

Energimyndighetens titel på projektet – svenska GoMate 2.0: fordonspoolen i Jönköping rullar vidare med gamla och nya partners	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska GoMate 2.0: The diversified e-vehicle pool in Jönköping rolls on with old and new mates	
Organisation Region Jönköpings län	Avdelning/institution Energikontor Norra Småland
Adress Box 1024, 551 11 Jönköping	
Namn på projektledare Therese Silvander	
Namn på ev övriga projektdeltagare Åsa Aretun VTI, Sara Vennström & Eric Sjögren Cykelpoolen Sverige AB, Mattias Bodin Jönköpings kommun, Stina Enghag Vätterhem, Martin Persson & Mats-Ola Larsson IVL	
Nyckelord: 5-7 st Fordonspool, kombinerad mobilitet, mobilitetstjänster, fastighetsägare, kommun, guide	

Förord

Projektet *GoMate 2.0: Fordonspoolen i Jönköpings rullar vidare med gamla och nya partners* är finansierat av Energimyndigheten med 1 MSEK till januari 2021. Projektet beviljades inom utlysningen *Hållbara transporter* från programmet för *Lokal och regional kapacitetsutveckling- transporter och* är ett sömlöst fortsättningsprojekt till demonstrationsprojektet *GoMate- Diversifierad elfordonspool för den förtätade staden 2016-2018*. Projekten har fokuserat på att utifrån best practice ta fram, testa, utvärdera och sedan sprida ett koncept för en affärsmässigt hållbar fordonspool. Den stora slutprodukten från GoMate 2.0 är ”Guide för mobilitetstjänster vid boendet”. Den är framtagen med inspel från en stor mängd aktörer; tack till alla intressenter, samverkanspartners och referensgrupp som engagerat sig och bidragit. Ett särskilt tack till Åsa Aretun VTI, som är initiativtagare till framtagningen av guiden och som var med och drog igång arbetet.

Möjligheten vi fick att arbeta vidare med erfarenheter och uppkomna frågor från demoprojektet är viktig, då det är utmanande att testa koncept i verkligheten. Tack till finansiär Energimyndigheten som har förstått utmaningarna i och värdet av projekten. Ett extra stort tack till handläggare Olov Åslund som fått hantera alla förändringar i projektet inklusive pandemins påverkan på det. Det har gått troll i projektet, men nu är de alla förhoppningsvis fastbundna i svansen så de håller sig lugna. Som projektledare önskar jag att projektens aktiva nätverkande och framtagen guide fortsätter att bidra till utvecklingen av fordonspooler och mobilitetstjänster, inte bara vid boendet.

Therese Silvander, Energikontor Norra Småland 2021-03-03

Innehållsförteckning

Förord.....	1
Sammanfattning	3
Summary	4
Inledning	5
Genomförande	6
Resultat	8
Diskussion.....	14
Kommunikation och resultatspridning.....	16
Bilagor	17

Sammanfattning

Projektet *GoMate 2.0: Fordonspoolen i Jönköpings rullar vidare med gamla och nya partners* med projekttid november 2018 – januari 2021 är fortsättningen på demonstrationsprojektet ”GoMate – Diversifierad elfordonspool för den förtätade staden” oktober 2016 – december 2018. Det övergripande syftet med GoMate 2.0 har varit att göra en sömlös övergång mellan projekten för att ta vidare erfarenheterna och de frågor som kvarstod från demonstrationsprojektet. De var många – projektet hade flera större utmaningar. Med utgångspunkt i erfarenheter och resultat skulle konceptet utvecklas med tidigare partners och nya. Energikontor Norra Småland har stått för projektledningen och övriga samverkanspartners har bidragit inom sitt ordinarie arbete.

Då cykelpoolsdelen från demoprojektet monterades ned och svårigheter uppstod att komma vidare i projektet lokalt i Jönköping så bytte projektet karaktär medan syfte och mål kvarstod. Det skalades upp nationellt för att komma vidare, och det nya arbetspaketet ”framtagning av nationella riktlinjer för fordonspooler vid boendet” (sedermera guide för mobilitetstjänster vid boendet) styrde resten av planeringen. Projektets styrka har varit att alla aktörer i värdekedjan funnits med och att alla får mer kunskap som både planerare, projektörer, beställare samt leverantörer av fordonspooler.

Projektets främsta resultat är nätverkande och kunskapsspridning vilket är svårt att mäta. Konkret så är förhoppningen av framtagen guide ska bidra till fler fordonspooler och mobilitetstjänster vid boendet. Den stora frågan som bubblat länge är vem som tar ansvar för att få det här att hända. De förmodade PBL-förändringarna som följer av SOU:n *Samordning för bostadsbyggande* kommer att flytta fram positionerna, men vilka ska göra det i praktiken? Samverkan och samhandling med ett stort antal aktörer med vitt skilda perspektiv är nyckeln till framgång i den komplexa miljö som kombinerad mobilitet utgör. Den stora nöten att knäcka är vilka som ska äga frågan, och därmed ta ansvar och dela riskerna.

Summary

The GoMate 2.0 project: GoMate 2.0 the diversified e-vehicle pool in Jönköping rolls on with old and new mates. November 2018 - January 2021 is the continuation of the demonstration project "GoMate - Diversified electric vehicle pool for the densified city" October 2016 - December 2018. The overall purpose of GoMate 2.0 has been to make a seamless transition between the projects to take on the experience and the issues that remained from the demonstration project. They were many - the project had several major challenges. Based on experience and results, the concept would be developed with previous partners and new ones. Energikontor Norra Småland has been responsible for the project management and other collaboration partners have contributed within their regular work.

When the bicycle pool part from the demo project was dismantled and difficulties arose in moving forward in the project locally in Jönköping, the project changed character while the purpose and goals remained. It was scaled up nationally to move forward, and the new work package "development of national guide for mobility services in residential areas" guided the rest of the planning. The strength of the project has been that all actors in the value chain have been involved and that everyone gets more knowledge as planners, planners, customers and suppliers of vehicle pools.

The project's main results are networking and knowledge dissemination, which is difficult to measure. Specifically, the developed guide will contribute to more vehicle pools and mobility services in residential areas. The big question that has been bubbling for a long time is who is taking responsibility for making this happen. The presumed PBL changes that follow from the SOU 2017:08 Samordning för bostadsbyggande will advance the positions, but who will do it in practice? Collaboration and interaction with a large number of actors with widely differing perspectives is the key to success in the complex ecosystem that combined mobility constitutes. The big nut to crack is who will own the issue, and thus take responsibility and share the risks.

Inledning

Projektet *GoMate 2.0: Fordonspoolen i Jönköpings rullar vidare med gamla och nya partners* är finansierat av Energimyndigheten med 1 MSEK med projekttid november 2018 – januari 2021. GoMate 2.0 är fortsättningen på demonstrationsprojektet ”GoMate – Diversifierad elfordonspool för den förtätade staden” oktober 2016 – december 2018 med delprojektet ”Samverkan i Jönköping för diversifierad elfordonspool – kapacitetsutveckling.

Det övergripande syftet med GoMate 2.0 har varit att göra en sömlös övergång mellan projekten för att ta vidare erfarenheterna och de frågor som kvarstod från demonstrationsprojektet. De var många – projektet hade flera större utmaningar. Med utgångspunkt i erfarenheter och resultat skulle konceptet utvecklas med tidigare partners och nya. Energikontor Norra Småland har stått för projektledningen och övriga samverkanspartners har bidragit inom sitt ordinarie arbete. De samverkanspartners som följt med från demoprojektet är framförallt Cykelpoolen Sverige AB (CSAB), ett företag som startade upp under demon samt Bostads AB Vätterhem och Jönköpings kommun på ett hörn. VTI var ansvarig för ett större arbetspaket om uppföljning av fordonspoolen från demoprojektet.

Den planerade uppföljande studien från demoprojektet föll bort våren 2019 då cykelpoolsdelen från demoprojektet monterades ned. I och med detta bytte projektet karaktär medan syfte och mål kvarstod. Det ersättande arbetspaketet ”framtagning av nationella riktlinjer för mobilitetstjänster vid boendet” (sedermera guide för mobilitetstjänster vid boendet) styrde resten av planeringen. En annan förändring som påverkat upplägget är att arbetet med guiden under våren 2020 överläts till IVL pga byte av tjänst för ansvarig på VTI.

Branschen är fortfarande omogen. Slutrapporten för demoprojektet var klar i maj 2019 och är ett av många bidrag till att branschen genomgår sin nödvändiga mognad. Överflyttning till mer energieffektiva färdssätt är viktigt för att nå transportsektorns klimatmål och samtidigt bibehålla god tillgänglighet. Kombinerad mobilitet är brett och komplext, vilket var skälet till att vi hela tiden ville få med fler användare och verksamhetsutövare samt öka kunskapen hos byggaktörer och fastighetsägare, i nära dialog med Jönköpings kommun. Syftet har varit att erbjuda ett attraktivt alternativ till egen (fossilbränsle)bil i Jönköping, genom ett välutvecklat fordonspoolskoncept. Ett argument för alternativ till egen bil är att Jönköping lätt korkar igen trafikmässigt och att minskade trafikvolymen bidrar till att lösa detta problem. Projektets styrka har varit att alla aktörer i värdekedjan funnits med och att alla får mer kunskap som både planerare, projektörer, beställare samt leverantörer av fordonspooler. Med den kunskap som utvecklades i projektet, och de svårigheter som fanns med att nå fram hela vägen i Jönköping, så skalades projektet också upp nationellt, där alla relevanta aktörsgupper funnits med under arbetets gång.

Genomförande

GoMate 2.0 var uppdelat i sju mindre och ett större arbetspaket (AP) som tillsammans kunde möta de frågor som kvarstod efter demoprojektet. I praktiken har arbetspaketen flutit ihop för att möta de behov som uppstått och förändringar som skett i projektet. AP6- Uppföljande studier på Munksjöstaden fick utgå då cykelpoolen från demoprojektet lades ner. AP6 ersattes av framtagande av nationella riktlinjer för fordonspooler vid boendet som slutligen landade i *guide för mobilitetstjänster vid boendet*. Uppskalningen nationellt innebar också påverkan på arbetspaketen, men följer syftet. Covid-19-pandemin har också haft påverkan på projektet och prioriteringar har fått göras. I praktiken har Energikontor Norra Småland fokuserat på att sprida kunskap, nätverka och skapa förutsättningar för framtagande av guiden. CSAB har jobbat vidare på affärsmässig grund, Vätterhem jobbar vidare internt för att kunna fortsätta utveckla och tjänstepersoner på Jönköpings kommun har bidragit så gott de kunnat med hänsyn till personalomsättning. VTI och sedermera IVL har fokuserat på arbetet med guiden.

AP1. PROJEKTLEDNING

Energikontor Norra Småland har stått för projektledning, och projektgruppen från demoprojektet har i olika omfattning deltagit inom sina ordinarie verksamheter. Mycket tid har gått åt till att hantera förändringarna i projektet. De stora ändringarna har varit AP6 och att ansvariga på VTI bytte tjänster inom organisationen. Arbetet med att hitta lämplig aktör som kunde ta över påbörjades omedelbart och valet föll på IVL.

AP2. KOMMUNIKATION

Den intressentlista som upprättades i början av demoprojektet 2016, har fyllts på under åren och vid projektslut fanns där 130 kontakter. Dessa har regelbundet fått information om projekts event och milstolpar. Projektet har en sida på Energikontor Norra Smålands hemsida där dokument från båda GoMate-projekten samlas, ihop med de frågor som uppstått efter projektavslut med partners och externa intressenter. Slutrapporten från demoprojektet publicerades av VTI i maj 2019 och pressmeddelande från dem gick i augusti samma år. Den har varit stommen i kommunikationen.

AP3. KONCEPTUALISERING

3A. Projektet kommer även se över möjligheten att se över andra förnybara drivmedel, t.ex. biogas, i bilpoolen i samråd med bilpoolsaktören.

Utgick pga. Sunfleets omorganisation- övergång till Volvo (M), Frågan tas upp i guiden.

Fordonspoolen: med fokus på cykelpoolen så att den även passar verksamhetsutövare och året runt inklusive tillbehör såsom cykelkärra m.m.
CSAB har jobbat mycket med detta under projektiden, se mer under resultat.

3B. Konceptualisering av byggkonceptet med arkitekter, byggaktörer, Jönköpings kommun kopplat till parkeringsnormer.

Detta var utmanande att dra igång pga stor personalomsättning hos kontaktpersonerna på Stadsbyggnadskontoret i Jönköping. Samtal med dem har skett sporadiskt men ändå givit en uppfattning om läget. Projektet har också fört en löpande dialog med projektledare för hållbart resande om programmet för friköp av parkering samt mobilitetskonto som antogs i februari 2019. Industridesigner Albin Odevik som gjorde sitt examensarbete inom demoprojektet och tog fram en laddstation för elcyklar skulle varit med i projektet fick nytt jobb och hade inte längre möjlighet att delta.

AP4. RESERÅD GIVNING utgick då fordonspoolen på Munksjöstaden inte fanns kvar.

AP5. WORKSHOPS

Workshops kring gemensamma frågor som uppstår under projektets gång skulle enligt planen genomförts i Jönköping. I och med förändringarna i projektet blev det istället en nationell workshop i Stockholm i november 2019 som startade igång arbetet med guiden. Ett webinarium med mobilitetstjänsteleverantörer har hållits och slutkonferensen blev i samarbete med 2030-sekretariatet en nationell digital konferens ”Från parkering till hållbar mobilitet”, i november 2020, där workshops var en del av programmet.

AP6 UPPFÖLJANDE STUDIER som VTI ansvarade för byttes upp mot AP Framtagning av nationella riktlinjer för fordonspooler vid boendet, sedermera GUIDE FÖR MOBILITETSTJÄNSTER VID BOENDET. Guide som ord valdes för att undvika myndighetspråk, riktlinjer har en mer tvingande betydelse och det är inte heller en handbok som tagits fram. Slutförande av guiden överläts till IVL i mars 2020 efter att ansvariga på VTI gått vidare till nya tjänster inom organisationen.

AP7. IMPLEMENTERING AV FORDONSPOOLER. Stöd till byggaktörer och fastighetsägare i planering och implementering av en fordonspool. Här har Energikontor Norra Småland och CSAB givit stöd utifrån sina respektive roller. EKNS har svarat på ett antal förfrågningar och förmedlat kontakter samt bidragit till nätverkande genom att samla intressenter inom ämnets ekosystem, som tillsammans kan fortsätta lära av varandra, så att fler fordonspooler kan bli verklighet snabbare. CSAB blir allt oftare anlitate som konsulter utifrån sin expertis och har breddat sin verksamhet.

AP8. TA FRAM FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG/BESTÄLLARUNDERLAG.

Underlag för fordonspool riktat till byggaktörer och fastighetsägare utifrån erfarenheterna i de föregående arbetspakteten blev en del av att fram guiden. En referensgrupp har bidragit i diskussionerna kring guidens innehåll: Therese Silvander Energikontor Norra Småland, Eric Sjögren Cykelpoolen Sverige AB, Helena Olsson Fastighetsägarna se, Therese Berg Riksbyggen, Mattias Bodin Jönköpings kommun/Energikontor Norra Småland, Sandra Viktor Linköpings kommun, Marie Pellas Västerås stad/Gröna Bilister.

Resultat

Projektet har skalats upp nationellt av flera skäl. Dels för ett bättre genomslag, och dels för att området kombinerad mobilitet i mångt och mycket är allmängiltigt och berör många aktörer. Många fastighetsägare och mobilitetstjänsteleverantörer är också verksamma i flera städer. Förändringarna inom projektet och det omfattande nätverkandet, har bidragit till bättre resultat och processer hos intressenterna.

EFFEKTMÅL

Inom 5-10 år har alla byggaktörer i Jönköping god kännedom om hur en fordonspool upphandlas och implementeras på bästa sätt kopplat till parkeringsnormer. Konceptet är dessutom spritt till flera andra städer i regionen och i Sverige.

Jönköpings program för friköp av parkering samt mobilitetskonto, antaget februari 2019 av kommunfullmäktige, är ett steg framåt. Programmet kommer i längden bidra till fler fordonspooler via s.k. gröna resplaner som tillåter färre parkeringsplatser i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Rekryteringen av mobilitetslots med uppdrag att vara stödresurs i programmet, drog ut på tiden och påverkade projektet lokalt i Jönköping. Positivt är att flera fastighetsägare lyfter fordonspooler i sina prospekt, bl.a. Tosito och Vätterhem, som är samverkanspartners i projektet. En indikation på att projektet bidrar till effektmålen är att näringspolitiskt ansvarig på Fastighetsägarna i Jönköpings län sökte upp projektledaren i november 2020. Hållbar mobilitet vid boendet är en högaktuell fråga för deras medlemmar, även på mindre orter i regionen, vilket är ett tecken på att kunskapen ökat och frågan mognat sedan demoprojektet. GoMate-projekten har fått mycket uppmärksamhet och därmed antas att de båda bidragit med att flytta upp frågan på agendan hos målgrupperna. *Guide för mobilitetstjänster vid boendet* tydliggör, förenklar och snabbar på denna process. Genom samverkanspartner Cykelpoolen Sverige AB, som startade inom demoprojektet GoMate, sprids konceptet runt om i regionen, och nationellt.

PROJEKTMÅL

-Projektet ska leda till en ökat användande av kombinerade fordonspooler, fler poolfordon på fler platser samt möjligheten att utnyttja fordonspoolen för fler användare än boende.

- Ökad energieffektivisering genom minskat användande av egen bil genom överflyttning av resor till gemensamma resurseffektiva fordonspooler.

- Ökad kunskap om fordonspooler hos arkitekter, byggaktörer och fastighetsägare.

Elcykelpoolen på Munksjöstaden var tänkt att öppnas upp för verksamhetsutövare, vilket aldrig blev av eftersom den lades ner. Sunfleets omorganisation till Volvo M under projektperioden gjorde det svårt att jobba vidare med dem utifrån tänkt upplägg. Fokus blev istället på att inhämta kunskap från andra liknande projekt och sprida GoMate-erfarenheterna och bidra till ökad

kunskap om fordonspooler hos målgruppen. I och med nedläggningen av cykelpoolen på Munksjöstaden ersattes AP6 uppföljande studie av AP framtagning av nationella riktlinjer för fordonspooler vid boendet, sedermera guide för mobilitetstjänster vid boendet. Den kommer att bidra till fler kombinerade fordonspooler. Projektet har också bidragit till att Cykelpoolen Sverige AB etablerat sig på marknaden genom att de kunnat ta del av erfarenheter från projektet, vilket in sin tur sprider kunskap vidare till deras kunder runt om i Sverige.

Då den uppföljande studien utgick, finns inga siffror att redovisa i detta projekt, men potentialen är stor vad gäller att bidra till energieffektiva transporter. CSAB har i dagsläget inte kontroll över datan i alla sina projekt vilket inte ger rättvisande underlag. Erfarenheterna från demoprojektet visar också att det är svårt att räkna på överflyttningseffekter från bil till elcykel, även om potentialen torde vara stor. Tillgång till kombinerade fordonspooler kan också bidra till ökad tillgänglighet, vilket i vissa fall kan stå i konflikt med energieffektivitet. Förhoppningen är att ökad kunskap och guiden kommer att bidra till en överflyttning till mer energieffektivt resande. I arbetet med guiden har IVL tagit fram ett räkneexempel på energieffektiviseringspotentialen baserat på data från parametrarna bil, bilpooler, parkering och kollektivtrafik där tillförlitliga data finns. Nedan ett utdrag ur guiden: *Det är svårt att bedöma hur mycket energianvändningen kan effektiviseras med hjälp av mobilitetstjänster i bostadsområden. Det är många faktorer utöver utbudet av mobilitetstjänster som påverkar resande och bilinnehav. För att ändå få någon form av uppfattning om tänkbara potentialer har några schablonmässiga beräkningar genomförts. Beräkningen består av ett fiktivt exempel där mobilitetstjänster används i kombination med andra åtgärder för att minska utbudet av parkeringsplatser med ungefär 15 procent i ett bostadsområde. Enligt beräkningen kan energianvändningen från de boendes resor sänkas med mellan 0,5 procent och 4 procent årligen. Spannet beror på hur stor del av de boende som går över från att äga egen bil till att nyttja bilpool, och hur mycket kollektivresandet ökar. (Se bilaga för hela resonemanget inklusive beräkningar).*

Kunskapen om konceptet fordonspooler mognar men inte tillräckligt snabbt – det fortfarande upp i bilpooler och cykelpooler utifrån tradition. De s.k. gröna resplanerna som utgår från flexibla parkeringstal och sanktioneras av kommuner, är en möjlighet till ökad förståelse. Bl.a. HSB Göta har fått en sådan godkänd på nyexploateringsområde i Jönköping, nära Munksjöstaden. Resplanen har hämtat mycket kunskap från GoMate-projektet, så där kommer en framtida fordonspool i någon form att finnas. Fler fastighetsägare nämner fordonspooler i sina prospekt, bl.a. Tosito och Vätterhem, som är följeslagare i projektet. HSB Göta har fått upp frågan på agendan och börjat förstå hur det hänger ihop.

GoMate 2.0:s projektledare har aktivt sökt upp och bjudit in arkitekter, byggaktörer och fastighetsägare till projektets workshops och webinarier, och därmed har deltagarantalet från målgruppen ökat. Listan på 130 intressenter från hela ekosystemet kring kombinerade fordonspooler är ett resultat sig.

DELMÅL

Allmänt om delmålen

Förhoppningen är att delmålen på längre sikt kommer att nås med stöd av framtagen guide. Erfarenheterna av gröna resplaner på Jönköpings kommun visar vikten av att ge en konkret grund för byggaktörerna att utgå ifrån. Då blir det också lättare att följa upp. Med guiden som kunskapsstöd kan förhoppningsvis också statusen på fordonspooler höjas.

1) Ett kommersiellt färdigt koncept för (el)fordonspool inklusive laddstation för elcyklar som kan fungera året runt.

Elcykelpoolen på Munksjöstaden med 12 elcyklar och 3 ellsisterade lådcyklar monterades ner 2019-02-01. Skälet var att det var svårt för parterna att nå en affärsuppgörelse utifrån förutsättningarna. Kostnaden hamnade i slutänden på BRF:ernas styrelser, som inte hunnit testa konceptet tillräckligt och inte ville öka månadsavgiften. Fastighetsbolaget Tolust ville inte ta risken att vara enda avtalspart för alla hyresgäster och verksamhetsutövare. Detta då företagets egna bostäder finns i sista etappen av Munksjöstaden som byggs färdigt efter projektslut. CSAB hade dock önskat att Tolust varit villiga att vara enda avtalspart. Det skulle göra det smidigt och fordonspoolen kunde vara en tjänst precis som parkering och wi-fi. Det fanns inte heller några incitament i detaljplanen eller byggtillståndet för mobilitetsåtgärder. Stadsbyggnadsnämnden har diskuterat krav för sista etappen på Munksjöstaden, men inget beslut har fattats vad projektet känner till.

CSAB har flera (el)cykelpooler igång i flera städer, utifrån ett modulbaserat grundupplägg. De utvecklar ständigt sitt koncept och arbetar med att ta fram ett eget bokningssystem för att kunna äga hela processen inklusive datan. Tillbehör såsom cykelkärra m.m. ingår i deras offerter. Sunfleet gick i graven och återuppstod som Volvo M i helt annan form, och bilpoolssamarbetet avbröts därmed. Munksjöstadens specialdesignade laddstation för elcyklar blev en färdig, något förminskad, prototyp i slutet av projektet (3 laddplatser istället för originalets 5) och kommer testas av Vätterhem för deras tjänstecyklar. Behovet av platsspecifika laddningslösningar för elcyklar kvarstår, enligt CSAB:s erfarenheter från det att idén kom till



Färdigmonterad laddstationsprototyp augusti 2020

2) Fler fordonspooler i Jönköping, med större andel miljöbilar och större utbud av cyklar och andra energieffektiva fordon

Inga fler på plats vad projektet känner till, men fler fastighetsägare ansöker om grön resplan, bl.a. HSB Göta. HSB Göta har följt GoMate-projekten på nära håll och fått en ambitiös grön resplan godkänd av Jönköpings kommun där bilpool + cykelpool ingår. CSAB har gått in som konsult till flera byggaktörer i nyexploateringsprojekt i samma område som HSB Göta ska bygga på. Nya bilpoolsaktörer och mobilitetstjänstleverantörer har dialog om etablering i Jönköping. Kontakt har etablerats med en mindre byggaktör i Jönköping som gärna vill veta mer och är öppna för fordonspooler när de kommit längre med sina byggplaner, vilket kan ses som ett tecken mognad i frågan.

3) Att få byggaktörer att fullt ut förstå konceptet fordonspool hela vägen från planering till färdig byggnad och nyttjande.

Kunskapen om konceptet fordonspooler mognar men inte tillräckligt snabbt – det fortfarande upp i bilpooler och cykelpooler utifrån tradition. De sk. Gröna resplanerna som utgår från flexibla parkeringstal och sanktioneras av kommuner, är en möjlighet till ökad förståelse. Bl.a. HSB Göta har fått en sådan godkänd på nyexploateringsområde i Jönköping, nära Munksjöstaden. Resplanen har hämtat mycket från GoMate-projekten, så där kommer en framtida fordonspool i någon form att finnas. Fler fastighetsägare nämner fordonspooler i sina prospekt, bl.a. Tosito och Vätterhem, som är följeslagare i projektet. HSB Göta har fått upp frågan på agendan och börjat förstå hur det hänger ihop. Guiden som innefattar aspekter av relevans för planering, införande, drift och underhåll av fordonspoolsverksamhet bidrar till detta mål.

4) Konceptet med fordonspoolen har fått egen bärkraft och har aktivt spridits till andra städer/orter

CSAB finns sedan GoMate 2.0 började, nu på fler platser i Göteborg och i Stockholm samt i Västerås. Även om cykelpool är deras specialitet, så tar de ett

helhetsgrepp kring mobilitet tillsammans med kunder och samverkanspartners. CSAB har etablerat samarbete med mobilitetstjänsteföretaget EC2B och för dialog med andra samverkanspartner och kommuner. De har bl. a implementerat en tjänstecykelpool hos företaget Combitech i Stockholm. Fordonspooldialog med Sunfleet blev omöjligt i och med Volvos omorganisation.

5) Ett färdigt upphandlingsunderlag för fordonspool och elcykelpool för byggaktörer

Fastighetsaktörer är mer benägna att be om en offert från tjänsteleverantör utifrån beviljade åtgärder för flexibla parkeringstal och gröna resplaner, än ett färdigt förfrågningsunderlag vilket de när projektet frågat inte har. Framtagen guide utgör ett centralt underlag för alla delar i byggprocessen: från bygglovsförfarande till upphandlingar.

En slutsats är att för att få volym i en fordonspool så bör man titta på stadsdelen, inte bara ett hus eller ett kvarter. Närheten till kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna som påverkar upplägget för fordonspooler och mobilitetstjänster. Generellt är det endast i storstäderna som kollektivtrafiken arbetar aktivt med kombinerad mobilitet. För att uppnå detta är samverkan och samhandling av yttersta vikt. GoMate 2.0 hade inte kommit framåt utan uppskalning och samverkan, och har haft som drivkraft att knyta och dela kontakter och tips så mycket som möjligt.

Resultat från slutkonferensen

På slutkonferensen framkom att behovet av informations- och kunskapshöjande åtgärder är enormt inom kommuner och fastighetsaktörer. Detta har vidareförmedlats till ansvariga för SOU:n Samordning av bostadsbyggande. Representanter därifrån deltog på konferensen och fick ta del av diskussionerna i chatten enligt önskemål. Många knöt nya kontakter då deltagarna uppmuntrades att vara aktiva i chatten. Både de som presenterade och de som deltog fick en uppdatering av läget och ny kunskap. Workshopansvariga fick inspel till guiden (GoMate 2.0) respektive parkeringsdeklaration (Move About).

Konkreta resultat från Cykelpoolen Sverige AB

Det som visar resultat i praktiken är CSABs fortsatta utveckling. Den är delvis kopplad till GoMate-projekten då kontakter förmedlats efter förfrågan, men speglar också utvecklingen av fordonspooler generellt. Företaget anställde en ny VD våren 2019 medan tidigare VD (som var enda anställda i företaget) blev renodlad mobilitetsexpert. Företagets koncept har utvecklats med tillbehör såsom cykelkärra i offerterna, vinterdäck som alltid ingår etc. Det vanligaste upplägget är kombination av elcyklar och lådcyklar, men ofta anpassar sig byggare m.fl. till kommuners krav vid t.ex. bygglov. I bygglov är lastcykelpool vanligast som krav. Detta kan ge ett motstånd mot elcyklar/vanliga cyklar eftersom detta då blir ett krav utöver kraven för bygglovet – det blir svårt att räkna hem ekonomiskt. Sedan demoprojektet finns CSAB på fler platser i Stockholm och Göteborg samt

även i Västerås. En del fastighetsknutna cykelpooler är BRF och andra finns i hyreshus.

Case och förfrågningar om andra upplägg förutom cykelpool vid boendet har börjat rulla in, precis som nya samarbeten:

- I ett nybyggt område i Göteborg står de för en öppen allmän cykelpool som Göteborgs Stads Parkering AB finansierar.
- För Combitech i Stockholm står de för företagets tjänstecykelpool.
- CSAB har börjat som konsulter inom mobilitet, bl.a. har de gjort en mobilitetsplan tillsammans med Volvo M i ett case. M vill bli bäst på bilpool, men många kunder vill också ha cykelpool, där resultatet blir en fordonspool även om bokningssystem är olika.
- Samtal med samarbete med olika bilpoolsleverantörer i ett föränderligt bilpools klimat.
- De har ett samarbete med EC2B:s Mobility-as-a-Service (MaaS) projekt i Göteborg: Mojo på Chalmers och Mandolingatan.
- Genom kontakt via GoMate-projektet har CSAB stått för cyklarna för MISTRA SAMS delprojekt med arbetshubben i Tullinge, och de är tillfrågade om vara med MISTRA SAMS 2.
- Turistcase: elcyklar + 4 mountainbikes Sotenäs
- Case på gång Huskvarna: Abloc, det cykeltränings- eventföretag som CSAB knoppades av ifrån, har byggt en minikonferenscenter i botten av en slalombacke i Huskvarna.
- Case på gång, Region Sörmland i testpilotprojekt: Hyrescykelupplägg, avtal med cykel, system + nyckelfria lås + service och underhåll.
- Har börjat bygga samarbeten med lokala cykelhandlare, t.ex. Cykologen i Stockholm

Framåt behöver CSAB ha sitt eget system, framförallt för bokning av cyklarna. För att öka användargraden, och känslan av tillgänglighet, samt för att äga data.

Deras slutsats är att mognaden hos fastighetsägarna har ökat, frågorna har blivit till konkreta case. De ser fler case där man ska ha fordonspool, cykelpool och mobilitetstjänster. Efterfrågan ökar, fastighetsägarna börjar bli beredda att agera. De fyller även en nisch med uthyrning under längre och kortare perioder. En annan spaning är: vilka behov finns? Det vet man inte förrän man testat – jämför med alla externa köpcentrum som hade parkeringsplatser innan folk hade bil.

Diskussion

Då den uppföljande studien utgick finns inga siffror att redovisa i detta projekt. Ökad kunskap och guiden kommer dock att bidra starkt till mer energieffektivt resande. Guiden har med ett räkneexempel som återfinns som bilaga här. Utmaningen med att mäta överflyttning mellan olika fordon kvarstår vilket uppmärksammas i demoprojektets slutrapport. Beroende på vilket färdmedel som ersätter vad vid en överflytt mellan cykel och bil (drivmedelsval eller privatägd bil) så påverkas både energieffektivitet och tillgänglighet. Den matrisen behöver ytterligare utveckling, till exempel för hur många privatbilar som en bilpool kan ersätta och tillförlitlig data på elcykel har för energianvändning så det går att göra jämförande studier.

Subventioner och stöd för framförallt cyklarna i fordonspooler behövs fortfarande, cykelbranschen har inte alls samma ekonomiska muskler som bilbranschen. Hur kan och ska samarbeten och lösningar se ut? Cyklar och bilar har olika förutsättningar, och en allt-i-ett-lösning kanske inte är bäst på något? Nackdelen med flera olika mobilitetstjänsteleverantörer är mängden bokningssystem och tillgången till API:erna samt data. Fördelen är att det går ut att byta ut en leverantör om något skulle hända, branschen är fortfarande ny och företag kommer och går.

Det verkar vara fortsatt personberoende för fastighetsbolagen vilket beslut de fattar när möjligheten till lägre p-tal kommer upp. Det är inte självklart att genomföra lägre p-tal, vilket olika exempel visar. En stor byggaktör i en mellanstor stad valde t ex att minska antalet hus, för att kunna bygga parkeringar som vanligt i ett område med mindre attraktivt läge- för att de inte vågade annat av tradition.

Fordonspooler måste anpassas utifrån boende och stadsdelsbehov. Byggföretaget i exemplet ovan lyfter att det är många yngre som köper bostadsrätter nu och inte bara sälja-villan-gruppen, unga har andra värderingar och man bygger för lång tid framöver. Då blir det viktigt att tänka smart kring ytor, flexibla ytor som kan anpassas utifrån behov, t.ex. p-plats blir park eller något annat.

Näringspolitiskt ansvariga på Fastighetsägarna i Jönköpings län lyfte vikten av att prata om frågorna utifrån andra perspektiv än storstäderna. Hon lyfte också vikten av att använda flexibla p-tal som verktyg samt att prata yteffektivitet även i mellanstora och mindre städer. Även behovet av att anpassa utifrån typ av boende – ett studentboende borde ha lågt antal bilparkeringar till förmån för bättre cykelparkeringar och fordonspool.

Den stora frågan som bubblat länge är vem som tar ansvar för att få det här att hända. De förmodade PBL-förändringarna som följer av SOU:n *Samordning för bostadsbyggande* kommer att flytta fram positionerna, men vilka ska göra det i praktiken? CSAB gläds åt att den stora fastighetsägaren Wallenstam deltog på slutkonferensen. Enligt CSAB visar detta att fastighetsägarna nu börjar ta frågan på allvar. En viktig fråga som lyftes efter slutkonferensen är behovet av att

diskutera är hur vi får till samverkan mellan olika kommuner och fastighetsägare. ”Vi är på gång att bygga i flera olika nya stadsdelar där alla behöver presentera sin egen mobilitetslösning. Om vi hade kunnat samverka kan vi få en större variation av bilar, tillgänglighet osv. Men hur får vi det att hända? Det är en av de frågor jag skulle vilja diskutera mer.”/ hållbarhetschef på stort fastighetsbolag.

Samverkan och samhandling med ett stort antal aktörer med vitt skilda perspektiv är nyckeln till framgång i den komplexa miljö som kombinerad mobilitet utgör. Den stora nöten att knäcka är vilka som ska äga frågan, och därmed ta ansvar och dela riskerna.

Kommunikation och resultatspridning

I början av demoprojektet upprättades en intressentlista, som vid projektslut har 130 kontakter. Dessa har regelbundet fått information om projekts event och milstolpar. Projektet har en sida på Energikontor Norra Smålands hemsida där information från båda GoMate-projekten samlas.

Projektet har presenterats och representerat i flera sammanhang:

2019-01-30 Intervju i SRP4 Jönköping om de preliminära resultaten från demoprojektet tillsammans med Eric från Cykelpoolen Sverige AB.

2019-02-01 Presentation av demoprojektet för Klimatrådet i Jönköpings läns fokusgrupp för Transporter & Planering

2019-02-28 Presentation för nätverksträff för (miljö,) energi- och klimat i Östergötland, i Linköping på seminarium med tema: Hela resan, multimodala mobilitetslösningar. Presentation om utmaningarna och vikten av samverkan från GoMate demoprojektet vilket var uppskattat då flera mobilitetstjänsteleverantörer presenterade sig kort efteråt med tyngdpunkt på hur enkel deras lösning är.

2019-03-14 Kontakt med studenter på miljöstrategiprogrammet år 2 på Högskolan i Gävle i och med deras projektarbete i kursen ”systemperspektiv på miljöstrategiskt arbete” med ämnet Mobilty as a Service. De har som mål att ge förslag på ett underlag för en mobilitetstjänst i en nybyggnation i Gävle, och delgavs demoprojektets preliminära slutrapporter.

2019-05-15 Presentation på EMs LoReg-träff i Alvesta

2019-06-12 Presentation på KOMPIS MeetUp #6.

2019-06-20 Mejlutskick med slutrapport för demoprojektet till intressentlistan inklusive information om framtagande av nationella riktlinjer för fordonspooler.

2019-07 Almedalen, samtal med diverse personer om GoMate och framtagande av nationella riktlinjer för fordonspooler vid boendet.

2019-07-08 LinkedIn-inlägg om tillgänglig slutrapport för demoprojektet samt nationella riktlinjer.

2019-08-21 VTI pressmeddelande om slutrapporten, återfanns bl.a. i Cykelcentrum VTI nyhetsbrev 2019:4 samt på Miljö-online.se

2019-10-30 Deltagande på EMs LoReg erfarenhetsutbyte samt Programkonferens för transportforskning inom transporteffektivt samhälle Stockholm.

2019-11-25 Nationell workshop i Stockholm som startskott för framtagningen av guide för mobilitetstjänster. 26 deltagare representerade många olika aktörer

2020-01-07—08 Transportforum 2020, nätverkande och deltagande på seminarier. GoMate demoprojektet presenterades av Malin Henriksson på VTI utifrån ett samverkansprocessperspektiv. I presentationen var GoMate demoprojekt anonymiserat, men det var det ej i programmets abstract.

2020-02-03 Deltagande på workshop om utvärderingsbehov inom flexibla parkeringstal anordnat av KTH och TUB inom sitt nya projekt, på KTH i Sthlm

2020-10-28 Webinarium - Så utvecklar vi marknaden för mobilitetstjänster. 28 deltagare och flera som ville se i efterhand. 53 visningar i efterhand på olistat YouTube-klipp (låg ute i 2 veckor efter webinariet sedan har direktlänk skickats vid förfrågan).

2020-11-17—18 Slutkonferens GoMate 2.0 tillika ”Från parkering till hållbar mobilitet” Presentation av projektet och workshop om guiden, 60 deltagare som max på konferensen. 62 visningar i efterhand på YouTube. Ett samarrangemang med 2030-sekretariatet.

2020-11-24 Presentation av GoMate 2.0 på Allmännyttans årliga konferens Klimat- och energikicken

2020-12-04 Artikel i Svensk Byggtidning om GoMate efter Energi- och klimatkicken <https://www.svenskbyggtidning.se/2020/12/04/allmannyttans-digitala-konferens-elfordonspool-eus-grona-giv-och-klimatkrav-vid-upphandling/>

Ett webinarium kommer att hållas i mars 2021 för att presentera den färdiga guiden

Bilagor

Administrativ bilaga

Guide för mobilitetstjänster vid boendet

Räkneexempel på energieffektiviseringspotential (motsvarande bilaga 5 i guiden)