidrar samtidigt till högre mobilitet med negativ inverkan på de långsiktiga hållbarhetsmålen för transportsektorn. När satsningar på nya hållbara koncept för transporter görs, till exempel i form av olika delade mobilitetstjänster och MaaS, riktas dessa så gott som uteslutande mot dessa redan privilegierade områden och grupper. Den ojämlika fördelningen av såväl tillgänglighet som framtidsinriktade satsningar spås därmed på.

Det finns idag koncept för MaaS som visar på god potential att adressera de transportrelaterade hållbarhetsutmaningar som svenska städer brottas med. Dessa koncept har dock ännu inte prövats med framgång i socialt utsatta områden och grupper. Det finns exempel på bilpoolsprojekt som inte alls fungerat när de införts i socialt utsatta områden eftersom de boende inte haft samma behov och förutsättningar (och normer) som de boende i områden där bilpoolskonceptet tidigare fungerat – ofta grupper med inkomst- och utbildningsnivå över genomsnittet.³ Man kan säga att koncept utvecklade för en viss kundgrupp inte går att direkt applicera i en annan kundgrund utan vissa anpassningar och justeringar.

Det finns med största sannolikhet behov och förutsättningar hos grupper i socialt utsatta områden som planerare utifrån sina normer och föreställningar inte känner till och förstår. Henriksson (2014) har studerat planerares normer kring hållbart resande och menar att planerares förståelse av hållbara resor ofta grundar sig på medelklassens resande och medelklassens sätt att bidra till hållbart resande i form av kollektivtrafik-, cykel- och gångresor. Vidare ses hållbart resande

¹ Enligt Tillgänglighetsindex presenterat i Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), utvecklat av Trivector (Trivector Rapport 2013:96). Se även avsnitt 3.1.

² Mobility as a Service (MaaS) innebär att man i en och samma tjänst knyter samman flera sätt att förflytta sig i staden såsom bilpool, kollektivtrafik, låne-/hyrcykel och privata fordon samtidigt som man kan erbjuda betalning av samt information om transporterna via ett och samma gränssnitt. MaaS kan även inkludera varuleveranser. Dessa nya mobilitetstjänster som i regel bygger på delning bidrar till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil. MaaS har många andra benämningar, till exempel transport som tjänst, kombinerad mobilitet och integrerade mobilitetstjänster. Mer information om MaaS och delade mobilitetstjänster finns i delrapport 2 "Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden" (Trivector Rapport 2018:46).

³ SunFleet la ner sin bilpool som öppnat på Rosengård i Malmö på grund av låg användning. Mer om detta finns beskrivet i delrapport 2 "Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden" (Trivector Rapport 2018:46).

framförallt som något som görs mellan bostaden och det betalda arbetet; resor som har att göra med det obetalda hem- och omsorgsarbetet, och framförallt kvinnors, behandlas i betydligt mindre uträkning (Larsson & Jalakas, 2008).

Om planerare osynliggör olika gruppers mobilitet, riskerar motsättningar att uppstå mellan planerarens normer och förställningar om hållbar mobilitet och dessa gruppers normer för sin vardagliga mobilitet. Ett exempel är hur dialog med kvinnor i förorten fallerar för att planerarnas förväntningar och de önskemål som kvinnorna uttrycker inte stämmer överens. Planerarna tenderar att vurma för den planering som karakteriserar innerstadsplaneringen, det vill säga med fokus på cykling och visionen om en grön stadsmiljö. För kvinnorna i förorten upplevs körkortsinnehav och tillgång till bil viktigt för den dagliga mobiliteten och tillgängligheten. Oförmåga att lyssna på och tolka underliggande behov bakom sådana önskemål kommer inte bidra till att utveckla miljöer och tjänster som uppfyller dessa kvinnors behov och förutsättningar.

För att kunna utforma inkluderande mobilitetslösningar finns det ett behov av bättre förståelse för förutsättningarna för mobilitet och tillgänglighet för boende i socialt utsatta områden. Det finns flera studier om hur socioekonomiska faktorer, främst i form av inkomst- och utbildningsnivå, påverkar mobiliteten liksom en stor mängd litteratur om mobilitet i förhållande till kön och ålder (se t ex Kronsell et al, 2016; Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017; Paulusson, 2015). Samtidigt finns det också ett behov av att studera hur olika förutsättningar, eller maktfaktorer som dessa ofta benämns i litteratur som anammat ett så kallat intersektionellt perspektiv⁴, tillsammans påverkar och formar individens möjligheter till mobilitet. Frågan är hur resefterfrågan, prioriteringar och värderingar i förhållande till mobilitet och tillgänglighet ser ut för boende i socialt utsatta områden utifrån förutsättningar/maktfaktorer i form av ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Det utgör viktigt kunskapsunderlag för transportplaneringen.

Några studier har gjorts tidigare om olika delade mobilitetstjänster för socialt utsatta områden och grupper (se t ex Kodransky & Lewenstein 2014; Kim, 2015; InclusiveEV, 2016; Shaheen et al, 2017a), dock inte i en svensk kontext. Erfarenheter från dessa studier är relevanta utgångspunkter för detta projekt men slutsatser måste dras med hänsyn till den kontext där studierna är genomförda.

1.2 Projektets syfte och mål

Projektet avser att utveckla ett koncept för Mobility as a Service (MaaS) för socialt utsatta områden och grupper utifrån ett intersektionellt perspektiv, det vill säga utifrån hur kön, ålder, socioekonomi, etnicitet etc. samspelar. Detta koncept benämns här ”Inkluderande MaaS”. Genom en ökad medvetenhet om olika gruppers normer och erfarenheter vad gäller hållbar mobilitet kan ett MaaS-koncept utvecklas för bredare tillämpning och då specifikt i socialt utsatta områden och grupper. Koncept för MaaS finns redan, men här är det frågan om en *social*

⁴ Intersektionalitet är ett analytiskt perspektiv som vill synliggöra hur relationer av överordning och underordning skapas och upprätthålls i samspel mellan exempelvis etnicitet, kön/genus, funktionsvariationer, klass, ålder, sexualitet och religion. Intersektionalitet är tanken att flera identiteter överlappar och skapar en helhet som skiljer sig från komponentidentiteter (t ex enbart kön). Intersektionalitet är studiet av överlappande sociala identiteter och samverkande system av förtryck, dominans, eller diskriminering. För en översikt av intersektionalitet i förhållande till mobilitetsstudier, se t ex Paulusson (2015).

innovation inom ramen för ett befintligt koncept. Genom projektet skapas också en plattform för stärkta samarbeten mellan för konceptet relevanta aktörer.

Framtagningen av ett utvecklat koncept för MaaS såsom beskrivits ovan innebär att nya grupper får bättre tillgång till den här typen av tjänster – och det innebär möjlighet till en jämnare fördelning av tillgängligheten i staden. MaaS och delade mobilitetstjänster (som ingår i MaaS) i sig har god potential att adressera flera av de transportrelaterade hållbarhetsutmaningar som svenska städer brottas med. För enskilda människor förbättras tillgängligheten och mobiliteten vilket bidrar till ökad inkludering, delaktighet och självständighet. Ett utvecklat koncept för MaaS som inkluderar bredare användargrupper skapar förutsättning för ökad jämlikhet och jämställdhet genom att fler människor ges tillgång till hållbara och effektiva transporter.

Följande mål har formulerats för projektet:

- ▶ Etablera ett nätverk med relevanta aktörer för samverkan i framtagningen av ett MaaS-koncept för socialt utsatta områdena och grupper. Givna för medverkan i nätverket är de partners som ingår i projektteamet, men ytterligare aktörer identifieras och involveras under projektiden.
- ▶ Sammanställa och analysera tidigare kunskap och erfarenheter om barriärer och möjligheter för användningen av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden och i grupper utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet.
- ▶ Undersöka attityder, beteenden och normer i förhållande till vardagsresandet för boende i ett socialt utsatt område i Sverige utifrån ett intersektionellt perspektiv (företrädesvis utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet).
- ▶ Formulera ett koncept för MaaS för socialt utsatta områden och grupper (Inkluderande MaaS) samt i samverkan med relevanta aktörer ta fram en plan för nyttiggörande av konceptet i en fortsättning efter detta projekt.

1.3 Projektets upplägg

Projektet består av följande fyra arbetspaket (WPs):

- ▶ **WP1. Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet.** Detta WP innebär en kartläggning och analys av behov och förutsättningar hos boende i socialt utsatta områden (med Rosengård i Malmö som case) vad gäller hållbar mobilitet och tillgänglighet. Här antas ett intersektionellt perspektiv för att beakta hur olika maktordningar samspelar, t ex utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. WP1 innebär litteraturstudier, analys av resvanor för olika områden i Malmö, fokusgrupper med boende på Rosengård, samt några ytterligare kvalitativa studier genomförda inom ramen för ett studentprojekt. Mer om metod och resultat för WP1 finns att läsa om i delrapport 1 ”Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden” (Trivector Rapport 2018:45).
- ▶ **WP2. Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta område.** WP2 innebär en kartläggning och analys av tidigare erfarenheter om barriärer och möjligheter för

införande och användning av MaaS och delade mobilitetstjänster (bilpool, hyr-/lånecykelsystem, samåkningstjänster etc.) i socialt utsatta områden/grupper. Detta steg genomförs genom litteraturstudier och intervjuer med representanter från exempel på projekt där man infört olika mobilitetslösningar i socialt utsatta områden (t ex Sunfleet) och med andra aktörer verksamma på Rosengård i Malmö, främst fastighetsägare. Mer om metod och resultat för WP2 finns att läsa om i delrapport 2 ”Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden” (Trivector Rapport 2018:46).

- ▶ **WP3. Formulering av koncept och plan för Inkluderande MaaS.** WP3 innebär en workshopserie med samtliga projektpartners och andra inbjudna experter/aktörer i syfte att formulera gemensamma slutsatser utifrån kartläggningen i WP1-2 ovan och utforma ett koncept för MaaS utifrån behov och förutsättningar hos boende i socialt utsatta områden – ett ”Inkluderande MaaS”. I denna del kommer även ytterligare organisationer som krävs för nästa steg mot nyttiggörande att engageras. Respektive workshop har dokumenterats i tre separata PM.
- ▶ **WP4. Rapportering, projektledning och kommunikation.** WP4 innebär sammanställning och rapportering av projektresultat och koncept i en slutrapport för hela forskningsprojektet inklusive en grov plan för fortsatt nyttiggörande efter genomfört projekt (denna rapport). I WP4 ingår även projektledning, spridning av projektresultat utanför projektkonstellationen samt kommunikation och avstämningar inom projektet som inte är knutet till specifikt WP, t ex medverkan i startmöte.

1.4 Denna rapport

Denna rapport är projektets slutrapport och utgör ett sammandrag av slutsatserna från delrapport 1 om mobilitet och tillgänglighet (WP1) och delrapport 2 om barriärer och möjligheter (WP2) (kapitel 2) samt av dokumentationen av genomförda workshops om konceptet för ”Inkluderande MaaS” (WP3) (kapitel 3). I rapporten finns även en plan för fortsatt nyttiggörande av konceptet (kapitel 4).

2. Förutsättningar

2.1 Mobilitet och tillgänglighet på Rosengård

I delrapport 1 från forskningsprojektet ”Inkluderande MaaS” har en sammanställning gjorts av resultatet från WP1: Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet, i vilket litteraturstudier samt kvantitativa och kvalitativa studier inom ett case (Rosengård) genomförts. Underlag har även hämtats från två studentprojekt: Anna Hanssons examensarbete ”Hållbart resande i socialt utsatta områden” (Tillämpad klimatstrategi vid Lunds universitet) och arbetet ”Mobility insights from field work in Rosengård” av studenterna Jesse Vargas, Dolores Arellano och Elin Fredriksson (MACA, Master of Applied Culture Analysis vid Lunds universitet).

Resefterfrågan, prioriteringar och värderingar i förhållande till mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden är något som inte fått någon större uppmärksamhet i tidigare forskning. Det finns flera studier om hur kön och ålder, inkomst- och utbildningsnivå och etnicitet påverkar mobiliteten. Samtidigt finns det också ett behov av att studera hur dessa olika förutsättningar tillsammans påverkar och formar individens möjligheter till mobilitet, det vill säga ur ett intersektionellt perspektiv analysera hur olika maktförhållanden påverkar mobilitet och tillgänglighet.

I delrapport 1 presenteras data från resvaneundersökningar uppdelad på kön, åldersgrupper och ursprung (svenskfödd/utlandsfödd). Få svarande i urvalsgruppen (boende på Rosengård) begränsar möjligheten att bryta ner data ytterligare. Att även analysera hur exempelvis ”utlandsfödda kvinnor” eller ”yngre män” svarar går inte då svaren i respektive grupp blir för få. Att studera mobilitet i ett intersektionellt perspektiv blir därför väldigt begränsad för en enskild dataanalys. Nedan ges däremot en översikt för resultaten från samtliga genomförda studier i sin helhet utifrån ett intersektionellt perspektiv med fokus på Rosengård.

Rosengård har en stor andel utlandsfödda (61 %). Utlandsfödda gör färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet bland utlandsfödda är särskilt påtagligt för kvinnor med låg utbildningsnivå. För utlandsfödda, och då särskilt för utlandsfödda kvinnor, innebär detta ett större beroende av en fungerande kollektivtrafik och andra färdsätt – och det innebär också av ett större beroende av andra personers (ofta mäns) skjutsning för sin mobilitet.

Analysen av resvanor visar att bilinnehavet är lägre på Rosengård jämfört med övriga staden och landet, precis som körkortsinnehavet, och det är främst män som har körkort och använder bil. Samtidigt behöver inte lågt bilinnehav nödvändigtvis innebära låg biltillgång. De kvalitativa studierna konstaterar att man ofta lånar bil av varandra, en informell men samtidigt robust delningsekonomi i ett nätverk av familj och vänner. Den informella delningen sker under

förutsättning av vissa sociala regler, till exempel att man kompenserar för förbrukat bränsle och att man återgäldar tjänsten (ömsesidighet). Mot den insikten verkar det finnas ett mindre behov av en formell bildelningstjänst än vad man annars kan förvänta sig genom lågt bilinnehav. Det informella delandet upplevs lättare och billigare och på köpet får man dessutom starkare sociala band. För den som äger bilen uppstår genom bilägandet större frihet och oberoende liksom möjlighet att göra något gott för grannskapet genom att dela med sig.

Förekomsten av informell samåkning och informell bildelning lyfts i de kvalitativa studierna som en viktig del av mobiliteten för boende på Rosengård, och konstateras också vara vanligare bland utrikesfödda personer i en studie om samåkningstjänster i Frankrike (Shaheen et al, 2017b). Då det oftast är män som har bil (och körkort), och kvinnor som skjutsas och därmed sätts i en beroendeställning, kan man resonera kring formella delningstjänster som en väg till mer självständig och jämlik mobilitet.

Buss är det färdmedel som efter bilen dominerar på Rosengård, jämfört med övriga Malmö där bil och cykel dominerar. Färre på Rosengård hade dock tillgång till resekort i kollektivtrafiken jämfört med andra områden i Malmö vilket tyder på att man betalar för sitt bussresande på annat sätt, till exempel köper enkelbiljetter, i större utsträckning. Det är inte säkert att detta blir billigast i längden.

Den genomsnittliga resan per person och dag är kortare på Rosengård och andelen nöjesresor är färre. En stor andel lokala resor gör att många går dit de ska. Särskilt för kvinnor är gång ett viktigt färd sätt för att ta barnen till skolan och uträtta ärenden, enligt de kvalitativa studierna i projektet. Färre cyklar dock jämfört med andra områden.

Den låga cykelanvändningen på Rosengård beror framförallt på att tillgången till cykel är begränsad. Det är också så att färre kan cykla jämfört med andra områden. I en nationell studie från 2006 kan 35 % av de utlandsfödda kvinnorna och 5 % av de utlandsfödda männen inte cykla (Lewin et al, 2006). De kvalitativa studierna på Rosengård konstaterar också att cyklandet är kulturellt betingat där många tycker att cykling är en aktivitet för barn och inte ett transportmedel. En studie bland ungdomar i Stockholms län menar att cykeln kan betraktas som en köns- och klassmarkör (Lagerqvist & Forsberg, 2017).

2.2 Mobilitetsresursernas betydelse för Inkluderande MaaS

Resultaten från de kvantitativa och kvalitativa studierna av mobilitet och tillgänglighet som presenteras i delrapport 1 ger en bild av hur människor på Rosengård reser och hur de ser på sin mobilitet och tillgänglighet utifrån flera olika perspektiv och angreppssätt. Sammantaget utgör det ett värdefullt underlag när ett "Inkluderande MaaS"-koncept ska utformas.

Ett teoretiskt avstamp för analysen av mobiliteten hos boende i socialt utsatta områden har tagits bland annat i Amartya Sen's Capabilities Approach såsom också tillämpats av Ryan (2015). I de studier som genomförts inom projektet har flera faktorer hittats som kan anses utgöra de mobilitetsresurser som Ryan (2015) menar är betydelsefulla för upplevda mobilitetsmöjligheter (mobility capability) och för den realiserade mobiliteten (mobility functioning). En översikt för

mobilitetsresurser som är aktuella för boende i socialt utsatta områden utifrån resultat i detta projekt och med ett resonemang om betydelsen av respektive mobilitetsresurs för utformningen av ett "Inkluderande MaaS"-koncept visas i Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Översikt för mobilitetsresurser som är aktuella för boende i socialt utsatta områden och betydelsen för utformningen av ett "Inkluderande MaaS"-koncept.

Mobilitetsresurs	Beskrivning	Betydelse för Inkluderande MaaS
Körkortsinnehav	Lägre körkortsinnehav (och fordonsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor.	Ökar behovet av alternativ till bilen, men hinder för bilpoolsetablering. Ger möjlighet för hyrcykelsystem.
Bilnehav/biltillgång	Lägre fordonsinnehav (och körkortsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor. Samtidigt betyder lågt bilnehav inte nödvändigtvis låg biltillgång då det finns indikationer på utbredd informell bildelning och informell skjutsning.	Ökar behovet av bilpool och andra mobilitetstjänster. Ger möjlighet för hyrcykelsystem.
Tillgång till resekort i kollektivtrafiken	En större andel på Rosengård än i andra områden har inte tillgång till resekort i kollektivtrafiken, vilket antyder att man oftare betalar på andra sätt, t ex köper engångsbiljetter som blir dyrare i längden.	Oklar betydelse. Påverkar möjligheten hur prismodell för tjänster utformas.
Cykeltillgång	Genom en lägre biltillgång är personer med låg inkomst- och utbildningsnivå, utlandsfödda och kvinnor mer beroende av alternativ till bilen för sin mobilitet. Många lokala resor gör också cykling aktuellt.	Ökar behovet av hyrcykelsystem. Finns även ett behov av lastcyklar då många skjutsar barn i närområdet och gör inköp.
Cykelkunskap	Att en betydande andel utlandsfödda inte kan cykla: 35 % av kvinnorna och 5 % av männen kan inte cykla enligt studie från 2006.	Hinder för hyrcykelsetablering. Kräver även andra åtgärder, t ex cykelskola.
Tillgång till alternativ till bilen	Genom en lägre biltillgång är personer med låg inkomst- och utbildningsnivå, utlandsfödda och kvinnor mer beroende av bra kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur. Tillgången till detta är relativt god på Rosengård. Däremot har man dålig tillgång till bilpooler och hyrcyklar i dagsläget.	Bidrar till bra förutsättningar för att etablera MaaS och delade mobilitetstjänster då det finns relativt bra kollektivtrafik och en förutsättning för hyrcykelsetablering är att det finns cykelinfrastruktur.
Specifik resefterfrågan	Till exempel att kollektivtrafiken bör gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som finns i en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikesfödda.	Oklar betydelse. Möjligen kan delade mobilitetstjänster täcka upp för den resefterfrågan som kollektivtrafiken inte klarar av.
Närhet	Genom att ha nära till platser och aktiviteter uppnås en god tillgänglighet.	Ger goda förutsättningar för hyrcykelsystem. Även "Walking as a Service" (se sidan 44) är intressant.
Inkomst	Ger de ekonomiska förutsättningarna för mobilitet. Inkomstnivå på Rosengård är lägre jämfört med andra områden i staden.	Hinder för etablering av MaaS och bilpooler.
Utbildningsnivå	Påverkar förutsättningarna för förvärvsarbete och inkomsten och därmed också inkluderingen och delaktigheten i samhället. Utbildningsnivån är en stark determinant för det som	Oklar betydelse (utöver inkomst ovan).

Hur länge man bott i Sverige	SCB benämner "socioekonomisk klass" och som formar en individs levnadsförhållanden. Visas i flera studier vara styrande för mobiliteten, inte minst genom att man får bättre ekonomiska förutsättningar (för att t ex ta körkort) och lär sig svenska bättre samt får bättre kännedom om transportsystemet.	Hinder för etablering av delade mobilitetstjänster då det finns språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade trösklar att komma över. Ställer stora krav på kommunikationen i samband med etablering.
Trygghet i transportsystemet	Oro eller rädsla för trakasserier, våld och överfall gör att många undviker att resa eller begränsar sitt resandet på olika sätt. Särskilt utlandsfödda, äldre och kvinnor känner sig otrygghet, men även män uttrycker oro och då även för andra personers säkerhet. På Rosengård finns det, liksom i övriga staden, otrygghet och en oro att få bilen/cykel stulen eller skadad.	Bör inte vara större hinder på Rosengård än någon annanstans. Trygghet vid stationer/fordon är viktigt. Genom att inte behöva äga cykel/bil själv, behöver man inte oroa sig för skadegörelse.
Socialt nätverk	Att ha en partner eller annan person som kan skjutsa eller låna ut fordon kan vara en viktig del av mobiliteten. Styrts också av hushållets sammansättning och civilstånd. På Rosengård finns indikationer på ett utbrett informellt delande av bil och av skjutsning.	Hinder för etablering av delade mobilitetstjänster då det finns indikationer på ett utbrett informellt delande av bil och av skjutsning. Det kan göra formella bildningstjänster inaktuella. Tjänster för privat bildning kan vara mer intressant.
Livsfas	Till exempel att hushåll med barn använder bil i större utsträckning än hushåll utan barn eller att man efter pensionen börjar en ny livsfas utan arbetsresor. Livsfasen kan ofta kopplas till ålder.	Oklar betydelse. Ålderssammansättningen på Rosengård innebär en relativt ung befolkning.
Värderingar	Värderingar eller attityder i förhållande till mobilitet som ser olika ut för individer, men likheter och skillnader kan också ses statistiskt mellan olika grupper, till exempel att kvinnor som grupp värderar miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.	Oklar betydelse.
Strukturella och kulturella förutsättningar i samhället	Till exempel att det förväntas av kvinnor och män att anta vissa roller och utföra vissa uppgifter (det så kallade genuskontraktet) såsom att ta arbete nära hemmet och barnen, utföra ärenden på vägen, skjutsa familjemedlemmar etc. Det finns även indikationer på att cykling kulturellt uppfattas som en aktivitet för barn.	Hinder för etablering av formella mobilitetstjänster då det redan finns informella. Dock kan tillgången till formella tjänster ge förutsättning för mer självständig och jämlik mobilitet, att inte behöva bli skjutsad. Ytterligare hinder för etablering av hyrcykelsystem kan vara om cykling uppfattas som en aktivitet för barn.
Vanor	Man formas redan i barndomen och de resvanor som grundläggs tidigt gärna följer med hela livet; det finns studier som visar att barn som går eller cyklar, även är även mer fysiskt aktiva som vuxna (Yang et al, 2014). Många av de som nått pensionsåldern idag är vana vid bitillgång och ser bilen som en förutsättning för deras mobilitet.	Oklar betydelse.

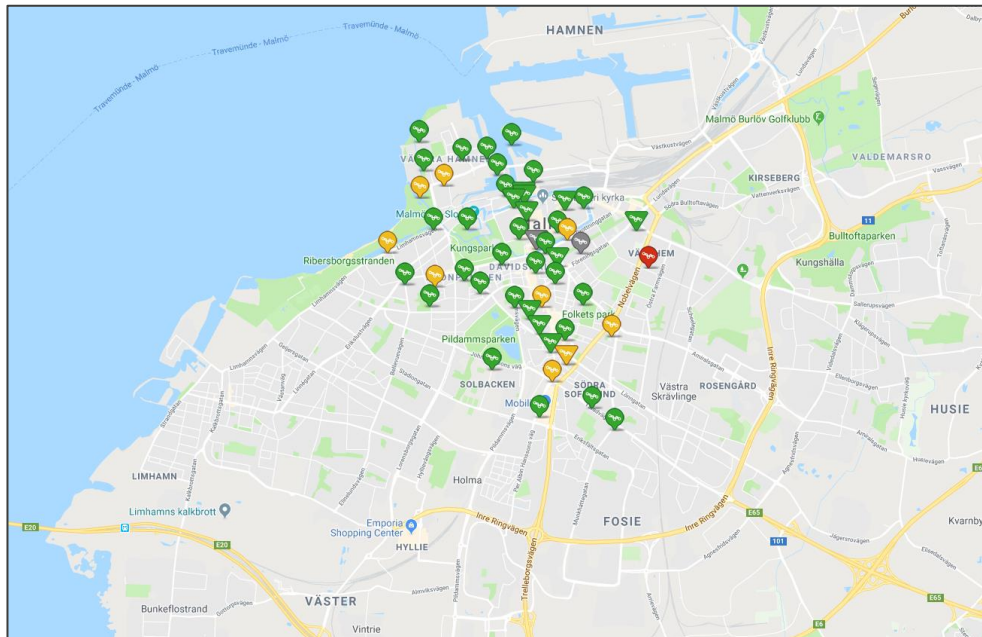
2.3 Barriärer och möjligheter

I delrapport 2 från projektet har en sammanställning gjorts av resultatet från en kartläggning och analys av tidigare erfarenheter om barriärer och möjligheter för införande och användning av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden. En litteratursammanställning har gjorts i vilken främst litteratur om delad mobilitet i allmän mening, och inte för specifika målgrupper, hittades. De studier som bedömdes relevanta för frågeställningen i det här projektet rörde främst också införandet av olika delade mobilitetstjänster (inte MaaS specifikt) i låginkomstområden och kom i första hand från Storbritannien och USA. Erfarenheter från dessa studier är relevanta utgångspunkter för detta projekt men slutsatser måste dras med hänsyn till den kontext där studierna är genomförda. Utöver litteratursammanställning har intervjuer med olika aktörer genomförts: Malmö stad, tre fastighetsägare och tre leverantörer (av MaaS, bilpool respektive laddinfrastruktur).

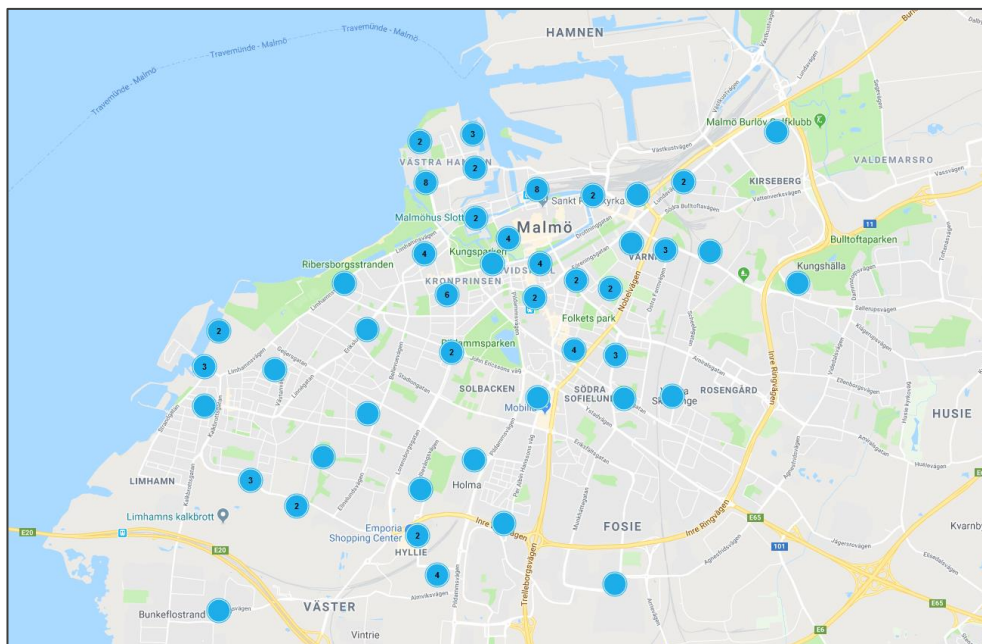
MaaS i form av abonnemang på mobilitetstjänster (ofta olika delade mobilitetstjänster) har införts på olika håll i Sverige men vänder sig i sin nuvarande form till en relativt välbeställd målgrupp. Delningen i sig kan vara mer intressant för områden såsom Rosengård, än att knyta upp människor i abonnemang. Även om projektet syftar till att förstå förutsättningar för ett ”Inkluderande MaaS”-koncept, har även delade mobilitetstjänster i mer vid mening behandlats. Genom kartläggningen i litteraturen och intervjuer med aktörer kan några olika barriärer och möjligheter pekats ut för införandet av delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden såsom Rosengård. Dessa presenteras nedan utifrån ett upplägg som baseras på Kodransky & Lewenstein (2014) utifrån strukturella hinder, ekonomiska hinder respektive kunskapsmässiga och kulturella hinder. Avslutningsvis lyfts också vikten av kommunikation fram.

Strukturella hinder

Fysiska tillgången till delade mobilitetstjänster är ofta sämre i socialt utsatta områden. Det saknas i regel stationer/fordon i låginkomstområden eller är de inte placerade inom gångavstånd. Detta poängteras i litteraturen och blir också uppenbart när man studerar tillgången för Rosengård, se Figur 2-1 och Figur 2-2. Motiven till var man placerar stationer/fordon diskuteras i litteraturen. Utgångspunkten är ofta var man kan förvänta sig hög användning, det vill säga i områden med hög densitet och blandad markanvändning. För tjänsteleverantörer handlar placeringen också om var möjlighet till lönsamhet. Det bygger i regel på var man upplever att möjlighet till lönsamhet kan finnas, vilket sannolikt är i områden som man känner till redan. Det finns exempel på myndigheter i USA som ställer krav på placeringen, till exempel om staden ska upplåta plats i centrala delar av staden för bilpoolsbilar så kräver man i gengäld att bilar även placeras i låginkomstområden.



Figur 2-1 Cykelstationer för Malmö by bike (2018-05-14).



Figur 2-2 Sunfleets bilpoolstationer i Malmö (2018-05-14).

Operationella tillgången till delade mobilitetstjänster kan också skilja sig åt mellan grupper och områden. Körkort krävs alltid för att vara med i en bilpool, inte minst för att kunna köra bilen, och ibland även för andra tjänster. Betydligt lägre körkortsinnehav i socialt utsatta områden, särskilt bland utlandsfödda och bland kvinnor, gör att många därmed exkluderas från tjänsterna. På Rosengård i Malmö har 49 % av de boende körkort, jämfört med 76 % i hela Malmö stad (Hansson, 2018). Samtidigt är bilinnehavet också lägre än genomsnittet, vilket borde tyda på en god potential att införa olika delade mobilitetstjänster, inte minst bilpool.

Även tillgången till internet och smartphone kan stänga ute vissa grupper. I den amerikanska litteraturen pekas låginkomstgrupper ut som särskilt utsatta, men i Sverige är internettillgången och smartphoneanvändning högre (och jämnare fördelad) i befolkningen med undantag för de äldre åldersgrupperna. Andra alternativa bokningsätt framhålls också av litteraturen, t ex genom telefonbokning, i automat vid bilpoolsstationen eller via en ansluten butik i närområdet. MKB har gjort egna undersökningar i sina områden och konstaterat att innehavet av smartphone är högt på Rosengård och att många gärna tar del av information via smartphone.

Ekonomiska hinder

Kostnaderna för användaren och prismodellen är faktorer som blir extra styrande för användandet av delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden med en lägre inkomst än genomsnittet. Låginkomstgrupper kan prisas ut av både engångskostnader och återkommande kostnader såsom ansökningsavgift, medlems- och användningsavgift, avgift vid överanvändning etc.

Genom litteraturen kan konstateras att man genom att sänka inträdesavgiften och istället höja användningskostnaden (timkostnaden) får en prismodell som är bättre anpassad för låginkomstgrupper.

Det finns också exempel från litteraturen att man i USA infört rabatter och subventionering för låginkomsttagare. Genom att tillhandahålla bilpool till lägre kostnad initialt kan marginalisering från arbetsmarknaden brytas, och genom nya resmöjligheter få tillgång till arbete ökas inkomsten och därmed kan användaren på sikt betala för bilpooltjänsten som vanligt.

Betalningsmöjligheterna vid användandet av delade mobilitetstjänster kan också behöva anpassas till låginkomstgruppers förutsättningar. Tjänsterna kräver ofta att användaren har bankkonto och betalkort. I USA är 1 av 12 hushåll ”unbanked”, det vill säga har inte bankkonto. I Sverige är denna andel försumbart liten för befolkningen som helhet medan det för personer som precis flyttat till Sverige och/eller väntar på uppehållstillstånd kan vara svårt och ta tid att få personnummer och banktjänster att fungera.

Det finns också människor, vilka sannolikt är vanligare bland äldre personer, som känner en oro och osäkerhet för att använda betalkort och nya betaltjänster (t ex Swish). Det kan vara en person i hushållet (ofta mannen) som står på betalkortet/betaltjänsten medan den andra personen endast kan använda sin partners kort eller tjänst. Det innebär inte bara att man personligen saknar betalningsmöjligheten, det skapar sannolikt också en kunskapsmässig barriär genom att man utan tillgång till betaltjänsten inte heller lär sig förstå och nyttja dess möjligheter.

I litteraturen redovisas exempel på samarbeten mellan tjänsteleverantörer och banker/kreditgivare för att möjliggöra att människor utan bankkonto kan betala, men också exempel på alternativa betalningsmöjligheter i form av kontant betalning via ansluten butik, kontantkort där förinbetalningar görs, betalning via mobilabonnemang eller att avgifter inkluderas i andra avgifter såsom hyran.

Även om man har tillgång till betaltjänster kan många ändå vara bekymrade över betalningen och eventuell övertrassering, särskilt då marginalerna är små.

Kunskapsmässiga och kulturella hinder

Kunskapsmässiga hinder blir extra påtagliga i socialt utsatta områden med en högre andel utlandsfödda personer än i andra områden. Ofta har boende i socio-ekonomiskt svaga områden bristfällig kunskap om nyttan av att använda delade mobilitetstjänster – eller hur man använder dem. Med en stor andel utlandsfödda finns också språkbarriärer, liksom en generellt lägre kännedom om hur transport-systemet fungerar generellt, som ställer krav på hur kommunikation görs.

Kulturella hinder behöver också överbryggas för att införa delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden. Det kan handla om att lågt förtroende för, och även misstänksamhet mot, myndigheter, kan förekomma och då särskilt i socialt utsatta grupper som lever mer eller mindre segregerade från övriga samhället.

Människor kan också vara obekväma med att använda delade mobilitetstjänster. I vissa grupper har delning kommit längre, medan det i andra grupper fortfarande är status att äga (inte minst sin egen bil) vilket inte minst kan gälla låginkomstgrupper. De aktörer vi talat med inom det här forskningsprojektet menar att så kan vara fallet för områden som Rosengård.

Samtidigt finns det indikationer på att vissa socialt utsatta områden, särskilt områden med starkt sammanbindande socialt kapital i kombination med svagare koppling till samhället i övrigt, uppvisar starka informella nätverk där man redan lånar/delar, t ex att kan låna grannes eller släkting bil eller att man skjutsar varandra. Intervjuade aktörer bekräftar också att det potentiellt finns starka nätverk på Rosengård i Malmö där man kan låna bil och en utbredd skjutskultur. Om detta är kulturellt betingat eller om det är ett resultat av en ekonomisk utsatthet, är dock svårt att svara på.

Lågt bilinnehav i områden såsom Rosengård som påtalats som en möjlighet för delade mobilitetstjänster, kan dock vara en skev bild av verkligheten. Även om bilinnehavet är lågt, kan det informella delandet skapa en relativt god biltillgång för den enskilde som därmed inte får behov av att använda en formell bildningstjänst. De intervjuade aktörerna lyfter mot den bakgrunden fram privat bildelning som en första möjlighet för områden som Rosengård att närma sig ett införande av delade mobilitetstjänster.

Kommunikation, kommunikation, kommunikation

För att överbrygga barriärer, inte minst de kunskapsmässiga och kulturella hindren, behövs välgenomtänkta program med kommunikation inklusive utbildningsinsatser, och att undvika pekpinna från myndigheter. Det behövs i regel alltid partnerskap med en lokal aktör som kan agera intermediär.

Fastighetsägarna är sannolikt en nyckelaktör vid införandet av delade mobilitetstjänster genom att de redan har en nära relation till de boende jämfört med många andra aktörer, till exempel arbetar de med lokala ”ambassadörer”. Fastighetsägarna har också en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för olika mobilitetslösningar rent fysiskt, till exempel tillhandahålla plats för cyklar och bilpoolsfordon, bokningssystem etc. För många MaaS-tjänster är fastigheten själva plattformen för MaaS-tjänsten och något som fastighetsägarna tillhandahåller.

Att behöva arbeta på plats och fysiskt möta människor för att nå ut med information till sin målgrupp ställer särskilda krav som aktörer som erbjuder mobilitets-tjänster kan ha en ovana att möta. Kollektivtrafikmyndigheter som Skånetrafiken är en aktör som möjligen klarar sig undan relativt enkelt i sammanhanget då de har en förhållandevis enkel tjänst, medan tjänsteleverantörer som Sunfleet kan ha en svårare uppgift eftersom deras tjänst kräver registrering och har flera olika betalningsmodeller etc.

I områden som Rosengård krävs sannolikt en betydligt mer aktiv kommunikation än att ”bara finnas på plats” och tillhandahålla skriftlig information och en webbplats. Annars kommer dessa mobilitetstjänster inte att användas om inte heller bli något verktyg för ökad tillgänglighet och inkludering. I andra delar av staden finns andra vanor och resmönster, och också större krav på tillgång, så där söker de boende aktivt upp sätt att transportera sig i staden, medan boende på Rosengård och likande områden inte gör detta i samma utsträckning. Då uppstår heller ingen efterfrågan på mobilitet samtidigt som de boendes tillgång blir begränsad.

3. Konceptet ”Inkluderande MaaS”

Workshopserien i WP3 resulterade i ett embryo till ett ”Inkluderande MaaS”-koncept utifrån en definition av de övergripande ”ramarna” för ett sådant koncept och av dess beståndsdelar i form av boknings- och betalningsätt, kostnader och prismodell, placering av fordon/stationer, fordonstyper och kommunikationen.

3.1 De övergripande ”ramarna” för konceptet

Med hänsyn till målgruppens förutsättningar är formen för ”Inkluderande MaaS” sannolikt inte abonnemang. Man kan tänka sig att införa olika typer av delade mobilitetstjänster i form av bil- och cykelpool, men också privat bildelning och samåkningstjänster (P2P) kan svara mot den utbredda vanan att dela bilar och skjutsa varandra. Införandet av hyrcykelsystem i samband med Rosengårds stations öppnande kan vara ett första försök.

Målgruppen är sannolikt de som flyttar in i det som byggs nytt framöver, t ex av Trianon och Rosengårds Fastigheter. Dessa representerar en förhållandevis mer köpstark målgrupp och kan utgöra ”early adopters” på Rosengård som gör tjänsten synlig och tänkbar för fler. Generellt är det lättare att påverka människor till en beteendeförändring när de genomgår någon förändring i livet, t ex vid flytt, byte av arbetsplats. Även yngre personer pekats ut som en målgrupp genom att de i regel är mer mottagliga för nya lösningar, men också för att många yngre (t ex studenter) som inte äger bil redan, kan hitta andra lösningar istället för att köpa en bil.

3.2 Konceptets beståndsdelar

Boknings- och betalningsätt

Vi konstaterar såväl likheter som tydliga skillnader mellan olika målgrupper för delade mobilitetstjänster på Rosengård. När det gäller bokning och betalning av delade mobilitetstjänster är det sannolikt viktigt att erbjuda *olika* möjligheter. Vissa målgrupper önskar bokning och betalning via app och kan också registrera sig själva till tjänsten via appen. För andra målgrupper kan mänsklig kontakt vara nödvändig, åtminstone initialt via registrering för att överbygga kunskapsbarriärer och också eventuell misstro som kan finnas.

Det bör erbjudas olika betalningsmöjligheter (betalkort, faktura, Swish). Även en tydlig kommunikation av kostnaden är viktig så användaren vet vad tjänsten kommer att kosta dem. Det är särskilt viktigt för priskänsliga målgrupper.

Genom app och faktura kan man också kommunicera vad användaren ”sparat” på att använda tjänsten, t ex i förhållande till att äga egen bil. Feedback kan också ges om miljöbelastning, förbättrad hälsa och andra relevanta fördelar beroende på vilken tjänst det rör sig om.

Kostnader och prismodell

Gemensamt för olika målgrupper på Rosengård är att de representerar låginkomsttagare som vill ha en prisvärd och enkel tjänst. Det kräver sannolikt en prismodell som är anpassad till låginkomstgrupper. Prismodellen ska inte låsa användaren i ett abonnemang och den får inte medför höga fasta kostnader utan snarare baseras på rörliga användaravgifter.

Möjligheten till subventionering diskuterades under workshopsserien, t ex att ha en sponsrad månadsavgift där viss användning ingår men sedan tillämpa rörliga användaravgifter.

Även möjligheter till ”gratistjänster” som finansieras på annat sätt diskuterades, vilket kanske kan vara aktuellt för P2P-lösningar.

Olika erbjudanden, t ex för studenter och pensionärer, kan vara attraktivt. Även smarta paketeringar för målgrupper bör användas som att erbjuda deltagarna i cykelskolan ett erbjudande för cykelpoolen.

Placering av fordon/stationer

Tryggheten var det som diskuterades mest under workshopserien när det gäller placeringen av fordon/stationer liksom att det ska vara nära till fordonen/stationer. Det ska vara upplyst, öppet och synligt – förvaring i låsta parkeringsgarage bör undvikas. Dock kan det finnas en avvägning i hur nära fordon/stationer behöver placeras om ett större utbud kan erbjudas till priset av längre avstånd, t ex fler olika fordonstyper. Om man samlar mobilitetsutbudet blir det också mer synligt. Det finns en poäng med att ha ”husspecifika” fordon för att genom den sociala kontrollen och därigenom minska risken för vandalisering.

Möjligheten att ta låncykeln till poolbilen diskuterades också under workshopserien. Självkörande minibussar diskuterades som en möjlighet att ta sig över ett stort område som Rosengård, för att kunna ta sig till hållplats/stationen.

Fordonstyper

Hycykelsystem finns ännu inte på Rosengård men blir aktuellt vid öppnandet av Rosengårds station. Cykelinnehavet är lågt på Rosengård och sannolikt behövs ett basutbud av vanliga cyklar, men för att komplettera dessa och de cyklar som människor själva äger bör det finnas lastcyklar. Dessa kan svara mot de behov som finns genom en stor andel lokala resor och behovet att skjutsa barn och handla. Även för poolbilar finns det, precis som i andra områden, sannolikt ett behov av olika storlekar och fordonstyper (personbilar och skåpbilar).

Kommunikationen m.m.

Det finns stora utmaningar vad gäller synen på bilen som statussymbol. Sunfleet berättar om ett fenomen att man i vissa områden tar bort deras stickers och använder bilen ”som sin egen” – i dessa områden är den egna bilen status, medan det i andra områden är status att köra poolbil. Hur skapar man status för att dela istället för att äga? Hur skapar man status för hycyklar, poolbilar och kollektivtrafik? Att arbeta med attityder och normer kring bilen och eget ägande är relevant, men sannolikt också något som ger effekt först efter många år.

Kommunikationen är viktig i områden som Rosengård för att överbrygga de kunskaps- och kulturella barriärer som pekades ut i kapitel 2 vad gäller användningen av delade mobilitetstjänster.

Fastighetsägarna är en nyckelaktör vid införande av delade mobilitetstjänster på Rosengård genom att vara en viktig kanal för att nå ut till de boende i området. Information om delade mobilitetstjänster kan sannolikt integreras i annan information, t ex om avfallshantering och tvätt. Under workshopserien diskuterades också möjligheten att utse ”ambassadörer” som utbildas och som också kan agera företrädare för staden och fastighetsägarna (och Skånetrafiken och andra mobilitetsaktörer) när det gäller mobilitetslösningar.

Jämte kommunikation behövs utbildningsinsatser, t ex kan många inte cykla och införande av cykelpool bör kombineras med cykelskola. Ett erbjudande som diskuterades var att till deltagare i cykelskola erbjuda fria månadsavgifter till cykelpoolen. Här finns också utmaningar i synen på cykeln som lekredskap för barn snarare än transportsätt för vuxna.

Införandet av delade mobilitetstjänster bör kombineras med en översyn av parkeringstillgången och parkeringsavgifter. Det finns indikationer på att det är lätt att parkera på Rosengård och det gynnar inte alternativ till bilen.

4. Nyttiggörande av konceptet

Projektet ska också skapa förutsättning för nyttiggörande av ett ”Inkluderande MaaS”-koncept genom att etablera samverkan med relevanta aktörer under projektiden och genom att ta fram en plan för fortsatt arbete.

Samverkan med aktörer

Samverkan med andra aktörer utöver projektets partners har etablerats under projektiden genom intervjuer i samband med WP2 och genom deltagande i workshopserien (WP3) där konceptet för Inkluderande MaaS formulerades. Följande organisationer har på olika sätt medverkat i projektets aktiviteter:



Det finns ett intresse bland dessa aktörer för att driva frågan om ”Inkluderande MaaS” vidare utifrån de resultat och slutsatser som framkommit i projektet. Samtidigt som det finns reella barriärer och utmaningar som inte ska underskattas och måste hanteras för att ett införande av delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden ska lyckas, finns det också möjligheter och nyttor som idag är relativt outnyttjade.

Plan för fortsatt arbete

Workshopserien i WP3 resulterade i ett embryo till ett ”Inkluderande MaaS”-koncept utifrån en definition av de övergripande ”ramarna” för ett sådant koncept och av dess beståndsdelar i form av boknings- och betalningssätt, kostnader och

prismodell, placering av fordon/stationer, fordonstyper och kommunikationen (se kapitel 3).

I workshopserien utkristalliserades också några möjligheter för hur vi kan gå vidare med att realisera ett sådant koncept. Följande två huvudsakliga vägar för fortsatt arbete formulerades:

- ▶ Testa en eller flera delade mobilitetstjänster (t ex bilpool, hyrcykelsystem med lådcyklar) på Rosengård och/eller
- ▶ Testa en tjänst för privat bildelning och samåkningstjänster (P2P)

Möjligheten att söka medel för ett projekt där ett sådant koncept kan testas och utvärderas diskuterades under workshop 3, till exempel i en kommande utlysning av Vinnova inom Utmaningsdriven innovation (steg 2). I ett sådant projekt bör även någon form av marknadsanalys/segmentering göras för att kunna detaljutforma den tjänster (eller de tjänster) som ska testas. Ett sådant projekt bör också ge möjlighet att studera användningen av den tjänst som provas och dra slutsatser som kan få implikationer för ett mer utbrett införande av tjänsten. Även om det tar lång tid att påverka attityder och normer kring bilen och delning, är det också en relevant ingrediens för fortsatt forskning.

Ytterligare en möjlighet är också att studera den sociala och miljömässiga nyttan av införandet av delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden. Där finns koppling till två pågående forskningsprojekt som Trivector driver, det pågående Vinnova-finansierade UDI steg 2-projektet ”Modell för inkludering av sociala nyttor i investeringar för stadsområdesutveckling” (2017-01332) och dels ett projekt finansierat av K2 ”Kollektivtrafik som investering i socialt kapital – förstudie om metoder för sociala nyttobedömningar”.

Referenser

- Bråmås, Å., Andersson, R., Solid, D. (2006) Bostadsmarknadens institutioner och grindvakter i den etniskt segmenterade staden – exemplen Stockholm och Uppsala. In: Integrationsverket, ed. Rapport Integration 2005 (Bilaga 1). Stockholm
- Grieco, M. (2015). Social sustainability and urban mobility: shifting to a socially responsible pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal*, 11(1): 82-97.
- Hansson, A. (2018). Hållbart resande i socialt utsatta områden : En fallstudie av Rosengård. MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Tillämpad klimatstrategi, Lunds universitet.
- Henriksson, M. (2014). Att resa rätt är stort, att resa fritt är större : Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor. *Linköping Studies in Arts and Science* No. 602. Institutionen för Tema – Tema teknik och social förändring, Linköpings universitet.
- Hårsman, B. (2006) Ethnic diversity and spatial segregation in the Stockholm region. *Urban Studies* 43(8): 1341-1364.
- InclusivEV, Inclusive use of electric vehicles in social housing neighbourhoods: <http://www.cenex.co.uk/research/electric/inclusive-ev/>, 2018-05-31.
- Kim, K. (2015) Can carsharing meet the mobility needs for the low-income neighborhoods? Lessons from carsharing usage patterns in New York City. *Transportation research Part A*, 77249-260.
- Kodransky M, Lewenstein G (2014). Connecting Low-Income People to Opportunity with Shared Mobility. Institute for Transportation & Development Service (ITDP) for Living Cities.
- Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of sustainable transportation* 10(8), 703-711, doi: 10.1080/15568318
- Lagerqvist, M., Forsberg, G. (2017). Resmönster, resvanor och reseupplevelser bland ungdomar i Stockholms län. I Wimark, T. (red.) ”Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken”. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Larsson, A., Jalakas, A. (2008). Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv. Stockholm: SNS Förlag.
- Lewin, C, Gustafsson, S, Nyberg, J (2006). Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö. VTI rapport 546. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lilja, E., Pemer, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. Engenombång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix1). Karlskrona

Paulusson, M. (2015). Daily Travel Mode Choice from an Intersectional Perspective: A Literature Review and a Case Study in Uppsala. Master thesis in Sustainable Development 241. Institutionen för geovetenskaper, Uppsala universitet.

Ryan, J. (2015). Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. *Journal of Transport Geography* 48 (2015) 105–114.

Shaheen, S., Corwin, B., Cohen, A. & Yelchuru, B. (2017a) Travel behavior: Shared mobility and transportation equity. Washington: Federal Highway Administration.

Shaheen, S., Stocker, A. & Mundler, M (2017b). Online and App-based carpooling in France: Analyzing users and practices – A study of BlaBlaCar. *Disrupting Mobility*, 181-196.

Vargas, J., Arellano, D., Fredriksson, E. (2018). Final Report: Mobility Insights from Fieldwork in Rosengård. Studentarbete i Master of Applied Culture Analysis (MACA).Handledare: Magnus Wikdahl. Institutionen för Kulturvetenskaper, Lunds universitet.

Winslott Hiselius L., Smidfelt Rosqvist, L. (2017). Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Bulletin 306 2017. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet.

Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. Urbana och regionala studier, KTH. ISBN 978-91-7595-816-3.

Yang, X.L. et al (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *Preventive Medicine* 59 (Feb 2014): 5-11.

Publikationer inom forskningsprojektet Inkluderande MaaS

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A. (2018). Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden : Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Trivector Rapport 2018:45.

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Wendle, B. (2018). Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden : Delrapport 2 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Trivector Rapport 2018:46.

Wennberg, H., Kerttu, J. (2018). Workshop 1 i forskningsprojektet Inkluderande MaaS : 15 maj 2018. Trivector PM 2018:50.

Wennberg, H., Kerttu, J. (2018). Workshop 2 i forskningsprojektet Inkluderande MaaS : 14 november 2018. Trivector PM 2018:93.

Wennberg, H., Kerttu, J. (2018). Workshop 3 i forskningsprojektet Inkluderande MaaS : 14 november 2018. Trivector PM 2018:94.

