

Elbilspool

FRÅN IDÉ TILL VERKLIGHET

handbok för
att etablera en
öppen elbilspool

– exempel från Växjö kommun, steg för steg

Innehåll

INLEDNING	Behovet av att tänka nytt Bilpooler – en del av lösningen Utmaningen att kombinera bilpoolens fördelar Växjö kommuns försök med elbilspool	3 4 4 5
STEG FÖR STEG	1. Behov Växjö kommuns behov Att tänka på! 2. Förberedelser Växjö kommuns förberedelser Växjö kommuns val av elbilspoolsleverantör Leverantörer av elbilspooler på den svenska marknaden Att tänka på för kommuner som vill upphandla en öppen bilpool! Växjö som avsändare Att tänka på! 3. Implementering Växjö kommun i implementeringsfasen Att tänka på! 4. Fortsatt uppföljning Utvärdering av Växjö kommuns elbilspool Slutsatser efter utvärderingen	6 6 6 7 7 8 8 9 9 9 10 11 12 13 13 14
	Källförteckning	15

Behovet av att tänka nytt



För mer information om elmobilitet, elbilar och dess förutsättningar, se Energikontor Sydost (2014). *Framåt med el – handbok om elmobilitet för kommuner*. Energikontor Sydost AB, Växjö

Vid årsskiftet 2014/2015 fanns det 4 585 520 personbilar i svensk trafik. På ett år har det genomsnittliga antalet personbilar per tusen invånare stigit med fem bilar, från 466 till 471 stycken. Det är en ökning med omkring 90 000 bilar jämfört med föregående år.¹

För ett bostadsområde med tusen invånare innebär förra årets tillväxt av bilar att ytterligare 62,5 kvadratmeter behövde avsättas för bilparkering. Till det kommer den negativa miljöpåverkan som den ökade trafiken för med sig eftersom hela 93 procent av alla nya bilar var bensin eller dieslbilar.²

Med 15 år kvar till målet om en fossiloberoende fordonsflotta och med tanke på biltrafikens ytanspråk är frågan om det är hållbart med en ständigt växande fordonsflotta. Inte minst med tanke på att 30 procent av klimatutsläppen i Sverige kommer från trafiken.³

I handboken Elbilspool – från idé till verklighet används Växjö som exempel för att visa hur en kommun kan agera för att möta utmaningen som det ökande antalet bilar innebär. Genom att aktivt arbeta för att introducera bilpooler och i synnerhet elbilspooler kan fler få tillgång till miljövänliga bilar. Den ökade tillgången medför även att behovet av att äga en egen bil kan minska, vilket i sin tur skapar förutsättningar för att minska det totala antalet bilar. I framtiden är förhoppningen att elbilspooler ska vara en del i ett intermodalt transportsystem – ett transportsystem där medborgarna kombinerar kollektivtrafik, gång, cykel och där elbilspooler finns tillgängliga när bilen trots allt behövs.

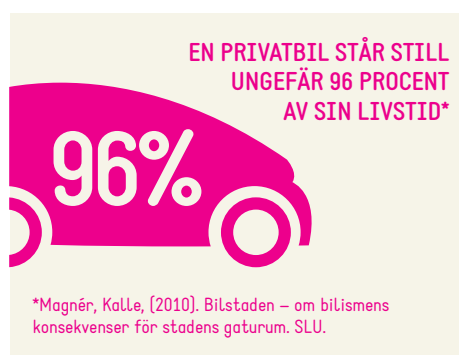
Handboken är tänkt att vara en vägledning innehållande tips och lärdomar till de kommuner som tillsammans med andra aktörer funderar på att starta en elbilspool.

¹ Trafik analys (2015). *Antalet personbilar i trafik fortsätter att öka*.

² Ibid.

³ Energikontor Sydost (2014). *Framåt med el – handbok om elmobilitet för kommuner*. Energikontor Sydost AB, Växjö

Bilpooler – en del av lösningen



Växjö kommuns elbilspool inom Videum Science Park i samarbete med Move AB. Foto: Växjö kommun

En bilpool kan definieras som en hyrbil till självbetjäning.⁴ Det är redan nu vanligt att arbetsplatser organiserar sina bilar i ett bokningssystem från vilket de anställda kan boka bilar. Dessa bilpooler är för det mesta stängda eftersom de endast används för tjänsteresor. I motsats till de stängda bilpoolerna finns det framförallt i storstäderna bilkooperativ eller kommersiella bilpoolsaktörer som erbjuder möjligheten att boka bilar från så kallade öppna bilpooler. Dessa bilar kan användas när som helst under dygnet i såväl arbetet som utanför arbetstid.

En kombination av ovanstående är de halvöppna bilpoolerna, där poolbilarna används av kommuner, företag eller andra organisationer under kontorstid men därefter öppnas upp för allmänheten.

I rapporten Vägen framåt för svenska bilpooler pekar Trafikverket på den potential som finns för att öka antalet bilpooler genom att verka för att stängda bilpooler helt eller delvis öppnas upp för allmänheten. Om fler stängda bilpooler blev halvöppna eller öppna skulle ett utbud av bilpooler kunna skapas även på mindre orter.⁵

Utmaningen att kombinera bilpoolens fördelar

En bilpool ska inte ses som den enda lösningen på utmaningen att skapa hållbara transporter utan snarare som ett verktyg för möta den. För en kommun, ett företag eller en organisation kan bilpoolernas bokningssystem synliggöra bilens kostnader och miljöpåverkan. Som ett komplement till kollektivtrafik, gång eller cykel kan en bilpool minska antalet resor om den ingår som en del i en resepolicy.⁶ & ⁷ För privatpersoner kan nära tillgång till en bilpool innebära att man väljer att göra sig av med bilen eller att man avstår från att skaffa ytterligare en bil.⁸

4 Vägverket (2006). *Hållbara råd för bilpooler*. Trafikverket, Borlänge

5 Trafikverket, (2013). *Vägen framåt för svenska bilpooler*. Trafikverket publikation, Borlänge.

6 Vägverket (2006). *Hållbara råd för bilpooler*. Trafikverket, Borlänge

7 Vägverket (2008). *Göteborgs Stads tjänstebilspool – en lönsam affär*. Trafikverket publikation, Borlänge

8 Energikontor Sydost (2015). *Testresenär elbilspool i NorrLiden, Kalmar – Slutrapport*. Energikontor Sydost, Växjö



VÄXJÖ KOMMUNS FÖRSÖK MED ELBILSPOOL

Växjö kommun har mellan 2012 och 2014 medverkat i EU-projektet ELMOS (Electric mobility in smaller cities). Syftet har varit att främja el-mobilitet genom att introducera elcyklar och därmed bidra till fler hållbara resor inom Växjö stad. Under 2014 valde kommunen att förlänga projektet för att bland annat introducera en öppen bilpool bestående av två elbilar.

Introduktionen av en öppen elbilspool med en webbaserad bokningsfunktion i kombination med ett samåkningsystem ansågs som ett nästa steg i utvecklingen att främja hållbara resor och el-mobilitet. Som testområde valdes Videum Science Park som ligger i stadsdelen Teleborg i Växjö.

Deltagarna i projektet och användare av bilpoolen var förutom det kommunala utvecklingsbolaget Videum AB och dess hyresgäster även Linnéuniversitetet, ett flertal studenter och privatpersoner samt några anställda på Växjö kommun. Målet var att bilpoolen skulle etableras och förankras under en testperiod på sex månader. Om mottagandet var positivt skulle den därefter förlängas för att testas ytterligare alternativ gå över i en mer permanent form.

Om bilpooler börjar användas i större utsträckning innebär det att bilbehovet minskar eftersom varje bilpoolsbil kan används mer effektivt. För en kommun kan detta vara positivt då det kan minska behovet av parkeringsplatser⁹ och öka användningen av kollektivtrafik.¹⁰

Den stora fördelen med bilpooler uppstår framförallt när kommuner, företag, organisationer och/eller privatpersoner drar nytta av varandras olika resbehov och börjar hitta synergieffekter. En kommuns inhyrda bilpool eller en kommersiell bilpool bör ha en beläggning på cirka 60 procent, motsvarande ungefär 14 timmar på av ett dygn.¹¹ En så hög beläggning är svår att uppnå med en stängd bilpool som endast används under kontorstid. Om bilpoolen däremot öppnas upp för allmänheten och/eller eventuellt andra aktörer med ett kompletterande resbehov är det möjligt att öka användningen. Vidare innebär det också att den som är avtalskund eller äger bilpoolen kan reducera sina kostnader när bilen hyrs ut.

På flera ställen har poolbilarnas högre beläggning gjort det möjligt för den som står för bilpoolen att upphandla elbilar eller laddhybridbilar. En bilpool bestående av elbilar ger, om de laddas med el från förnybara källor, små eller inga utsläpp. Utifrån målet om fossilbränsleoberoende 2030 är elbilspooler därför att föredra framför bensin- och dieselbilspooler. Elbilar lämpar sig ofta också bra i bilpooler eftersom majoriteten av resorna med poolbilar är korta och ligger inom batteriets räckvidd.^{12 & 13} Dessutom har elbilspooler visat sig vara ett sätt att introducera elbilar även för allmänheten och bidra till att fler väljer att själva köpa en elbil istället för en bensin- eller dieselbil.¹⁴

Idealt kan bilpooler, om de ovan nämnda fördelarna kombineras för att uppnå mesta möjliga nytta, vara ett verktyg för att uppnå en beteendeförändring mot ett mer hållbart resande. Det tjänar såväl arbetsplatser, privatpersoner, samhället som miljön på.



9 Trafikverket, (2012). *Utvärdering av effektsamband för bilpool*. Trafikverket publikation, Borlänge.

10 Trafikverket, (2011). *Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer*. Trafikverket publikation, Borlänge.

11 Trafikverket, (2012). *Utvärdering av effektsamband för bilpool*. Trafikverket publikation, Borlänge.

12 Ibid.

13 WSP (2013). *Resvaneundersökning i bostadsområdet NorrLiden, Kalmar*. Rapport 2013. Energikontor Sydost, Växjö

14 Nordisk energiforskning (2014). *Nordic Electric Avenue – End of Project Report – Activities and outcomes of the NEA project*. Norden Energy & Transport, Oslo

Steg för steg:

1. Behov



VÄXJÖ KOMMUNS BEHOV

Växjö kommun valde att satsa på en öppen elbilspool för att bidra med ett gott exempel och främja en beteendeförändring för hållbara resvanor. Att gynna el-mobilitet och använda bilpooler som ett verktyg för nå ett mer hållbart resande ligger i linje med kommunens miljömål och transportplan samt varumärkesarbetet Europas grönaste stad. I ett större perspektiv ses elbilspooler tillsammans med samåkning och kollektivtrafik som en del av en smart helhetslösning för att uppnå ett intermodalt transportsystem. Förhoppningen är att detta på sikt ska leda till färre bilar i staden och ett minskat behov av parkeringsytor.



Det enkla är alltid att fortsätta som förut, göra samma sak som tidigare och inte förändra någonting. Allt fler kommuner, företag och organisationer har dock insett att det inte längre är hållbart att använda bilen på samma sätt som tidigare.

På flera ställen avspeglas denna insikt i olika former av miljöstrategier, hållbarhetsstrategier (CSR) och i arbetsplatsens resepolicy. Hos offentliga aktörer finns dessutom olika samhälleliga mål och åtaganden att förhålla sig till. Exempel på sådana är målen om ett fossilbränslefritt och trafiksnålt samhälle. Som ett svar på behovet av transporter som genererar noll-utsläpp och att minska antalet transporter är bilpooler ett bra verktyg.

Att tänka på!

Förankra elbilspoolen i strategier men se den inte som ett självändamål. En elbilspool är ett verktyg på vägen för att nå uppsatta mål, inte ett mål i sig.

Steg för steg:

2. Förberedelser



VÄXJÖ KOMMUNS FÖRBEREDELSE

Beslutet om att etablera en öppen elbilspool inom Videum Science Park i Växjö föranleddes av en omvärldsanalys där intresset för en eventuell etablering undersöktes och olika leverantörserbjudanden granskades.

Avgörande för etableringen av elbilspoolen var tillgången till en attraktiv placering med laddinfrastruktur. Denna fanns tillgänglig vid Videum AB:s parkering där tre laddstolpar hade installerats av bolaget. Videum AB var även en viktig samarbetspartner vid etableringen av bilpoolen då bolaget har kommunikationskanaler till hyresgäster och företag inom Videum Science Park. Ytterligare en viktig aktör inom området var Linnéuniversitetet som har interna kanaler för kommunikation mot sina anställda samt universitetets studenter. Kontakten etablerades via universitetets hållbarhetskoordinatorer som senare även ingick i projektgruppen. Kontakt togs även med studentkårföreningen för att använda föreningens kommunikationsplattformar för informations-spridning om bilpoolen.

Innan bilpoolen upphandlas är det viktigt att ta reda på förutsättningarna. Det är nödvändigt att ha god kännedom om verksamhetens resebehov för att kunna ställa relevanta krav i en upphandling. Därtill är det viktigt att känna till kostnaderna och miljöpåverkan som det befintliga bilbeståndet genererar för att i ett senare skede kunna följa upp arbetet med bilpoolen.

För den kommun, det företag eller aktör som funderar på att skapa en öppen elbilspool är det viktigt att försöka kartlägga vilka förutsättningar det finns för att möta resebehov utanför den egna verksamheten. Det kan till exempel röra sig om privatpersoners eller andra företags resebehov som kanske kompletterar den egna verksamhetens. Generellt sett är chansen större att finna resebehov som kompletterar den egna verksamhetens behov av bilar under kontorstid i områden som både består av bostäder och verksamheter. En ytterligare fördel kan vara om det upplevs dyrt eller svårt att parkera och om kollektivtrafiken är väl utbyggd, eftersom fler kan nå bilpoolen om den placeras nära kollektivtrafiknoder.¹⁵

¹⁵ Trafikverket, (2011). *Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer*. Trafikverket publikation, Borlänge. & Bilkollektivet, (2015). *Våre oppstillingsplasser*.



VÄXJÖ KOMMUNS VAL AV ELPOOLSLEVERANTÖR

För att få en bild över marknaden av elbilspoolsleverantörer genomfördes en mindre marknadsundersökning. Bland annat togs kontakt med kommuner som har erfarenheter från elbilspoolsetablering och med leverantörerna Move About AB och Sunfleet.

Erfarenheterna från andra kommuner visade att en lyckad etablering av elbilspooler för det mesta bygger på samarbete mellan olika aktörer där

halvöppna elbilspooler används som komplement till befintliga tjänstebilar.

När det gäller leverantörerna var leveranskravet från kommunen mycket strikt då två elbilar skulle levereras inom en begränsad tidsram. Efter avstämning med leverantörerna stod det klart att endast Move About AB kunde leverera två elbilar inom den önskade tidsramen.

Växjö kommuns avtal med Move About AB sträckte sig över en tidsperiod på sex månader där kommunen månadsvis betalade en grundavgift för bilbokningssystemet samt hyran för två elbilar (Nissan Leaf). Grundavgiftens rabatterades i relation till det antal bokningar som genomfördes under månaden av privat- respektive företagskunder. Kommunen tjänade därför aldrig pengar på bilpoolen utan minskade endast månadsavgiften.



500

STÄDER I VÄRDELN
HAR BILPOOLER

I Sverige finns i dag bilpooler på ett 50-tal orter. I hela världen finns det bilpooler i över 500 städer och med hundratusentals människor anslutna. Allt fler får upp ögonen för det flexibla bilbruket. Ta en titt på bilpool.nu så får du se var bilarna finns, både i Sverige och i övriga världen.

Källa: Bilpooler, Trafikverket

I regel måste bilpoolen marknadsföras till dem utanför den egna verksamheten som kan vara intresserade att hyra bilen. Det är därför en fördel om bilpoolen exponeras på ett sådant sätt att den väcker uppmärksamhet. Parkeringen bör vara placerad så att det känns som en fördel att använda bilpool framför en annan bil. Det bör också vara tydligt att den tillhör en bilpool och med tydlig information om hur den kan bokas och användas. Till sist bör elbilen och bokningssystemet vara enkelt och användarvänligt.

Man tjänar eller sparar inte stora summor pengar på att ha en elbilspool men miljönyttan är stor. Det är därför viktigt att bilpoolens mål bestäms och förankras redan under förberedelsefasen. (Se steg fyra, sidan 13.)

Leverantörer av elbilspooler på den svenska marknaden

För närvarande finns två större kommersiella leverantörer av elbilspooler på den svenska marknaden - Move About AB och Sunfleet.

Sunfleet startades som utvecklingssamarbete mellan Volvo och Hertz under 1990-talet och erbjuder idag alla varianter av bilpooler, från stängda och halvöppna till öppna bilpooler där Sunfleet äger bilarna.¹⁶ Move About AB grundades 2007 och erbjuder precis som Sunfleet samtliga bilpoolsvarianter med specialisering på bilpooler bestående av elbilar samt pooler med elcyklar. För att etablera en bilpool kräver Move About en avtalskund (företag eller organisation) som företrädesvis har egna eller leasingbilar till poolen och betalar en grundavgift för bokningssystemet och eventuella extra tjänster.¹⁷

Utöver Sunfleet och Move About AB finns flera lokala eller regionala initiativ så som Car2go och bilpoolen.nu, två Stockholmsbaserade företag som erbjuder bilpooler till privatpersoner och företag (delvis även med el- eller hybridbilar).

¹⁶ Se www.sunfleet.se

¹⁷ Se www.moveabout.se



VÄXJÖ SOM AVSÄNDARE

Stripningen av poolbilarna var en viktig fråga både ur ett marknadsföringssyfte och för att vara tydlig som avsändare. Då satsningen på elbilspoolen låg i linje med varumärkesarbetet för Europas grönaste stad valdes denna profilering med tillhörande logga som huvudavsändare. Kommunen är en av huvudaktörerna inom denna satsning men arbetet för Europas grönaste stad handlar om en långsiktig ambition som alla samhällsaktörer inklusive medborgarna är delaktiga i.



TIPS FÖR UPPHANDLING AV BILPOOL PÅ TRAFIKVERKET'S HEMSIDA



trafikverket.se

Att tänka på för kommuner som vill upphandla en öppen bilpool!

Vissa kommuner har avstått från att öppna sina elbilspooler för allmänheten eftersom de inte får tjäna pengar på biluthyrning. Lagen gäller i de fall kommunen själv äger bilarna och uthyrningssystemet. Om bilpoolen istället hyrs in av en eller flera externa leverantörer är det dem som tjänar pengar på biluthyrningen och inte kommunen. Kommunen kompenseras däremot för uthyrningen utanför kontorstid med att månadsavgiften reduceras.

Ytterligare en fråga är huruvida bilar som också kan köras av allmänheten bör bära kommunens logotyp. Exempelvis kan det lösas genom att samla bilpoolsbilarna under ett separat varumärke där kommunen och fler aktörer står bakom.¹⁸ På så vis tydliggör man att elbilspoolen är något annat än vanlig kommunbil.

Att tänka på!

Vissa bilpoolsföretag erbjuder sig att hjälpa till i förberedelserna med att kartlägga behov, marknad och placering. Detta går också att göra själv. Använd ett webbaserat enkätverktyg för att fråga personalen om hur de reser eller ta ut loggen från det befintliga bilbokningssystemet för att kartlägga det egna resandet.

Frågor som är intressanta att besvara är:

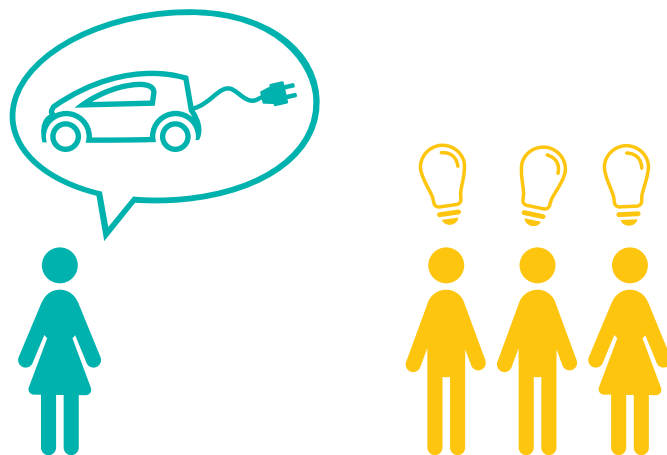
- Hur ser resandet ut (kollektivtrafik, gång, cykel, bil, taxi...)?
- Hur används bil- och taxiresorna?
- Hur långa är de och vilket syfte har de?
- När sker bilresorna?
- Hur många bilar finns?
- Vad kostar bilen och bränslet per månad?
- Hur mycket växthusgaser släpper bilen ut en genomsnittlig månad?

- Vilka andra är verksamma eller bor i området?
- Kan de tänkas vara intresserade?
- Vilka kanaler finns för att nå dem?
- Var bör bilen placeras för att vara så tillgänglig som möjligt?

¹⁸ dELbil, (2015). Om dELbil

Steg för steg:

3. Implementering



Implementeringen av en halvöppen eller öppen elbilspool innebär att bilpoolen inte bara måste marknadsföras till den egna organisationen utan även till allmänheten. Att användare i större utsträckning måste planera och boka resan i förväg innebär både möjligheter och utmaningar. Det positiva är att det får människor att tänka till kring sitt resande. Därmed hjälper det till att minska bilanvändandet, reducera resandet och synliggöra bilens kostnad.



Man talar i samband med förändringsprocesser om att 3-5 % av befolkningen är "pionjärer". Det betyder att 5 % av befolkningen kan förväntas gå med i bilpool även med små stödåtgärder. Med bra marknadsföring och i övrigt gynnsamma förutsättningar kan man på sikt få med 20 % av hushållen.

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool

Utmaningen ligger i att locka nya användare till bilpoolen om det upplevs som för krångligt eller ovant att behöva boka en bil. För att möta den utmaningen behöver resurser läggas på att stödja en beteendeförändring. Det kan vara nödvändigt att återkommande arbeta med att låta folk testa elbilspoolen, demonstrera systemet, erbjuda provkörning och på andra sätt synas. När bilpoolen väl nått en tillräcklig användning är det viktigt att inte helt upphöra med att marknadsföra elbilspoolen. Inom ett företag eller i kommunal verksamhet är det också nödvändigt att komplettera bilpoolen med en resepolicy som på ett fungerande sätt styr resor till kollektivtrafik, cykel, gång och bilpoolen.



VÄXJÖ KOMMUN I IMPLEMENTERINGSFASEN



För Växjö kommun var implementeringsfasen och den lokala förankringen avgörande för att få igång ett aktivt användande av bilpoolen under den begränsade tidsperioden. Detta var särskilt viktigt då bilpoolens syfte och valda placering medförde att det inte i första hand var kommunens egen personal som var huvudmålgruppen utan istället aktörer och individer verksamma inom Videum Science Park.

Redan innan själva lanseringen av poolen bildades en projektgrupp bestående av representanter från Linnéuniversitetet, studentkåren, Videum AB, Energikontor Sydost och Växjö kommun. Denna grupp träffades vid ett antal tillfällen för planeringen av olika aktiviteter och spridningen av informationen om poolen. Vid marknadsföringen av bilpoolen skulle det tydligt

framgå att projektet byggde på samverkan mellan ett antal aktörer. Vid skyltningen av bilpoolen samt i informationsbroschyrer inkluderades därför logotyperna av Videum AB, Linnéuniversitetet samt Länstrafiken Kronoberg tillsammans med kommun- och projektloggan.

För att bygga en delaktighet och därmed öka acceptansen och medvetenheten om elbilspoolen genomfördes olika åtgärder. Bland annat involverades en grupp studenter för utformningen av bilstripningen.

Vidare gavs alla representanter i projektgruppen möjligheten att använda bilpoolen gratis under en period. De som testade gratis blev ofta ambassadörer för bilpoolen och bidrog med den interna informationsspridningen om elbilspoolen i sina nätverk.

Webbplatsen marknadsfördes via framtaget informationsmaterial (inklusive bilstripningen) men även vid de evenemang och aktiviteter där bilpoolen marknadsfördes. Viktigt för marknadsföringen var kopplingen till andra pågående aktiviteter inom Videum Science Park. Lanseringen av bilpoolen samarrangerades exempelvis med Videum AB:s invigning av laddparken. Andra tillfällen där elbilspoolen marknadsfördes var vid Linnéuniversitetets välkomstmässa för studenter och vid kommunens informationskvällar för utbytesstudenter. Utöver detta anordnades workshops för studenter och öppna föreläsningar på Videum under fikaraster.

Vid samtliga aktiviteter erbjöds möjligheten att provköra poolbilarna vilket var uppskattat av deltagarna. Genom att samverka med aktörerna på plats kunde de befintliga informationskanalerna användas för spridningen såsom Videums informations-skärmar och nyhetsbrev till hyresgäster, universitetets intranät samt studenternas grupper och nätverk inom sociala medier.



Marknadsföringen av elbilspoolen började redan innan själva lanseringen. Förutom bilstripningen, skyltningen av poolen och framtagandet av informationsbroschyrer skapades en webbsida som på ett enkelt och tydligt sätt skulle samla information om hållbart resande i samt från och till Växjö. För webbplatsen valdes en egen domänadress (www.travelgreen.se) med profileringen för Växjö – Europas grönaste stad. En mobilanpassad sida skapades under samma domän för att göra det enkelt hitta information för den som till exempel befinner sig vid bilpoolen och vill veta mer.



Grunden för en fungerande bilpool är ett ekonomiskt vettigt utnyttjande av en fordonsflotta. Därför bör antalet bilar, inte förare, vara måttet på poolens storlek.

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool

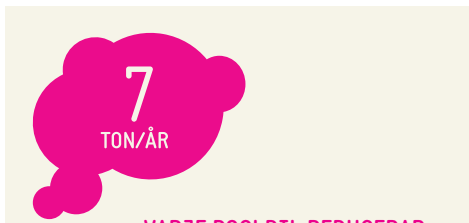


Laddstolpar finns på många ställen numera. Se till exempel kartan på uppladdning.nu



VARJE POOLBIL ERSÄTTER I GENOMSNITT FEM PRIVATÄGDA BILAR

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool



VARJE POOLBIL REDUCERAR UTSLÄPPEN AV KOLDIOXID MED UNGEFÄR 7 TON PER ÅR.

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool

Att tänka på!

- Upphandla bilpoolen på ett sådant sätt så att det blir lönsamt för både leverantören och ägaren att marknadsföra bilpoolen till allmänheten – båda parter tjänar på att få den uthyrd så mycket som möjligt.
- Försök se de synergieffekter som kan uppnås tillsammans med kollektivtrafikbolag, lokala föreningar, företag och andra som kan tänkas ha nytta av en bilpool.
- Hitta och stöd ambassadörer som marknadsför och visar upp bilpoolen lokalt.
- Få så många som möjligt att testa elbilspoolen.
- Involvera nyckelpersoner tidigt i processen
- Använd digitala kanaler för marknadsföring genom till exempel en profilerad webbplats, mobilapplikation, sociala medier och så vidare.
- Målgruppsanpassa kommunikationen. Skicka till exempel nyhetsbrev till företag och använd sociala medier, affischer eller studenttidning för att nå studenter.
- Det ska vara lätt och gå snabbt att registrera sig som användare och boka en bil.
- Kraftig marknadsföring under startfasen sedan kontinuerliga insatser.
- Beröm aktiva användare genom exempelvis gratismedlemskap i en månad.
- Var med på evenemang som anordnas av andra involverade aktörer till exempel studentmässor, öppna föreläsningar, träffar inom företagsnätverk med mera.

Var beredd på att arbeta med kontinuitet och långsiktighet. Det tar tid att ändra dagliga rutiner och beteendemönster.

Steg för steg:

4. Fortsatt uppföljning



Det kan vara viktigt att under förberedelsefasen definiera vilka mål som önskas uppnås med bilpoolen för att i ett senare skede kunna avgöra om satsningen är lyckad eller inte. Det är svårt att spara pengar på att etablera en elbilspool. Ofta är istället miljö- eller marknadsföringsaspekter huvudanledningen till satsningen. Då är därför viktigt att kunna visa hur bilpoolen bidrar till detta för att kunna motivera den ekonomiskt. Viktigt är också att vara uthållig och tänka på att det tar tid att etablera en elbilspool och förändra människors beteende.



UTVÄRDERING AV VÄXJÖ KOMMUNS ELBILSPOOL

Växjö kommuns satsning på elbilspoolen gjordes som en del av EU-projektet ELMOS. Indikatorerna hade koppling till användandet av bilpoolen (antal medlemmar i poolen) och till marknadsföringsaktiviteter (antal utdelade broschyrer, antal pressartiklar, antal marknadsföringsevenemang).

Utöver projektindikatorer finns det intressant datamaterial gällande användandet av bilpoolen.

Till höger följer några konkreta resultat efter sexmånaders testperiod.

Antal användare, totalt.....	40
varav:	
Privatmedlemmar.....	6
Företagsmedlemmar.....	15
Linnéuniversitet.....	15
Växjö kommun.....	4
Antal bokningar.....	120
Antal körda km.....	3500
Längsta körningen.....	455 km
av en privatmedlem (en bokning under tre dagar)	

NÄR MAN KÖR MINDRE ÄN

1100

MIL PER ÅR KAN BILPOOL VARA
PRIVATEKONOMISKT VETTINGT

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool

1/3

VARJE PRIVAT BILPOOLSKUND
MINSKAR I GENOMSNITT SITT
BILKÖRANDE MED EN TREDJEDEL

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool

10 %

FÖR FÖRETAG OCH FÖRVALTNINGAR
MINSKAR ARBETSPLATSENS BILRESOR
MED UPPSKATTNINGSVIS 10 %

Källa: Trafikverket, Hållbara råd för bilpool



SLUTSATSER EFTER UTVÄRDERINGEN

Statistiken visar en bra fördelning av poolmedlemmar med både privat- och företagskunder/organisationskunder. Önskvärt hade varit en ännu högre andel privatkunder för ett maximalt utnyttjande av bilpoolen under kvällar och helger. Vid en mer utdragen testperiod hade målgruppsanpassad kommunikation kunnat vara en lämplig åtgärd, exempelvis via direktutskick till boende inom området.

Beläggningen av bilpoolen var runt 65 procent (120 bokningar på 180 dagar) vilket är ett positivt resultat och under vissa tider låg beläggningen på 70-90 procent. Detta visar att det är viktigt med minst två bilar i en pool för att balansera ut användningstopparna.

Fördelningen av poolmedlemmarna är också ett tecken på att samverkan med andra aktörer ger resultat. Det är enklare att nå personal inom en organisation via de interna kommunikationskanalerna än att nå privatpersoner (hit räknas även studenter).

Huvudslutsatserna är att långsiktighet är avgörande för att en bilpool och särskilt en elbilspool ska bli kostnadseffektiv. Att ändra dagliga rutiner och beteendemönster tar tid och framför allt i uppstartsfasen måste tillräckliga medel avsättas för marknadsföring och kommunikation. En tydlig ansvarsfördelning med en bra organisationsstruktur underlättar vid implementeringen.

Växjö kommun har därför valt att jobba vidare för en långsiktig etablering av en elbilspool. Genom testperioden på sex månader har man inhämtat viktiga erfarenheter som man kommer att dra nytta av i kommunens framtida arbete med el-mobilitet.

Avslutningsvis kan konstateras att om ett grundligt förarbete har gjorts, intresset analyserats och en långsiktig finansieringsplan upprättats, är en öppen (och halvöppen) elbilspool ett kraftfullt verktyg mot hållbara resor och en viktig beståndsdel i intermodalitetslösningar.

KÄLLFÖRTECKNING

Bilkollektivet, (2015). Våre oppstillingsplasser.
www.bilkollektivet.no/oppstillingsplasser.27335.no.html

Energikontor Sydost (2014). Framåt med el – handbok om elmobilitet för kommuner.
Energikontor Sydsydost AB, Växjö

Energikontor Sydost (2015). Testresenär elbilspool i Norrliden, Kalmar – Slutrapport.
Energikontor Sydost, Växjö

Nordisk energiforskning (2014). *Nordic Electric Avenue – End of Project Report – Activities and outcomes of the NEA project.*
Norden Energy & Transport, Oslo

Trafik analys (2015) Antalet personbilar i trafik fortsätter att öka.
www.trafa.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2015-02-06-Antalet-personbilar-i-trafik-fortsatter-att-oka/

Trafikverket, (2011). Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer.
Trafikverket publikation, Borlänge.

Trafikverket, (2012). Utvärdering av effektsamband för bilpool.
Trafikverket publikation, Borlänge.

Trafikverket, (2013). Vägen framåt för svenska bilpooler.
Trafikverket publikation, Borlänge.

WSP analys och strategi (2013). Resvaneundersökning i bostadsområdet Norrliden, Kalmar. Rapport 2013.
Energikontor Sydost, Växjö

Vägverket (2006). Hållbara råd för bilpooler.
Trafikverket, Borlänge

Vägverket (2008). Göteborgs Stads tjänstebilspool – en lönsam affär. Trafikverket publikation, Borlänge



**HANDBOKEN ÄR FRAMTAGEN
INOM PROJEKTET ELMOS
WTB.01.03.00-56-009/11
INOM SÖDRA ÖSTERSJÖPROGRAMMET**

Redaktörer: Johan Raustorp, Johanna Wallin, Energi kontor Sydost AB
och Tim Lux, Växjö Kommun.

Grafisk design: HULTBERGMARTENS

Publicerad 2015