



LUNDS
UNIVERSITET

Bilpool till boendet

- En jämförande fallstudie av bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus i Malmö

Louise Ragnå

Kandidatuppsats VT 2017

SGEL36

Lunds universitet

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Teis Hansen

Abstract

The inclusion of car-sharing services into new residential areas has lately been introduced in several places around Sweden. This case study reviews car-sharing in new residential areas in the city of Malmö; in the central area of Fullriggaren and the more peripheral area of Kalkbrottet. The study seeks to explain the importance of local conditions and local policies for the establishment of car-sharing as an alternative to private car ownership in Malmö. It is based on theories on technological transitions and different modes of climate governing through local policy. The empirical material consists of interviews with representatives from the municipality, developers and car-sharing operators involved in the studied areas, as well a document analysis on documents from the city of Malmö regarding traffic and parking. The study concludes that the local conditions in the studied areas give car-sharing services the opportunity to solve different problems such as the freeing up of valuable space in Fullriggaren and a reduction in the number of journeys made by car in Kalkbrottet. However, car-sharing in central areas could also encourage unnecessary travel by car as local conditions do not require the use of that mode of transportation. To further ensure a positive development for car-sharing in Malmö, the municipality's parking policy should take the construction phase in new areas into greater consideration, as well as the time after the introduction of the car-sharing service.

Keywords: Car-sharing, New residential areas, Local policies, Local conditions, Alternative transportation

Nyckelord: Bilpool, Nyproduktion, Lokala riktlinjer, Lokala förutsättningar, Alternativa transportmedel.

Innehållsförteckning

| | |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Inledning | 1 |
| 1.1 Syfte och frågeställningar | 3 |
| 1.2 Bakgrund och begreppsförklaring..... | 4 |
| 1.2.1 Presentation av valda undersökningsområden | 4 |
| 1.2.2 Bilpool | 6 |
| 1.2.3 Policy | 7 |
| 1.2.4 Parkeringsnorm | 7 |
| 1.2.5 Mobilitet och tillgänglighet..... | 8 |
| 1.3 Studiens avgränsningar | 9 |
| 2. Teori | 11 |
| 2.1 Ett multi-level perspektiv på technological transitions | 11 |
| 2.1.1 Övergångar inom bilismen..... | 14 |
| 2.1.2 Kritik mot multi-level perspektivet..... | 14 |
| 2.1.3 Platsens betydelse för teknologiska övergångar | 15 |
| 2.2 Urbana och lokala policys..... | 15 |
| 2.3 Tidigare forskning..... | 18 |
| 2.3.1 Användning | 18 |
| 2.3.2 Lokala förutsättningar | 18 |
| 2.4 Teorirefleksion | 19 |
| 3. Metod | 21 |
| 3.1 Komparativ fallstudie..... | 21 |
| 3.1.1 Val av fall..... | 22 |
| 3.2 Semistrukturerad intervju..... | 23 |
| 3.2.1 Urval av informanter | 24 |
| 3.2.2 Genomförande..... | 25 |
| 3.3 Dokumentanalys | 26 |
| 3.4 Källkritisk diskussion | 28 |
| 4. Resultat | 29 |
| 4.1 Synen hos aktörerna – vad kan en bilpool i boendet uppnå? | 29 |
| 4.2 Malmö stads policys och dess påverkan på bilpooler..... | 30 |
| 4.2.1 Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan | 30 |
| 4.2.2 Parkeringspolicyn | 33 |
| 4.3 Lokala förutsättningar i Fullriggaren och Kalkbrottet..... | 34 |
| 4.4 Framtida utveckling | 37 |
| 5. Analys | 39 |
| 5.1 Betydelsen av lokala policys..... | 39 |
| 5.2 Betydelsen av lokala förutsättningar..... | 40 |
| 5.3 Bilpool som etablerat alternativ till bil i Malmö..... | 43 |
| 6. Slutsats | 46 |
| 6.1 Reflektion och vidare forskning..... | 48 |
| Referenser | 49 |
| Tryckta källor:..... | 49 |
| Elektroniska källor:..... | 50 |
| Muntliga källor: | 51 |
| Bilagor..... | 53 |
| Bilaga 1: Intervjuguide – Sunfleet Bilpooler..... | 53 |
| Bilaga 2: Intervjuguide – Malmö stad | 54 |
| Bilaga 3: Intervjuguide – HSB Malmö..... | 55 |

Tabeller och figurer:

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figur 1.1. Karta över Malmö..... | 4 |
| Figur 1.2. Karta över Västra Hamnen..... | 5 |
| Figur 1.3. Karta över Limhamn..... | 6 |
| Figur 2.1. Illustration över technological transitions i ett multi-level perspektiv..... | 13 |
| Figur 2.2. Exempel på modes of government inom olika sektorer..... | 17 |
| Figur 4.1. TROMP-områden i Malmö stad..... | 31 |
| Tabell 4.1. Mål för färdmedelsfördelning år 2030 i TROMP-områden..... | 32 |

1. Inledning

Allt sedan bilismens stora genombrott i vårt samhälle under 1900-talet har personbilen varit det transportsätt som haft den största inverkan på rörligheten i våra dagliga liv (Wahl och Jonsson, 2008). Hur långt och snabbt vi människor kan transportera oss har påverkats avsevärt med bilens hjälp och har även spelat stor roll i utformningen av den moderna staden där nya lokaliseringsmönster uppstått på grund av den rörlighet som bilen gett upphov till. Tillgängligheten som bilen medfört har gjort att människor kunnat bosätta sig längre från sina dagliga målpunkter som arbete, skola, service och fritidsaktiviteter. Biltrafiken har därför länge haft en betydande roll i samhällsplaneringen då tillgången på infrastruktur ofta avgjort var utvecklingen ska ske (Wahl och Jonsson, 2008).

Ju enklare och mer nödvändigt det blivit att använda bilen desto mer har antalet bilar ökat och de negativa konsekvenser biltrafiken för med sig har börjat framträda allt tydligare. Det enorma antalet personbilar som idag trafikerar världens gator har bidragit till en otalig mängd allvarliga problem som påverkar både vårt klimat och vår livsmiljö negativt. Utsläpp av växthusgaser, förbrukning av fossila bränslen, luftföroreningar och allvarliga framkomlighetsproblem är bara några av de större konsekvenser vår bilanvändning ger upphov till (Black, 2010). I Sverige står till exempel vägtrafiken för cirka 80 % av hushållens utsläpp av växthusgaser, och trots att det blir allt vanligare med bränslesnålare och mer miljövänliga tekniker i bilarna har antalet bilar och bilresor samtidigt ökat de senaste tio åren (SCB, 2015). Eftersom alla av de ovan nämnda problemen förvärras ju fler personer som kör bil blir en viktig del av att gå mot ett hållbarare transportsystem därmed att minska antalet personbilar. Ett sätt att göra detta är genom att främja alternativa färdmedel som minskar behovet av en egen bil. När människors benägenhet att åka bil minskar blir bränsleförbrukningen mindre vilket i sin tur minskar både växthusgaser och andelen förorenande partiklar såväl som risken för olyckor och trafikstockningar (Black, 2010).

Ett av dessa alternativ till den privata bilen som haft ett stort uppsving och tillväxt de senaste åren är bilpooler (Dagens Nyheter, 2016). I en bilpool delar ett antal personer på en eller flera bilar som kan hyras för i huvudsak kortare resor och används därmed flera

gångar av olika personer under samma dag (Trafikverket, 2016). Något som börjar bli allt vanligare i Sverige är bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus där ett medlemskap i bilpoolen ingår för de boende vid inflyttning (Dagens Nyheter, 2016).

Införandet av en bilpool i nyproduktion sker ofta som en del av kommunernas parkeringspolicys och bygger på idén att behovet av parkeringsplatser i ett område minskar när de boende enkelt får tillgång till alternativa transportmedel. Bilpoolen lyfts i många fall fram som ett alternativ till den privata bilen där resor i första hand ska ske med andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Beroende på var man bor skiljer sig dock de lokala förutsättningarna för kollektivtrafik och service åt. Detta väcker frågor kring hur lokala förutsättningar, men även riktlinjer och mål för hållbara resor påverkar möjligheten för en bilpool att bli ett etablerat alternativ till en egen bil i olika områden. Denna uppsats ämnar därför undersöka denna typ av bilpool i Malmö stad, där bilpooler införts som en del av parkeringslösningen i nybyggda bostadshus både centralt och längre från stadskärnan. Specifikt undersöks det centrala området Fullriggaren i Västra Hamnen och det mer perifera området Kalkbrottet i Limhamn. Utifrån teorier om teknologiska övergångar och olika former av styrning genom lokala policys belyses betydelsen av lokala förutsättningar och lokala policys för bilpoolerna på dessa platser.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur dels lokala förutsättningar, dels lokala policys påverkar bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus. Undersökningen är förlagd till Malmö stad och de två områdena Fullriggaren i Västra Hamnen samt Kalkbrottet i Limhamn. Uppsatsen ska belysa betydelsen av de undersökta områdenas lokala förutsättningar samt vilken roll Malmö stads lokala policys spelar för främjandet och utvecklingen av bilpool som hållbart transportmedel. Detta för att skapa större förståelse kring vad som bidrar till att göra en bilpool framgångsrik och hur inblandade aktörer som kommun, byggherrar och bilpoolsföretag ska arbeta för att uppnå detta. Uppsatsen avser besvara följande huvudfrågeställning:

Hur påverkar lokala förutsättningar och policys inom Malmö stad möjligheten för bilpooler i nyproduktion att bli ett etablerat alternativ till privat ägande av bil?

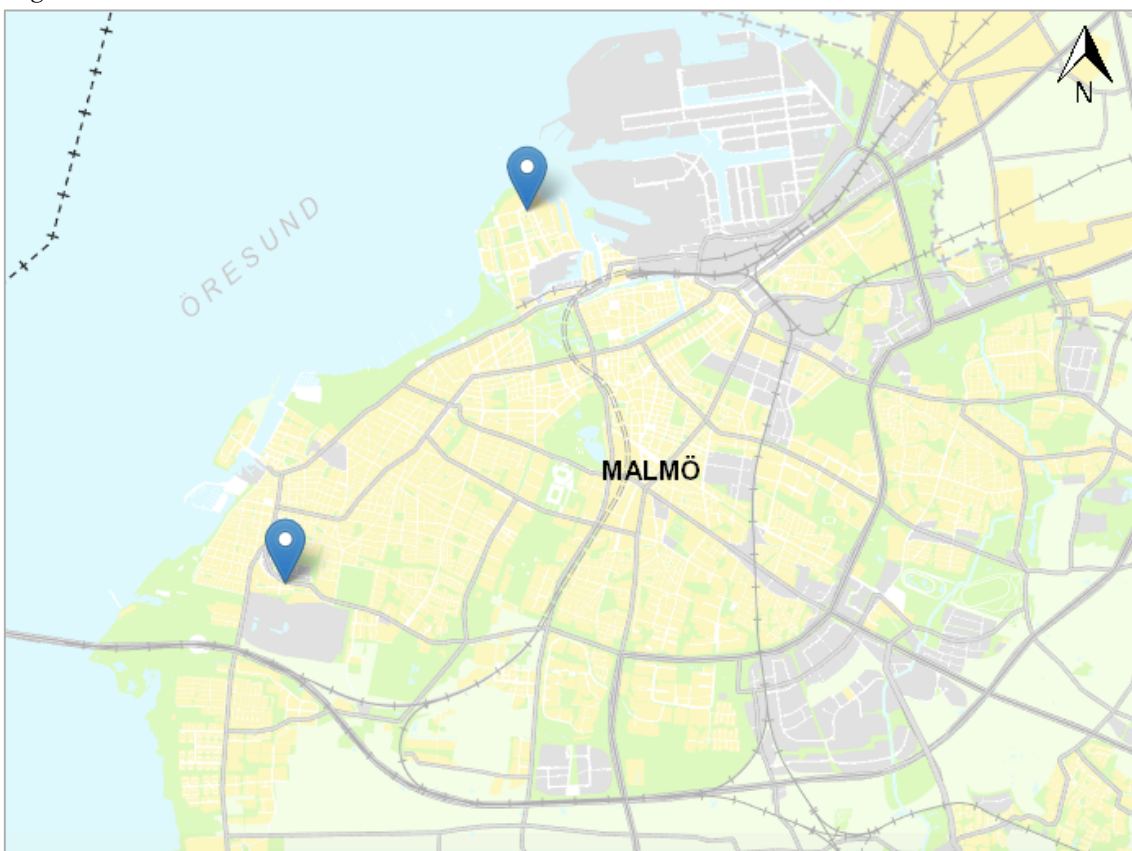
Detta ska besvaras genom följande underfrågor:

- Vad vill de inblandade aktörerna uppnå med bilpoolerna i Fullriggaren respektive Kalkbrottet?
- På vilket sätt stödjer eller försvårar Malmö stads lokala policys rörande hållbara transporter och parkering för bilpooler i anslutning till bostadshus?
- Vilka hinder och möjligheter för en bilpool finns kopplat till lokala förutsättningar för bilresor, kollektivtrafik och service i de undersökta områdena?

1.2 Bakgrund och begreppsförklaring

1.2.1 Presentation av valda undersökningsområden

Figur 1.1. Karta över Malmö



Figur 1.1 visar en karta över Malmö med Fullriggaren utmärkt i norr och Kalkbrottet utmärkt i sydväst. Källa: Stadsbyggnadskontoret Malmö stad (2017).

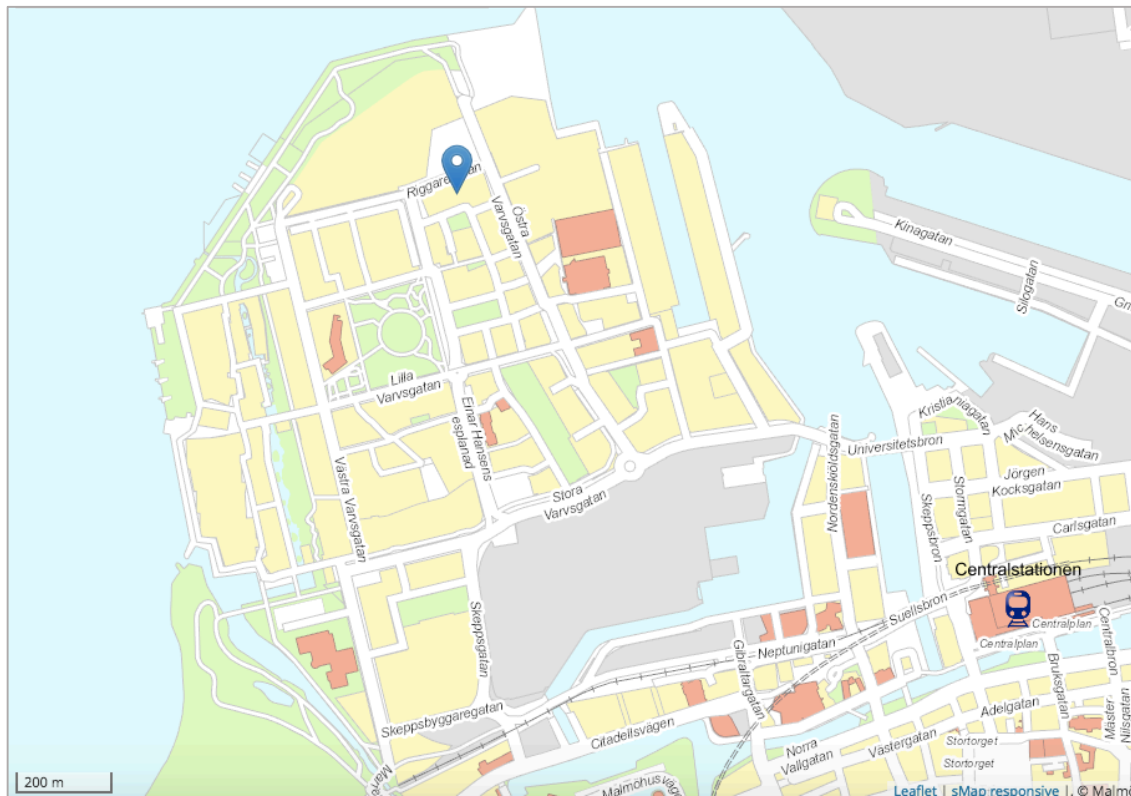
Fullriggaren

Kvarteret Fullriggaren ligger i den norra delen av Västra Hamnen i Malmö. Totalt finns cirka 630 bostäder i området, men även kontorslokaler, förskola och parkeringshus fördelade på 19 fastigheter. Byggnationen av området, som var det tredje utbyggnadsprojektet i Västra Hamnen, startade år 2009 och färdigställdes under 2013 (Malmö stad, 2017).

Fullriggaren var det första området i Malmö som införde en bilpool för de boende. Bilpoolen finansieras av byggherrarna i kvarteret och var ett sätt att få parkeringsnormen för området sänkt. Ett medlemskap i bilpoolen för 5 år ingår i hyran för alla bostäder vid inflyttning och alla boende blir därmed automatiskt medlemmar. Förutom bilpool finns även en cykelpool i området och under en gratis testperiod erbjöds de boende även kollektivtrafikkort (Malmö stad, 2015). En första utvärdering av

parkeringslösningarna i Fullriggaren genomfördes av Malmö stad under hösten 2012, ett år efter att dessa hade införts. Utvärderingen visade bland annat att 54 % av de svarande var anslutna till bilpoolen, och att 44 % av dessa använde sig av bilpoolen vid enstaka tillfällen (Malmö stad, 2015).

Figur 1.2. Karta över Västra Hamnen



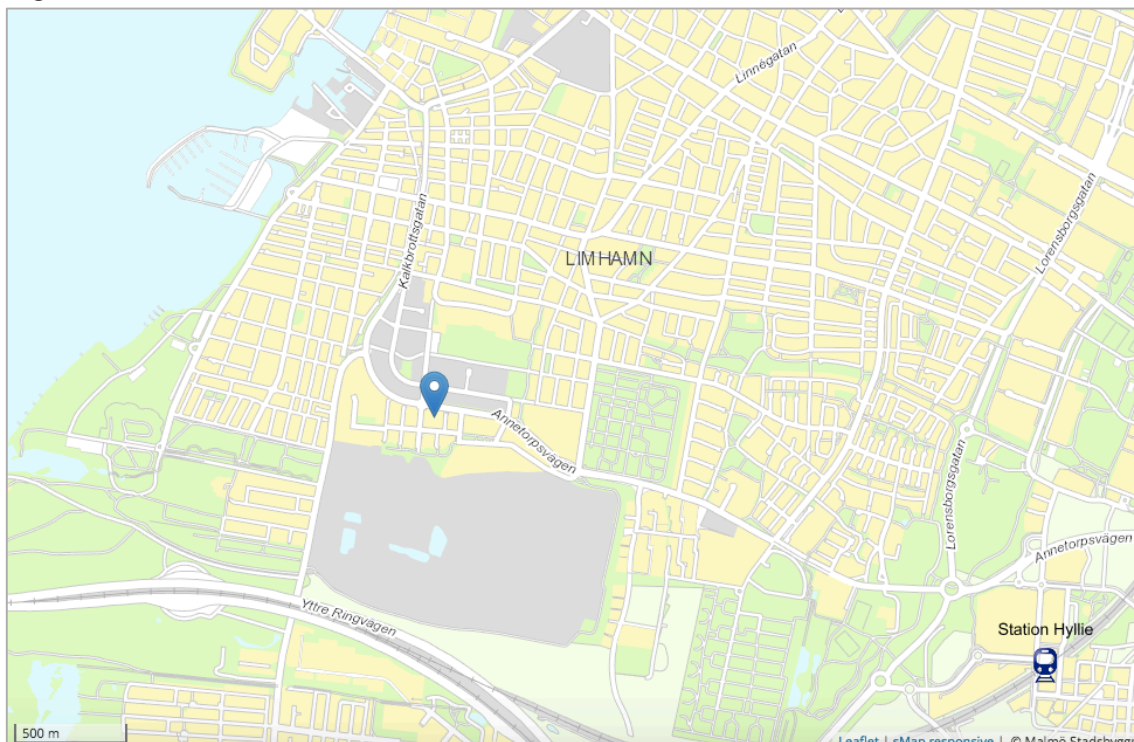
Figur 1.2 visar en mer detaljerad karta över Västra Hamnen där Fullriggaren samt närmaste tågstation är utmärkt. Källa: Stadsbyggnadskontoret Malmö stad (2017).

Kalkbrottet

Området Kalkbrottet ligger i stadsdelen Limhamn i västra Malmö. Området är beläget runt den anläggning som tidigare använts för kalkbrytning och innefattade själva kalkbrottet och industriområdet runt omkring. Sedan avvecklingen av verksamheten har området upplåtits för bostadsbebyggelse och kommunen planerar att totalt runt 2000 bostäder ska byggas på den östra och södra sidan av själva brottet (Malmö stad, 2008; Sydsvenska dagbladet, 2009). Den första utbyggnationen av området är idag färdig och inflyttning har skett i bland annat området Victoria Park med cirka 260 bostäder. Norr om brottet har även HSB Malmö två hyreshus med totalt 66 lägenheter och MKB Fastighets AB har uppfört ytterligare 76 hyreslägenheter (Informant 3, 2017; Informant

4, 2017; MKB, 2017). I alla dessa bostäder är bilpool en del av parkeringslösningen och har införts med samma krav som i Fullriggaren om betalt medlemskap i poolen i 5 år från inflyttning (Informant 3, 2017; Informant 4, 2017; MKB, 2017).

Figur 1.3. Karta över Limhamn



Figur 1.3 visar en mer detaljerad karta över Limhamn där HSBs fastigheter vid Kalkbrottet samt närmaste tågstation är utmärkt. Källa: Stadsbyggnadskontoret Malmö stad (2017).

1.2.2 Bilpool

En bilpool kan sammanfattas som en organisation för bildelning som bygger på att en grupp medlemmar delar på en eller flera bilar som kan bokas för användning vid behov (Nationalencyklopedin, 2017a). Bilarna i bilpoolen finns ofta i användarnas närområde där de bor eller arbetar och skiljer sig på sätt från traditionell biluthyrning där bilarna vanligtvis är lokaliserade vid centrala lägen som tågstationer och flygplatser. En bilpoolsbil kan dessutom bokas för mycket korta resor på under en timme medan en hyrbil ofta bokas för minst en dag. En annan viktig skillnad är den mellan bilpooler och samåkning där samåkning innebär att minst två personer färdas till samma plats i samma bil vid samma tid, medan en bilpool erbjuder tillgång till bil när andra transportsätt inte är möjliga (Katzev, 2003).

Vanligtvis skapas och drivs en bilpool antingen som ett föreningskooperativ eller av ett kommersiellt bilpoolsföretag och bilarna används av privatpersoner eller företag. I

föreningsdrivna bilpooler delar medlemmarna på ansvaret för att sköta bilarna medan all service tas om hand av bilpoolsföretaget i kommersiella bilpooler. Medlemmarna i en bilpool kan i de flesta fall boka bilarna online eller via sina telefoner som sedan vid användning öppnas elektroniskt med ett kort eller en telefon (Trafikverket, 2016; Nationalencyklopedin, 2017a). I de flesta bilpooler betalar användaren vanligtvis en fast månadsavgift och sedan tillkommer en kostnad per timme bilen används samt en kilometertaxa. I detta pris inkluderas alla kostnader för service, skötsel, reparationer och drivmedel (Konsumentverket, 2015). Enligt Trafikverket kan det löna sig ekonomiskt att gå med i en bilpool för hushåll som kör mindre än 1100 mil per år (Trafikverket, 2006).

I kommersiella bilpooler för privatpersoner kan bilarna antingen ha fasta parkeringsplatser runt om i ett område eller parkeras på gatan där närmaste bil sedan lokaliserar med hjälp av en app i användarens telefon. I bilpooler i anslutning till bostadshus delar de boende på ett antal bilar som står parkerade i närheten av huset där ett kommersiellt bilpoolsföretag kontrakteras av byggherren för att sköta bilarna och själva uthyrningen (Trafikverket, 2016; Dagens Nyheter, 2016).

Bilpooler har funnits i Sverige i ungefär 40 år. År 2007 fanns bilpooler på ett 20-tal orter runt om i landet, idag beräknar Trafikverket att de finns på runt 50 orter (Nationalencyklopedin, 2017a; Trafikverket, 2016).

1.2.3 Policy

I denna uppsats definieras policy, eller policys, som de grundprinciper för handlande och övergripande mål som gäller för ett företag eller organisation i ett visst avseende, i detta fall hållbara transporter och parkering inom Malmö stad (Nationalencyklopedin, 2017b). Begreppet används synonymt med riktlinje.

1.2.4 Parkeringsnorm

Införandet av bilpooler i anslutning till bostadshus är sammankopplat med gällande parkeringspolicys i olika kommuner. Det övergripande ansvaret för planering av parkering och antalet parkeringsplatser vid nybyggnation ligger hos kommunen och regleras i detaljplanen för ett område (Boverket, 2017). För att underlätta bedömningen

av antalet parkeringsplatser inrättar många kommuner därför en parkeringsnorm. I normen anges så kallade parkeringstal som således är det antal parkeringsplatser, vanligen angett i antalet bilparkeringsplatser per lägenhet, som ska anläggas av en byggherre eller fastighetsägare i anslutning till ny bebyggelse (Boverket, 2017). Enligt Trafikverket (2015) bör parkeringstalen utformas för att begränsa antalet parkeringsplatser som ska anläggas för att istället göra andra transportmedel än bilen mer attraktiva. Rekommendationen från Boverket och Trafikverket till kommunerna är därför att införa så kallade flexibla parkeringstal för tätorter och stadsdelar. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen erbjuder byggherrarna möjligheten att få parkeringstalet i ett område sänkt om de inför kompenserande åtgärder, också kallade mobilitetsåtgärder. Dessa åtgärder är antingen beteendepåverkande eller byggda insatser som syftar till att minska antalet bilresor och bilinnehavet, och därmed minska behovet av parkeringsplatser. Till exempel kan sådana åtgärder innebära att byggherren förbinder sig att anlägga ett visst antal cykelparkeringar, erbjuda prova-på kort på kollektivtrafik eller ordna tillgång till en bilpool i anslutning till huset (Boverket, 2017; Trafikverket, 2015).

Malmö stad var relativt tidiga med att införa en parkeringspolicy med flexibla parkeringstal. Det innebär att kommunen har kommit långt med att implementera dessa i nybyggnadsprojekt och följaktligen att bilpooler införts, och börjat användas, i flertalet bostadsområden (Informant 2, 2017). Övriga kommuner i landet som infört flexibla parkeringstal de senaste åren är bland annat Stockholms stad, Örebro och Norrköping (Stockholms stad, 2015; Örebro kommun, 2016; Norrköpings kommun, 2011).

1.2.5 Mobilitet och tillgänglighet

Begreppen mobilitet och tillgänglighet används ofta i samband med att det talas om människors rörelsemönster och sätt att transportera sig. Dessa två begrepp blir därmed centrala för förståelsen av vårt transportsystem och är naturliga att ta upp när bilanvändning diskuteras.

Tillgänglighet avser den lätt- eller svårighet med vilken personer och transporter kan nå olika funktioner och aktiviteter i samhället (Holmgren et al., 2008). Detta mäts ofta i avstånd eller restid, men även faktorer som kostnad, bekvämlighet och trygghet kan

adderas till detta. Tillgängligheten påverkas både av transportsystemets utformning och av hur bebyggelsen är lokaliserad och hur blandad denna är. Tillgänglighet kan mätas för enskilda individer såväl som för ett område, en kommun eller på regional eller nationell nivå (Holmgren et al., 2008). Malmö stad skiljer på tillgänglighet och framkomlighet där framkomlighet avser kvaliteten vid transporter avseende restiden mellan två platser eller målpunkter (Malmö stad, 2016).

Mobilitet kan i grunden beskrivas som förmågan att röra sig mellan olika platser i samhället och är synonymt med rörlighet (Pacione, 2009; Nationalencyklopedin, 2017c). I och med att lokaliseringen av olika aktiviteter och målpunkter har brett ut sig över större områden har det lett till att behovet av mobilitet har ökat. Samtidigt leder ökad mobilitet till ännu större utbreddhet då förbättrade möjligheter att resa gör att folk kan ta sig längre på samma restid som tidigare (Pacione, 2009). *Hållbar mobilitet* är därför ett begrepp som vuxit fram de senaste åren. Enligt svenska miljöinstitutet innebär hållbar mobilitet dels sättet vi i framtiden ska transportera oss och resa utan att klimatmålen hotas, dels hur samhället bör byggas så att det inte kräver mer resande än vad som är hållbart på längre sikt. En viktig del av detta är att ta fram ”[...] nya incitament, styrmedel och tjänster som driver på en önskvärd utveckling och omställning av transportsystemet” (Svenska miljöinstitutet, 2015). Det kan till exempel handla om förnybara bränslen och mer bränslesnåla bilar, men även bilpoolstjänster ges som exempel på lösningar som utvecklas för att leda till mer hållbar mobilitet (Svenska miljöinstitutet, 2015).

1.3 Studiens avgränsningar

Avgränsningen för denna uppsats utgörs främst av inriktningen på bilpooler som anläggs i anslutning till nybyggda bostadshus. Att fokus lagts på just denna typ av bilpool beror dels på att det är en relativt ny form av bilpool som blir allt vanligare på flera platser runt om i Sverige, dels på sättet som det införs på genom kommunens parkeringspolicy. Båda dessa faktorer gör det intressant att undersöka möjligheter och utmaningar med just denna typ av bilpool utifrån platsens betydelse och betydelsen av lokala policys. Till skillnad från en vanlig bilpool som har ett stort upptagningsområde är bilpooler i nyproduktion knutna till en specifik plats och en specifik användargrupp.

Detta har varit fördelaktigt då det inneburit en möjlig avgränsning i geografiskt område till det specifika bostadshus eller kvarter där bilpoolen införts.

Att avgränsa undersökningsområdet till Malmö samt två bostadsområden inom kommunen har till stor del grundat sig i att Malmö länge varit en föregångare inom hållbart resande. Det gäller även specifikt för bilpooler i nyproduktion där Fullriggaren var ett av de tidigaste projekten i Sverige där detta genomfördes. Genom att välja två områden inom samma kommun har även samma policydokument varit gällande för båda dessa områden vilket underlättat vid jämförandet.

Ytterligare en avgränsning som gjorts är att fokusera på de offentliga och kommersiella aktörerna inblandade i parkeringslösningen för nyproduktion, det vill säga kommunen, bilpoolsföretag och byggherrar och deras syn på lokala förutsättningar och dess påverkan. Mycket av tidigare forskning kring bilpooler har tenderat att fokusera på användarna och vilka effekter en bilpool kan få för dem (Stillwater et al., 2008). Att istället fokusera på hur lokala förutsättningar påverkar och vilken roll lokala policys spelar bidrar med ett mer geografiskt perspektiv på bilpooler med stor planeringsmässig relevans.

2. Teori

Det teoretiska ramverket i denna uppsats är indelad i tre delar som återkopplar till de två huvudsakliga delarna uppsatsen undersöker, det vill säga betydelsen av lokala policys och betydelsen av lokala förutsättningar för framgången och utvecklingen av bilpooler. Den första delen tar utgångspunkt i ett multi-level perspektiv på technological transitions som ett sätt att förklara och förstå hur teknologiska innovationer uppstår och blir en del av samhället. Ramverket koncentreras kring Geels definitioner och perspektiv då han varit framstående och inflytelserik inom teori rörande technological transitions. Den andra delen tar upp hur olika former av styrning hos lokala myndigheter påverkar möjligheten för dessa att hantera klimatförändringar och initiera olika former av åtgärder, främst i städer. Den tredje delen redogör för tidigare forskning rörande bilpooler både vad gäller användning och lokala förutsättningar.

2.1 Ett multi-level perspektiv på technological transitions

Technological transitions definieras av Geels (2002) som teknologiska förändringar inom samhällsliga funktioner som exempelvis transport, kommunikation och boende som sker i större skala och innebär långsiktig utveckling inom området. Dessa förändringar rör inte enbart teknologi utan även användarmönster, regler och bestämmelser, industriella nätverk, infrastruktur och symbolisk betydelse vilka utgör så kallade sociotechnical configurations. En technological transition består av en övergång från en sociotechnical configuration till en annan. Eftersom alla element i en sociotechnical configuration är sammanlänkade är ett sådant skifte inte helt okomplicerat och förekommer inte särskilt ofta. Det innebär att "[r]adically new technologies have a hard time to break through, because regulations, infrastructure, user practices, maintenance networks are aligned to the existing technology." (Geels, 2002, sid. 1258). Samtidigt menar Geels att existerande sociotechnical configurations kan "öppnas" och att det då lämnas plats för nya teknologier att ta sig in och ersätta de gamla.

I ett multi-level perspektiv kan tre olika nivåer, nisch, regim och landskap, appliceras på technological transitions. Dessa nivåer är inte direkta beskrivningar av verkligheten utan utgör ett analytiskt verktyg för att förstå teknologiska förändringar. En regim utgörs av etablerade och stabila sociotechnical configurations (Geels, 2002). Stabiliteten hos

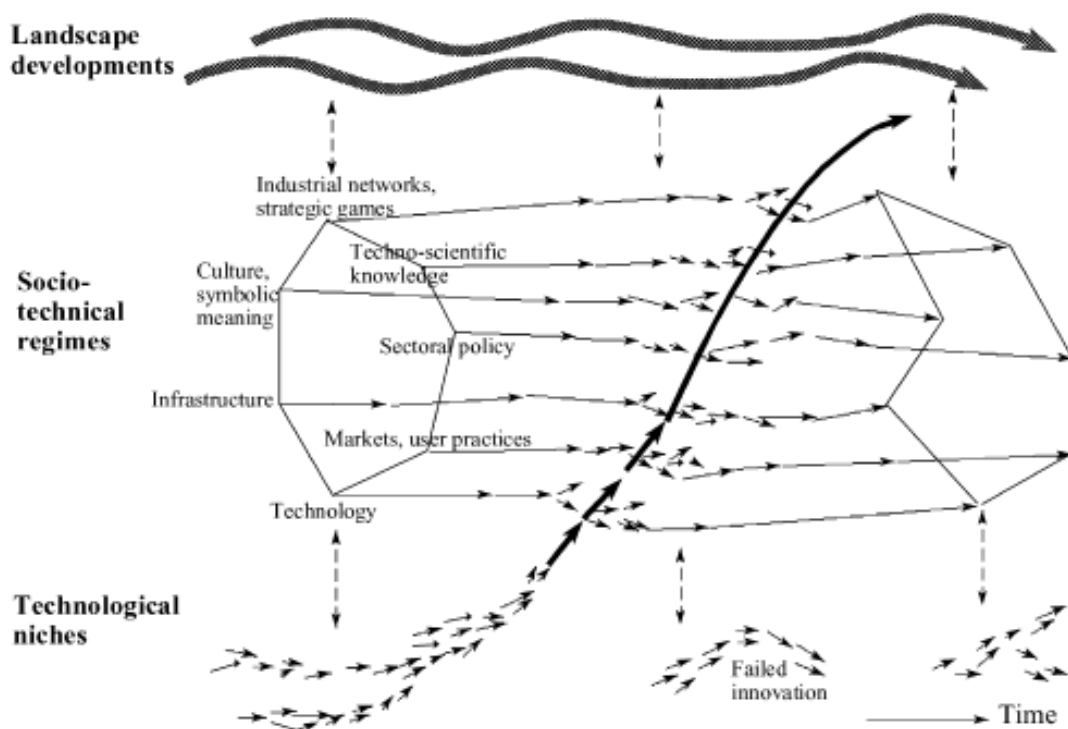
dessa utgörs av länkar mellan olika faktorer som uppstår som ett resultat av "[...] *activities of social groups which (re)produce them*" (Geels, 2002, sid. 1259). Som exempel tar Geels bilsektorn där vägar och fysisk infrastruktur tillsammans med regler och bestämmelser kring bilar och bilanvändning styrs av transportmyndigheter. I interaktionen mellan bilanvändare, media och andra samhällsgrupper får bilen sin kulturella och symboliska betydelse medan mobilitetsmönster och användarvanor uppstår i den dagliga användningen av bilen av olika användargrupper. Lokalisering hos biltillverkare och deras leverantörer skapar industriella strukturer samtidigt som bildesigners och ingenjörer står för den teknologiska kunskapen i bilarna som i sin tur tillverkas av stora biltillverkningsfirmor. Sammantaget är alla dessa aktiviteter sammankopplade och samordnade mellan de olika grupperna och följer ett rutinmässigt mönster som därmed utgör själva regimen. Innovation och utveckling kan ske inom en regim men är av en mer successiv variant snarare än radikal förändring (Geels, 2002).

Ett landskap är av en mer djupgående strukturell karaktär och syftar på en mängd externa funktioner som till exempel "[...] *the material and spatial arrangements of cities, factories, highways, and electricity infrastructures*" så väl som "[...] *oil prices, economic growth, wars, emigration, broad political coalitions, cultural and normative values, environmental problems.*" (Geels, 2002, sid. 1260). Dessa utgör tillsammans den kontext eller struktur inom vilka olika aktörer interagerar. Landskap är svåra att ändra och förändringar sker mycket långsammare än inom regimer (Geels, 2002).

I nischer uppstår och utvecklas radikala innovationer. Geels och Kemp (2012) beskriver nischer som "[...] *particular domains of use, actor constellations and geographical areas with special characteristics.*" (Geels och Kemp, 2012, sid. 53). Som exempel kan armén ses som en nisch som fungerat som inkubator för flera radikala innovationer som datorn, jetmotorer och radar. Nischer är av stor vikt för technological transitions då de utgör själva grogrunden för förändringar. För att en nisch ska uppstå krävs även support från grupper som kan dra nytta av den nya utvecklingen, något som också är viktigt för att nya regimer ska ta fart (Kemp et al., 2001). Övergången från en nisch till regim kan ske genom en process av nisch-ackumulation där det som från början är en liten nisch slås samman med andra större nischer allteftersom teknologin får större fotfäste (Geels och Kemp, 2012).

Multi-level perspektivet menar Geels låter oss förstå att framgången hos en ny teknik inte enbart styrs av processer inom en nisch, utan styrs i stor utsträckning även av utvecklingen som sker i existerande regimer och landskap. Nya tekniker har ofta svårigheter att lämna nischstadiet utan det är först när förändringar i landskapet, eller problem och spänningar inom en regim kan leda till att denna öppnas upp för integrering av nya tekniker (Geels, 2002). Geels och Kemp (2012) tar ytterligare ett exempel inom bilismen och menar att användningen av cyklar och elbilar formas av utvecklingen av infrastruktur, prioriteringar och ekonomiska aspekter kopplade till att använda andra transportmedel. Dessa faktorer styr både hur villiga människor är att cykla eller köra elbil men även förväntningarna och strategier hos företag och myndigheter (Geels och Kemp, 2012). Technological transitions uppstår som en stegvis övergång från gamla regimer till nya. När förändringar sker i en del av en regim kan en dominoeffekt uppstå som leder till förändringar i en annan del av regimen tills en helt ny regim har vuxit fram (Geels, 2002).

Figur 2.1. Illustration över technological transitions i ett multi-level perspektiv



Figur 2.1 visar hur en innovation startar i en nisch och sedan succesivt etableras i rådande regim bestående av sju dimensioner (Technology, Markets/User practices, Symbolic meaning, Infrastructure, Industry structure, Policy och Techno-scientific knowledge) och vidare upp till landskapsnivå. Källa: Geels (2002).

2.1.1 Övergångar inom bilismen

En specifik del av technological transitions rör övergången till mer hållbara teknologier, också kallade sustainability transitions. Ett exempel på framtida sustainability transitions är övergången från bilberoende mobilitet till alternativa mobilitetssystem med mindre fokus på bilen (Geels och Kemp, 2012). Detta kräver dock att förändringar och sprickor uppstår i det rådande landskapet och regimen för bilism. Geels identifierar ett antal sådana och menar bland annat att diskussioner kring klimatförändringarna har lett till en oro hos allmänheten och viss förändring i policys som påverkar landskapsnivån. Samtidigt finns fortfarande ett antal barriärer som leder till stabilitet i landskapet som till exempel en rådande norm av privat ägande snarare än kollektiv användning vilket specifikt motverkar förändringar kring exempelvis bil- och cykelpooler (Geels, 2012). Geels menar även att bilismregimen inte är lika stark som den tidigare varit, men den dominerar fortfarande över andra transportmedel. Geels identifierar till exempel en spricka i regimen specifikt kopplad till städer ”[...] *where physical constraints and quality of life issues seem to lead (some) authorities to implement car restraining measures such as parking restrictions and tariffs [...] which challenge the ubiquity of cars in certain places.*” (Geels, 2012, sid. 479).

2.1.2 Kritik mot multi-level perspektivet

Viss kritik har riktats mot multi-level perspektivet och hur det appliceras på technological transitions. Bland annat lyfter Genus et al. (2008) att technological transitions ofta studeras i efterhand och vilka händelser som utgör övergången samt vad som ses som starten och slutet på den beror mycket på faktorer som forskaren själv väljer. Svårigheten att urskilja vad som är en radikal innovation och vad som sker som utveckling inom en existerande regim är ytterligare en kritik som lyfts fram och även här menar Genus et al. (2008) att det beror på hur det fall som studeras ur ett multi-level perspektiv läggs fram av forskaren. Huruvida en ny och unik väg för själva övergången ska presenteras för varje nytt fall som undersöks eller om det borde finnas generella riktlinjer som ska gälla för varje fall är också det oklart (Genus et al., 2008).

Geels själv påpekar att eftersom multi-level perspektivet syftar till att förklara hur processer utvecklar sig över tid finns därmed en stark tidsmässig koppling, men att den geografiska och platsmässiga aspekten blivit mindre utforskad. Detta blir problematiskt

särskilt när man tittar på transportsektorn. Delar av bilismregimen ligger på en nationell eller internationell nivå, vad gäller exempelvis infrastruktur, skatter, mobilitetsmönster och trafikregler. Samtidigt som till exempel parkering, skötsel av vägar, samhälls- och stadsplanering och lokala policys styrs på lokal nivå. Detta gör att det inom en övergripande nationell regim kan finnas lokala variationer som skiljer sig från den traditionella inriktningen (Geels, 2012).

2.1.3 Platsens betydelse för teknologiska övergångar

Den geografiska aspekten, det vill säga platsens betydelse och relevans för technological och sustainability transitions har även belysts av andra än Geels. Intresset för frågor som varför en technological transition sker på en plats och inte en annan och hur dessa övergångar utvecklas i olika geografiska miljöer har växt bland geografer de senaste åren. Att analysera den geografiska aspekten för sustainability transitions är viktigt eftersom det visar på hur olika övergångsprocesser fördelar sig över olika områden samt vilka processer som ger upphov till detta (Hansen och Coenen, 2015). Inom den litteratur som undersökt platsens betydelse för sustainability transitions har en mängd olika teman undersökts. Ett av dessa områden som fått mycket fokus är den roll urbana och regionala visioner och policys spelar i en övergångsprocess och hur dessa kan ”[...] *facilitate the embedding and diffusion of niche technologies*” (Coenen och Hansen, 2015, sid. 96).

2.2 Urbana och lokala policys

Städer har börjat få allt mer uppmärksamhet för den roll de spelar i hanteringen och responsen mot klimatförändringarna. En viktig del i detta utgörs av hur lokala myndigheter i städer tar sig an klimathotet genom olika former av policys och riktlinjer (Bulkeley et al., 2015). Enligt Kern och Alber (2008) får klimatförändringarna konsekvenser för lokala myndigheter dels genom den höga andel växthusgaser som städerna genererar, dels genom den direkta påverkan klimatproblemet har på städer som kräver reaktion och hantering. På lokal nivå blir även kopplingen mellan riktlinjer rörande klimatet och hållbar utveckling tydligast vilket föranleder genereringen av nya sociala och teknologiska innovationer i städerna som syftar till att minska växthusgaser och bidra till klimatanpassning (Kern och Alber, 2008).

Hur lokala myndigheter väljer att reagera på ovanstående konsekvenser skiljer sig dock åt. Utifrån vilken typ av handlingar eller åtgärder dessa lokala myndigheter genomför kan fyra olika *modes of climate government* urskiljas. Dessa utgörs av *self-governance*, *regulation*, *provision* och *enabling* och varierar från mjukare former av reglering till mer traditionell och kontrollerade styrning (Kern och Alber, 2008). *Self-governance* rör åtgärder som är koncentrerade till den egna organisationen. Det kan exempelvis handla om energieffektivisering i kommunens byggnader eller förbättringar av den egna fordonsflottan. Med *governance through enabling* menas åtgärder som uppmuntrar lokala engagemang och partnerskap med privata aktörer i staden genom bland annat ekonomiska incitament för att dessa på egen hand ska genomföra konkreta åtgärder. Inom transportsektorn kan det exempelvis handla om utbildningskampanjer riktade mot allmänheten. *Governance through provision* avser åtgärder som riktas mot offentliga tjänster och tillgångar som förbättringar av sophantering och kollektivtrafik vilka sker genom förändringar i infrastruktur och finansiella riktlinjer. *Governance through regulation* syftar till en mer traditionell form av styrning genom regleringar och sanktioner för exempelvis byggnation och trafikplanering för att öka attraktiviteten för andra färdmedel än bil (Kern och Alber, 2008; Bulkeley et al., 2015).

Kern och Alber konstaterar att de flesta åtgärder som utförs av lokala myndigheter hamnar inom *self-governance* och *governance through enabling* då dessa ger kommunerna störst makt att fatta beslut och påverka. De konstaterar även att typen av styrning som fokuserar på *regulation* är mindre vanlig än vad som kanske förväntas med tanke på hur uppmärksammas klimatfrågan är. Detta kan bero på att många kommuner inte vågar genomföra åtgärder genom hårdare reglering och strategisk planering på grund av risken för konflikter (Kern och Alber, 2008).

Figur 2.2. Exempel på olika modes of government inom olika sektorer

| Self-governing | Governing through enabling | Governing by provision | Governing by regulation |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Energy | | | |
| Energy efficiency schemes and use of combined heat and power (CHP) within municipal buildings (e.g., schools) Procurement of energy-efficient appliances Purchasing of green energy Eco-house and renewable energy demonstration projects | Campaigns for energy efficiency Advice on energy efficiency to businesses and citizens Promotion of the use of renewable energy | Clean energy service provision Energy service companies Provision of incentives and grants for energy-efficiency measures | Strategic energy planning to enhance energy conservation Ordinances on the mandatory use of renewable energy Energy efficiency requirements in zoning ordinances |
| Transport | | | |
| Mobility management for employees Green fleets | Education campaigns Green travel plans Quality partnerships with public transport providers | Provision of public transport Provision of infrastructure for alternative forms of transport Logistics centres for freight transport | Transport planning to limit car use and provide walking and cycling infrastructure Workplace levies and road-user charges |
| Waste | | | |
| Waste prevention, recycling, and reuse within the local authority Procurement of recycled goods | Campaigns for reducing, reusing and recycling waste Promotion of the use of recycled products | Waste service provision Installations for recycling, composting and "waste to energy" facilities Recycling, composting and reuse schemes | Regulations on methane combustion from landfill sites |
| Urban planning and land use | | | |
| High energy-efficiency standards and use of CHP in new public buildings Demonstration projects – whether at the residential or neighbourhood level | Guidance for architects and developers on energy efficiency and renewables | | Strategic land-use planning to enhance energy efficiency and the utilisation of renewables Planning of sites for renewable installations Strategic land-use planning to enhance public transport |

Källa: Kern och Alber (2008).

Även Black (2010) skriver om åtgärder på lokal nivå, men specifikt åtgärder riktade mot hållbara transporter. Han menar att lokala myndigheter har begränsade möjligheter att åstadkomma förändring inom detta område. I regel avgränsas det till att förhindra utbredning av staden, förändra tillhandahållandet av kommunala färdmedel, införa bilfria zoner eller reglera parkeringsavgifter i olika delar av staden. Black menar att de åtgärder som genomförs på lokal nivå ibland står i direkt konflikt med varandra. Som exempel tar han att gratis parkering i de centrala delarna av en stad kan vara ett sätt att förhindra urban utbredning och uppmuntra en levande stadskärna. Samtidigt kan samma stad lida av problem med trafikstockningar och trängsel och då är istället parkering utanför de centrala delarna att föredra. Därför måste de lokala myndigheterna veta exakt vilket problemet är som ska hanteras och därefter välja passande åtgärder. Samtidigt krävs även beaktning av hur dessa åtgärder påverkar andra problem i staden (Black, 2010).

2.3 Tidigare forskning

2.3.1 Användning

Som tidigare uppmärksammats har mycket av den tidigare forskningen kring bilpooler utgått från användarundersökningar för att ta reda på användarmönster och effekter av bilpoolsanvändningen (Stillwater et al., 2008). En studie som undersökte användningen av en bilpool i Portland fann bland annat att bilpoolen minskade behovet av bil och uppmuntrade till reseplanering hos medlemmarna. Medlemmarna i bilpoolen använde också andra kollektiva transportmedel i större utsträckning än tidigare (Katzev, 2003). I en svensk rapport från Trivector undersöktes både anledningarna till att vara med i en bilpool samt antalet privatbilar en bilpoolsbil kan ersätta. Undersökningen genomfördes bland Sunfleets medlemmar i Stockholm, Göteborg och Malmö och visade att det främsta skälet att vara med i en bilpool är ekonomi följt av att det är miljövänligt. I snitt ersatte en bilpoolsbil 5 personbilar i de studerade städerna och antalet körda mil har minskat hos användarna i alla städerna sedan de blev medlemmar i poolen (Trivector, 2014).

2.3.2 Lokala förutsättningar

Bland den litteratur som behandlar lokala förutsättningar och egenskaper i områden med bilpool finns bland annat Stillwater et al. (2008) som genomfört en GIS-analys där användningen av bilpoolsbilar hos ett amerikanskt bilpoolsföretag jämfördes med byggd miljö och demografiska faktorer. Stillwater et al. (2008) börjar med att konstatera att bilpooler fungerar som ett komplement till transportmedel som har kapacitet att transportera många människor på samma gång, så som cykling, gång och kollektivtrafik. De som kan dra nytta av en bilpool är därmed de som sällan behöver tillgång till en bil på grund av sin livsstil eller att den byggda miljön underlättar för resor med dessa färdmedel. GIS-analysen som genomfördes visade att det fanns ett samband mellan bilpooler och hushåll med en bil, vilket kan bero på att det emellanåt finns ett behov av en andra bil och bilpoolen kan därmed fungera som ersättare för en till bil i ett hushåll. Ett annat resultat som också framkom i studien var den positiva korrelationen mellan åldern på bilpoolen och användningen av den vilket antas bero på att marknaden för bilpooler i ett område växer när fler noterar att servicen finns och anpassar sin livsstil för att kunna utnyttja den på bästa sätt (Stillwater et. al, 2008).

En annan lite äldre studie som också tittat på vilka egenskaper som bör finnas i ett område för att en bilpool ska fungera är utförd av Transit Cooperative Research Program i Washington D.C (Millard-Ball et al., 2005). Studien baseras bland annat på intervjuer med bilpoolsföretag och användarenkäter och har jämfört exempel från olika städer i USA. Studien konstaterar att “[...] *car-sharing faces challenges in getting a stronghold as an alternative transportation mode.*” (Millard-Ball et al., 2005, sid. 7). Samtidigt finns det vissa nyckelfaktorer för framgången av en bilpool. En av dessa är att välja rätt område där egenskaper som goda möjligheter för resande och förflyttning, ”gångvänlighet”, lågt bilinnehav och tät bebyggelse pekas ut som särskilt fördelaktiga. Mer tätbebyggda områden kan påverka bilpooler på två sätt, dels genom att det finns fler potentiella användare inom ett mindre område, dels ”since the higher the density, the greater the number of nearby destinations and the shorter the trips” (Millard-Ball et al., 2005, sid. 3:26). Något som korrelerar med ett lägre bilinnehav och antal resor för de boende i dessa områden. Även denna rapport behandlar lokala myndigheter och deras roll som en viktig faktor för bilpoolerna. Författarna menar att dessa myndigheter både själva har mål som bilpooler kan uppfylla gällande minskning av växthusgaser, parkeringsbehov och bilinnehav och har hand om samhällsfunktioner som kan stödja bilpooler, exempelvis planering och parkering. Genom att införa incitament för byggherrar att inkorporera bilpooler i sina projekt har lokala myndigheter också en betydande möjlighet att främja fortsatt expansion då detta ”[...] *provides the foundation for longer-term growth.*” (Millard-Ball et al., 2005, sid. 5:24). Genom att institutionalisera bilpooler i lokala policydokument ger det både byggherrarna och bilpoolsföretagen en större säkerhet (Millard-Ball et al., 2005).

2.4 Teorirefleksion

Bilpooler kan utifrån den teori som presenterats ovan kring technological transitions förstås som en teknologisk innovation som uppstått i den rådande normen av privatbilism och privat bilägande. Genom att visa på hur denna typ av innovation kan leda till samhällsliga förändringar kan detta sedan appliceras på den utveckling kring bilpooler som skett i Malmö stad och specifikt i Fullriggaren och Kalkbrottet, där bilpoolen i respektive område kan ses som en egen nisch. Samtidigt uppstår frågan om en bilpool verkligen utgör en radikal innovation eller om den snarare ska ses som en utveckling inom en regim. Bilpoolsbilarna bygger exempelvis inte på någon ny teknik

och även om de ofta går på miljövänliga bränslen är dessa samma som används i vanliga bilar också. Samtidigt skiljer sig användningen av en bilpoolsbil väsentligt från den av en privat bil vilket kräver att radikala förändringar av mobilitets- och användarmönster sker och därför finns även belegg för en tydlig bilpoolsnisch.

Beroende på vilken typ av policys som styr på olika platser och som lokala myndigheter använder, i Sverige vanligen kommunerna, påverkar dessa både möjligheten till och riktningen på utvecklingen av, i detta fallet, nya lösningar och åtgärder inom transportsystemet. De olika *modes of climate government* som presenterats kan appliceras på de styrdokument och policys gällande hållbara transporter och parkering som finns inom Malmö stad för att förklara betydelsen av dessa för främjandet av bilpooler i nyproduktion i olika områden i kommunen.

Slutligen är det viktigt att vara medveten om att de studier som tagits upp under tidigare forskning baseras på den typ av bilpool där personer själva gör valet att gå med och bli medlemmar i poolen. Detta medför andra förutsättningar än för bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus i och med att användarna då själva måste göra det aktiva valet att gå med. Det som stämmer för en ”vanlig” bilpool måste därmed inte nödvändigtvis göra det för den typen av bilpool som undersöks i detta arbete. Det är även av betydelse att påpeka att dessa studier genomförts i andra länder där användandet av privat bil och förutsättningarna för till exempel kollektivtrafik kan se helt annorlunda ut än i Sverige. Att lyfta det som framhålls i dessa studier som viktiga faktorer för en bilpool är dock fortfarande av stor relevans för att se hur dessa står sig i förhållande till en svensk kontext och specifikt i de undersökta områdena i Malmö.

3. Metod

Denna uppsats tar formen av en komparativ fallstudie där två områden i Malmö stad, Fullriggaren i Västra Hamnen och Kalkbrottet i Limhamn, undersökts och jämförts med varandra. Datainsamlingen har bestått av kvalitativa metoder i form av intervjuer med inblandade aktörer samt dokumentanalys av policydokument från Malmö stad. Det huvudsakliga intresset har varit att ta reda på vilka hinder och möjligheter som finns för bilpooler i nyproduktion och hur detta påverkar utvecklingen av dessa i de undersökta områdena. Därför har kvalitativa metoder varit bra då dessa tenderar att fokusera mer på processer och deltagarnas perspektiv och uppfattningar snarare än statistik och siffror som kvantitativa metoder ofta inriktar sig på (Bryman, 2011).

3.1 Komparativ fallstudie

I en fallstudie undersöks förekomsten av en särskild företeelse i syfte att få mer ingående information om det eller de specifika fall som studeras. Detta kan ge större förståelse för de händelser, förhållanden, erfarenheter eller processer som kan påträffas inom fallet (Denscombe, 2009). En fallstudie kan dock utföras på flera olika sätt och baseras på olika typer av fall beroende på vad forskaren vill uppnå med sin studie. Enligt Denscombe kan fallstudier delas in i de två områdena ”Upptäcktsstyrd” och ”Teoristyd” där fallstudien antingen används för att upptäcka information alternativt för att testa teorier. Då jag vill undersöka vilka hinder och möjligheter som finns för bilpooler i de båda undersökta områdena passar detta in i underkategorin ”Utforskning” inom upptäcktsstyrda fallstudier (Denscombe, 2009).

Yin (2009) skriver om *multiple-case studies* och att dessa ibland ses som en egen typ av metod med ett mer jämförande tillvägagångssätt än i fallstudier med enbart ett fall. Yin skiljer dock inte på fallstudier med ett eller flera fall utan ser dem som variationer inom samma metod. Yin menar att fallstudier som endast studerar ett fall är mer sårbara då allt hänger på en enskild enhet och därför är flera fall att föredra i en fallstudie eftersom slutsatserna som dras från två fall mer sannolikt är starkare och mer underbyggda än de som kommer från enbart ett (Yin, 2009). Detta kan därmed ses som positivt för denna studie.

3.1.1 Val av fall

Fallen som väljs ut för att undersökas i en fallstudie sker inte slumpmässigt, utan en mängd medvetna överväganden måste ske när forskaren bestämmer vilket fall som ska studeras. Ofta väljs specifika fall ut från en större grupp baserat på vilket fall som kan ge bäst information om det problem och den frågeställning undersökningen tar avstamp i (Denscombe, 2009). Flyvberg (2011) listar olika typer av fall och på vilket sätt dessa kan användas. De två områden i Malmö som valts ut till denna uppsats utgör grunden för den komparativa studien av förutsättningarna för bilpoolerna i dessa områdena. Valet av fall baserades främst på områdenas lokalisering vilket kan kopplas till det Flyvberg skriver om *maximum variation cases* och hur dessa kan användas "[t]o obtain information about the significance of various circumstances for case process and outcome; e.g., three to four cases that are very different on one dimension: size [...], location, budget, etc." (Flyvberg, 2011, sid. 307). Vid en fallstudie med flera fall är det viktigt att vart och ett av dessa väljs så att de antingen förutspår liknande resultat eller förutspår olika resultat men av förväntade skäl (Yin, 2009). Då syftet med uppsatsen är att titta på hur bilpoolerna i de utvalda områdena påverkas av lokala förutsättningar på platsen har fallen valts ut för att få så stor variation som möjligt mellan dem inom den avgränsning som gjorts till Malmö stad. Därmed har även förväntningen varit att resultatet mellan områdena ska skilja sig åt just på grund av att förutsättningarna är olika.

En av de största nackdelarna med en fallstudie är enligt Denscombe "[...] trovärdigheten i de generaliseringar som görs utifrån dess resultat." (Denscombe, 2009, sid. 72). Som försvar mot detta kan sägas att även om varje enskilt fall på vissa sätt är unikt ingår dessa också i en bredare kategori. Möjligheten att generalisera beror även på i vilket utsträckning de valda fallen liknar andra av samma typ (Denscombe, 2009). Mina fall kan sägas ingå i en bredare kategori av alla kommuner som infört flexibla parkeringstal där bilpool i anslutning till bostaden är en åtgärd som ger en sänkning. Trots att kraven och utformningen på parkeringstalen kan skilja sig åt är detta ändå en tydlig avgränsning till en större grupp inom en och samma kategori. Även om den byggda miljön och strukturen i ett område kan skilja sig mycket åt och ingen plats är den andra lik finns det ändå inom de allra flesta kommuner och städer platser med bättre och sämre tillgång till exempelvis kollektivtrafik och service och områden som

ligger mer eller mindre centralt. Därmed går det också att hävda att de resultat som framkommit i detta arbete gällande dessa funktioner kan sättas in i ett mer generellt perspektiv som inte enbart innefattar Malmö.

Enligt Denscombe (2009) finns inga metoder som måste användas i en fallstudie, utan beroende på omständigheterna och vad som ska undersökas kan den eller de metoder som lämpar sig bäst väljas. För att besvara frågeställningarna i denna uppsats användes en kombination av intervjuer och dokumentanalys som metod.

3.2 Semistrukturerad intervju

Tre stycken längre intervjuer, ett kortare samtal samt mailkorrespondens med inblandade aktörer har genomförts i samband med detta arbete. Intervjuer är enligt Denscombe ett effektivt sätt för datainsamling när forskaren vill få information om åsikter, uppfattningar, känslor och erfarenheter hos människor (Denscombe, 2009). Just detta gjorde intervjuer till en lämplig metod i denna uppsats då en del av syftet varit att få mer ingående förståelse kring bilpooler och synen hos involverade aktörer på vilka utmaningar och möjligheter som finns med dessa.

Intervjuerna som hållits har varit av semistrukturerad karaktär. Detta innebär att det till varje intervju funnits en intervjuguide med i förväg bestämda frågor och ämnen att ta upp vid intervjutillfället (Denscombe, 2009). Enligt Trost (2010) ska en intervjuguide till kvalitativa intervjuer aldrig innehålla fasta, formulerade frågor, utan istället utformas som en lista över frågeområden som inte är alltför detaljerade. Som ovan intervjuare kändes det dock mer säkert med en intervjuguide utformad med mer konkreta frågor och därför valdes att i intervjuguiden ha i förväg formulerade frågor uppdelade kring olika teman. Samtidigt har det även funnits en flexibilitet kring ordningsföljd och utrymme för följdfrågor så att intervjupersonerna kunnat utveckla sina svar på ett utförligt och uttömmande sätt, vilket både Denscombe och Trost menar är viktigt (Denscombe, 2009; Trost, 2010). Just flexibiliteten i den semistrukturerade intervjumetoden har varit passande främst då informanterna är personer som besittit mycket kunskap om ämnet och på så sätt kunde dessa under intervjuerna fylla i med viktig information som eventuellt annars hade missats. Se bilaga 1, 2 och 3 för intervjuguiderna som användes under respektive intervju.

3.2.1 Urval av informanter

Valet av personer att intervjua skedde genom ett subjektivt urval. Vid ett subjektivt urval väljs de personer ut som med störst sannolikhet kan ge värdefulla data och som har störst relevans för det ämne som ska undersökas. Fördelen med detta är att forskaren direkt kan koncentrera sig på människor som troligen kan ge mest väsentlig information (Denscombe, 2009). Med hänsyn till tidsaspekten för denna uppsats var detta fördelaktigt. Det möjliga urvalet av informanter begränsades dessutom en del av vissa givna faktorer. I Malmö finns än så länge endast en kommersiell aktör som infört bilpooler i anslutning till bostadshus och det blev därmed naturligt att kontakta dem för en intervju. Bilpoolsföretagen innehar en viktig aktörsroll i själva etableringen och skötseln av bilpooler och spelade därför en nyckelroll då de kunde tillhandahålla betydelsefull information och erfarenheter kring ämnet. I och med avgränsningen till Malmö och att kommunen är de som styr planeringen av parkering hade även Malmö stad en central roll då det var väsentligt att få deras syn och uppfattning. Samma sak gällde för byggherrar då dessa utgör en tredje huvudaktör involverade i den undersökta typen av bilpool. Svårigheter uppstod dock i att få tag på informanter hos byggherrarna som varit involverade i de undersökta områdena vilket ledde till att en längre intervju genomfördes med enbart en byggherre. Eftersom denne varit involverad i både Fullriggaren och Kalkbrottet kunde en klar bild över deras uppfattning av skillnaderna mellan de båda områdena ges trots allt. Genom snöbollsurval där en av informanterna gav tips på andra personer att kontakta kom jag även i kontakt med två informanter från ett fastighetsbolag som tidigare varit involverat i Kalkbrottet.

Trost (2010) skriver att vid kvalitativa intervjuer är kvaliteten på intervjuerna betydligt viktigare än hur många som genomförs. De tre längre och två kortare intervjuerna som hölls var tillräckligt för att få ut information kring alla ämnen uppsatsen haft för avsikt att undersöka.

Intervjuer har hållits med följande informanter:

Informant 1 – Olof Holmgren, Affärsutvecklingschef på Sunfleet bilpooler

Informant 2 – Anna Stjärnkvist, Trafikplanerare på Malmö stad

Informant 3 – Marcus Johansson, Projektledare på HSB Sundsfastigheter

Informant 4 – Katarina Persson, Försäljningschef på Victoria Park

Informant 5 – Dan Mårtensson, Projektledare på Victoria Park

Informanterna kommer i uppsatsens resultat och analysdel att benämnas enligt numreringen ovan.

3.2.2 Genomförande

Alla informanterna kontaktades till att börja med via mail med en kort presentation av mig och en förklaring av syftet med uppsatsen. När respondenterna svarat med visat intresse att ställa upp bestämdes datum och tid för intervjun. En av intervjuerna utfördes vid ett personligt möte och två av intervjuerna skedde över telefon på önskan av informanterna själva på grund av avstånd och svårighet att hitta tid. Informanterna på Victoria Park kunde endast delvis besvara intervjufrågorna då dessa inte är ägare till fastigheterna och därför genomfördes en kortare telefonintervju samt mailkorrespondens med dessa.

Fördelen med intervjuer ansikte mot ansikte är att informanternas ansiktsuttryck och kroppsspråk också kan uppfattas vilket exempelvis gjorde det lättare att ställa följdfrågor då det tydligare uppfattades när det fanns mer information att få ut. Denscombe (2009) skriver om att icke-verbal kommunikation går förlorad som en nackdel vid intervjuer över internet, vilket likväl stämmer vid telefonintervjuer. Telefonintervjuerna gjorde det svårt att veta när informanten pratat färdigt och när det var möjligt att fortsätta med nästa fråga. Fördelen med en telefonintervju är även att informanten inte påverkas av mig som intervjuare i lika stor utsträckning, den så kallade ”intervjuareffekten”. Intervjuareffekten innebär att informanterna kan svara olika, eller vara villiga att lämna från sig olika mycket information beroende på vilken uppfattning de har om mig som intervjuar. Vid intervjuer som inte sker ansikte mot ansikte kan den här effekten reduceras då de enligt Denscombe kan ”[...] fungera på ett utjämnande sätt i kommunikationen.” (Denscombe, 2009, sid. 249). Intervjuareffektens påverkan gäller främst när det är känsliga ämnen som ska undersökas vilket inte är fallet i denna uppsats. Trots det är det viktigt att som intervjuare vara medveten om de intryck man själv inger men även vilken ställning informanten har och hur detta kan komma att påverka intervjun.

Samtliga intervjuer spelades in efter att informanterna samtyckt till detta. Genom att spela in det som sägs under intervjun blir det möjligt att få en i princip fullständig dokumentation av det som sägs under intervjun (Denscombe, 2009). En annan fördel med ljudupptagning är att intervjuaren helt kan koncentrera sig på frågorna och svaren utan att fokusera på att anteckna det som sägs (Trost, 2010). Efter varje intervju transkriberades sedan materialet för att sedan, när alla intervjuer genomförts, kodas genom att identifiera ett antal övergripande teman i det informanterna uppgett. Därefter placerades olika avsnitt och citat från intervjuerna in under respektive tema för att därpå hitta likheter och skillnader mellan det informanterna sagt och övriga intressanta aspekter att kommentera, samt hitta kopplingar till den teori som använts för uppsatsen. Detta genomfördes i stort sett i enlighet med Brymans förslag för kodning och analys av kvalitativa data för att i likhet med vad Bryman skriver göra den insamlade datan mer hanterlig och lättare att analysera (Bryman, 2011).

3.3 Dokumentanalys

För att komplettera den information som framkom i intervjuerna har även en dokumentanalys genomförts på officiella dokument från Malmö stad. Dokumentanalys syftar, i likhet med andra kvalitativa metoder, till att undersöka och tolka material för att få större förståelse och utveckla empirisk kunskap. Dokumentanalys används ofta som en form av triangulering vilket innebär att flera metoder används för att studera samma fenomen med målet att "[...] *seek convergence and corroboration through the use of different data sources and methods.*" (Bowen, 2009, sid. 28). Detta för att öka undersökningens trovärdighet. Bowen menar vidare att dokumentanalys lämpar sig särskilt väl i fallstudier för att skapa större förståelse kring det undersökta fenomenets kontext. Informationen som presenteras i dokumenten kan även visa hur det undersökta ämnet påverkas av olika omständigheter och förutsättningar (Bowen, 2009). De dokument som analyserats i detta arbete har i första hand använts för just detta, att förstå sammanhanget i vilket bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus i Malmö införs och på vilket sätt dokumenten påverkar detta. De har även använts för att underbygga det som sagts av informanterna under intervjuerna. Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan har analyserats för att få en mer övergripande bild av kommunens mål och strategier för trafiken i staden vilka påverkar framtiden för bilpooler i bostadshus. Kommunens parkeringspolicy har också analyserats då den utgör det

styrdokument som möjliggör införandet av bilpooler och innehåller de specifika krav byggherrarna i Malmö måste uppfylla för att få sina parkeringstal sänkta.

Parkeringspolicyn har därmed kunna tillhandahålla ett mer specifikt fokus på just bilpooler. Dokumentet ”Hållbart resande i Västra Hamnen” samt planbeskrivningen till detaljplanen för den del av Kalkbrottet som innefattar HSBs fastigheter har använts för att bekräfta och ytterligare förstärka det som sagts angående förhållandena i de undersökta områdena.

En dokumentanalys kan genomföras på en mängd olika sätt. Fokus i kvalitativa undersökningar läggs dock vanligtvis på en kvalitativ innehållsanalys, vilket även gjorts i mitt fall (Bryman, 2011). I ett första steg lästes dokumenten översiktligt och intressanta kapitel och delar av texten valdes ut. I Trafik- och mobilitetsplanen valdes exempelvis kapitlet ”Trafik och Rörelser” ut för ytterligare analys då detta hade tydligast koppling till ämnet som undersöks. Därefter utgick jag från två av frågorna som presenteras i Bryman (2011) som möjliga utgångspunkter för kvalitativ analys; ”Vad representerar denna information?” och ”Vad handlar denna information om?” som ett sätt att vidare analysera innehållet och få tydligare bild av dokumentet. För parkeringspolicyn var processen liknande med skillnaden att de delar som rörde bilpooler specifikt valdes ut. I dokumenten som rörde de båda områdena granskades dessa främst för att hitta specifik information om förutsättningarna i områdena som stöd till det som sades under intervjuerna men även för att bidra med ytterligare en infallsvinkel kring detta.

Bowen skriver om för- och nackdelar med dokumentanalys, där tillgänglighet och tidseffektivitet nämns bland fördelarna. Dokument från officiella källor finns ofta tillgängliga utan att kräva godkännande från författaren och kräver inte heller någon insamling av data, utan endast ett urval. Bland nackdelarna nämns att dokument inte alltid innehåller tillräckligt med detaljer för att kunna ge ett fullständigt svar på en forskningsfråga (Bowen, 2011). Detta stämmer in på Trafik- och mobilitetsplanen som är ett väldigt övergripande dokument. Under intervjun med Malmö stad gavs dock en mer kompletterande och detaljerad bild av alla dokumenten då informanten berättade om dessa och den kontext i vilken de tillkommit.

3.4 Källkritisk diskussion

I alla vetenskapliga arbeten är det viktigt att ställa sig kritisk till de källor som använts och vara medveten om de eventuella brister som finns kopplade till dessa (Denscombe, 2009).

Intervjuerna i detta arbete har genomförts med representanter från offentliga och privata aktörer som är involverade i processen kring bilpooler i nybyggda bostadshus. Dessa kan dock på inget vis sägas vara representativa för alla byggherrar i Malmö eller alla bilpoolsföretag vars syn på lokala förutsättningar kan vara en helt annan. Samtidigt kan sägas att syftet med detta arbete inte varit att få den generella uppfattningen hos inblandande aktörer på lokala förutsättningar och bilpooler utan specifikt i de båda undersökta områdena, vilket också uppfyllts genom intervjuerna.

Vissa av de dokument som analyserats publicerades för ett antal år sedan och deras ålder kan därmed utgöra en nackdel. Planbeskrivningen för detaljplanen över Kalkbrottet kom 2009 vilket innebär att saker kan ha förändrats i området sedan dess. Inget senare dokument för området har dock hittats och de delar som presenteras i resultatet stöds också i stor utsträckning av de informanterna uppgett om exempelvis trafiksituationen i området. Samma sak gäller för parkeringspolicyn som antogs 2010, där kunde dock informanten från Malmö stad svara på vilka av kraven som ställs på byggherren som uppdaterats sedan policyn antogs.

4. Resultat

Resultatet i denna uppsats presenteras utifrån fyra teman som framkommit av det empiriska material som samlats in genom intervjuer och dokumentanalys. Inledningsvis presenteras de olika aktörernas syn på bilpooler och vad en bilpool i bostaden kan uppnå. Därefter redogörs analysen av Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan samt stadens parkeringspolicy som är de dokument som kan kopplas till införandet av bilpooler i kommunen, vilken följs av informanternas uppfattning om lokala förutsättningar och dess påverkan i Fullriggaren och Kalkbrottet. Avslutningsvis presenteras synen hos informanterna på den framtida utvecklingen för bilpooler.

4.1 Synen hos aktörerna – vad kan en bilpool i boendet uppnå?

För Malmö stad menar informant 2 att bilpooler i nyproduktion fungerar som ett målstöd för att i ett första steg minska bilinnehavet och därefter även bilresorna i staden. Detta för att kunna uppfylla målet om att andelen bilresor som görs i staden ska minska från 45 % till 30 % till år 2030 (Informant 2, 2017; Malmö stad, 2016). Gällande var det är lämpligt att införa denna typ av bilpool uppger informant 2 att de hittills aldrig sagt nej till någon som vill införa en bilpool, utan att de ser det som ett positivt incitament för de som flyttar in i de nya husen. Informanten uppmärksammar att förutsättningarna ser olika ut i olika områden, men att de på kommunen inte anser att det inte skulle vara lämpligt att införa en bilpool i det som informanten kallar ytterkantsområde, utan att man försöker arbeta med det i alla områden (Informant 2, 2017).

Denna syn delas av informant 3 från HSB Sundsfastigheter som menar att i alla fall gällande boende så tror informanten att bilpooler kan vara en bra lösning för att minska behovet av parkeringsplatser överallt. Införandet av en bilpool kan tillföra en kvalitet till ett boende utöver de andra funktioner som ingår i bostaden. I centrala lägen är marken även så värdefull att stora ytor inte kan tas upp av bilar som har låg utnyttjandegrad. Informanten nämner även en allmän förändring i samhällsklimatet där det inte längre är lika uttalat som innan att man måste äga sina saker, utan när man inte längre utnyttjar eller behöver något så vill man inte ha saken längre. Primärt nämns dock införandet av bilpooler som ett sätt för byggherrarna att uppfylla parkeringsnormen genom att komma ned i det behövda antal parkeringsplatser som krävs för att erhålla bygglov (Informant 3, 2017).

Detta stämmer även överens med informant 5 från Victoria Park som uppger att valet att införa en bilpool baserades på bygglovskrav för att uppfylla parkeringsnormen för en av fastigheterna, men att bilpoolen även sågs om ett mervärde i försäljningsprocessen (Informant 5, 2017).

Enligt informant 1 ser Sunfleet mycket positivt på införandet av bilpooler i nyproduktion då det sänker bilinnehavet i samhället och samtidigt skapar möjlighet för fler människor att gå med i en bilpool. Samtidigt påpekar informanten att risken för dem med denna typ av bilpool är att de räknat fel och att bilpoolen inte går så bra ekonomiskt som man hoppats (Informant 1, 2017).

Något som informant 1, 2 och 3 alla lyfter är att bilpooler inte är den enda lösningen på parkeringsproblem i nyproduktion och för att minska bilinnehavet. Informant 2 menar att bilpooler utgör basen i parkeringspolicyn men att det kommit till många andra åtgärder och att de tror på att jobba med bilpool i kombination med andra mobilitetsåtgärder för att uppnå bilandelsmålet för staden. Även informant 1 nämner andra mobilitetstjänster så som cykelpool, förladdade kollektivtrafikkort och cykelverkstäder vilka Sunfleet också tillhandahåller och framhåller att det är helheten av mobilitetslösningar och lokala förutsättningar som gör att det blir en bra lösning för de som bor i ett område (Informant 1, 2017; Informant 2, 2017; Informant 3, 2017).

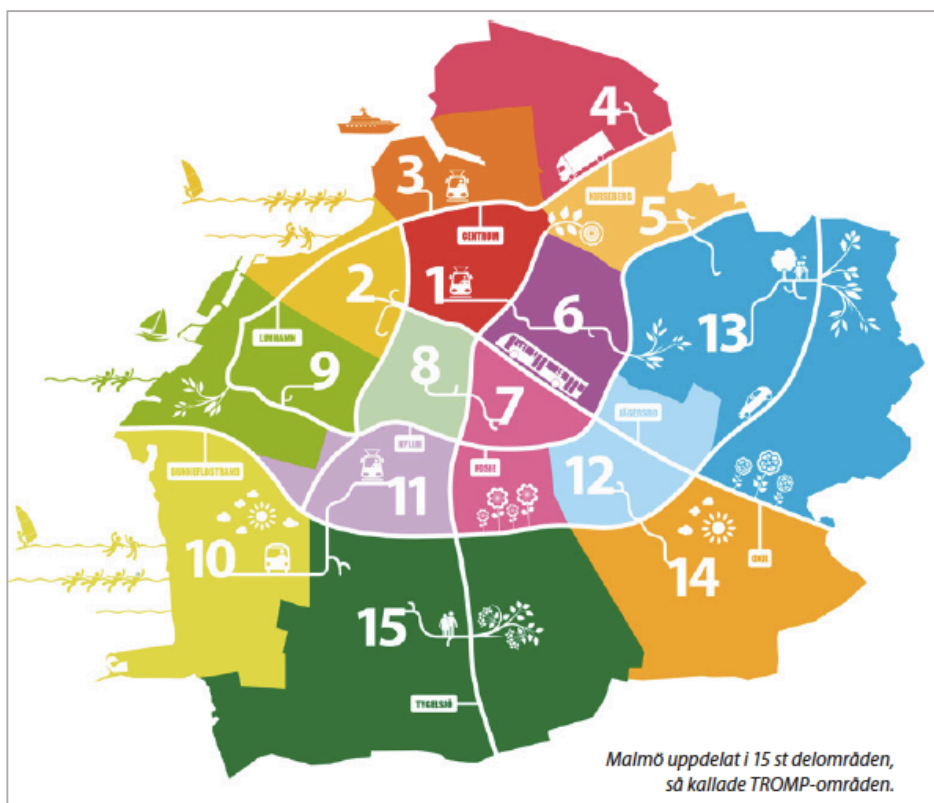
4.2 Malmö stads policys och dess påverkan på bilpooler

4.2.1 Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan

De dokument inom Malmö stad som kan kopplas till införandet av bilpooler är dels parkeringspolicyn, dels den Trafik- och mobilitetsplan som antogs i mars 2016. Trafik- och mobilitetsplanen syftar till att tydliggöra, konkretisera och vidareutveckla de trafikrelaterade mål som finns beskrivna i stadens översiktsplan och trafikmiljöprogram. Informant 2 menar att innan Trafik- och mobilitetsplanen antogs var det mer otydligt vilka mål kommunen hade för trafiken och tillgängligheten i staden (Informant 2, 2017, Malmö stad, 2016). Trafik- och mobilitetsplanen är uppbyggd kring ett antal målbilder för trafiken i Malmö och innehåller även strategier för hur dessa ska målbilder ska uppnås (Malmö stad, 2016).

I Trafik- och mobilitetsplanen har Malmö delats in i 15 stycken delområden, så kallade TROMP-områden (Malmö stad, 2016). Detta gjordes enligt informant 2 för att ytterligare konkretisera målen om bilreseandelar för de olika områdena och även ta större hänsyn till perifera områden med sämre förutsättningar för kollektivtrafik och parkeringsutbud jämfört med mer centrala delar (Informant 2, 2017). I Trafik- och mobilitetsplanen står att områdena delats upp efter skillnader i bebyggelse och infrastruktur samt att förutsättningarna och tillgången till olika sätt att förflytta sig skiljer sig åt mellan områdena. Därför har målen för färdmedelsandelar anpassats efter respektive område där Västra Hamnen och Limhamn utgör varsitt delområde (nummer 3 och nummer 9 i Figur 4.1). Informant 2 menar att denna indelning i olika delområden varit bra då de specifika målen tydliggjort för byggherrar vad kommunen jobbar mot (Informant 2, 2017).

Figur 4.1. TROMP-områden i Malmö stad







Källa: Malmö stad (2016).

I dagsläget har Limhamn en betydligt större andel resor med bil än Västra Hamnen, 54 respektive 30 %. I Västra Hamnen är målet att bilresorna ska minska med 10 procentenheter från nuvarande 30 % till 20 % fram till år 2030 (Malmö stad, 2016). I

Limhamn är målet en minskning på 19 procentenheter ner till 35 %. Målet för minskningen i andelen bilresor är därmed ambitiösare för Limhamn än Västra Hamnen. Enligt dokumentet finns det i både Västra Hamnen och Limhamn goda möjligheter för utveckling av både fotgängar- och cykeltrafik. Västra Hamnen lyfts som ett av de områden där resor med kollektivtrafik bör öka mest då området idag har en utvecklad och robust kollektivtrafik, men även en ökning i Limhamn nämns här (Malmö stad, 2016).

Tabell 4.1. Mål för färdmedelsfördelning år 2030 i TROMP-områden

| Delområde |  |  |  |  |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Centrum | 15% (25%) | 25% (23%) | 35% (25%) | 25% (25%) |
| 2 Slottsstaden | 25% (33%) | 20% (16%) | 40% (34%) | 15% (14%) |
| 3 Västra hamnen | 20% (30%) | 30% (25%) | 30% (25%) | 20% (17%) |
| 4 Norra hamnen | 25% | 30% | 30% | 15% |
| 5 Kirseberg | 25% (34%) | 30% (24%) | 30% (24%) | 15% (16%) |
| 6 Rosengård/Sorgenfri | 20% (31%) | 30% (25%) | 35% (28%) | 15% (15%) |
| 7 Fosie | 30% (49%) | 35% (24%) | 25% (18%) | 10% (6%) |
| 8 Holma/Kroksbäck | 30% (40%) | 20% (17%) | 30% (22%) | 20% (18%) |
| 9 Limhamn | 35% (54%) | 20% (14%) | 30% (20%) | 15% (10%) |
| 10 Bunkeflostrand | 45% (62%) | 25% (18%) | 20% (9%) | 10% (8%) |
| 11 Hyllie | 30% (56%) | 30% (14%) | 20% (12%) | 20% (18%) |
| 12 Jägersro | 50% (59%) | 15% (12%) | 20% (15%) | 15% (15%) |
| 13 Husie | 50% (63%) | 20% (15%) | 20% (14%) | 10% (8%) |
| 14 Oxie | 50% (64%) | 25% (20%) | 15% (6%) | 10% (8%) |
| 15 Tygelsjö | 55% (72%) | 20% (12%) | 15% (4%) | 10% (9%) |
| Summerat | 30% (40%) | 25% (21%) | 30% (22%) | 15% (15%) |

Tabell 4.1 visar målandel för de boendes resor inom respektive TROMP-område. Inom parentes står nuvarande andel resor med respektive färdmedel. Källa: Malmö stad (2016).

I Trafik- och mobilitetsplanen läggs även stort fokus på att mer yteffektiva färdmedel ska prioriteras i staden genom att satsa på att öka framkomligheten och tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som densamma ska minska för biltrafiken. Dokumentet uppger bland annat att en omDispositionering av stadens gatu- och stadsrum ska ske för att bättre möjligheter att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik ska uppnås (Malmö stad, 2016).

Som en indikator på hur målen i Trafik- och mobilitetsplanen uppnås och hur tillgängligheten till olika områden i Malmö förändras har ett tillgänglighetsindex över staden tagits fram. Indexet utgår från åtta kriterier för hållbar tillgänglighet varav en av dessa är avstånd till närmaste bilpool (Malmö stad, 2016).

4.2.2 Parkeringspolicyn

Malmö stads parkeringspolicy antogs i september 2010. I policyn anges parkeringstal för flerbostadshus i antal bilparkeringsplatser som ska finnas per lägenhet. Vid införandet av en bilpool kan parkeringstalen i ett område sänkas med upp till 30 % förutsatt att vissa andra krav och åtgärder uppfylls samtidigt. Kraven som ställs är att medlemskapet i bilpoolen ska ingå i hyran i minst 5 år, att bilpoolsbilarna står i en gemensam parkeringsanläggning, att särskild omsorg ska läggas vid cykelparkeringar och att bilpoolslösningen ska marknadsföras samt utvärderas fem år efter införandet (Malmö stad, 2010). Kravet om 5 års medlemskap har dock utökats till 10 år i de senaste avtalen (Informant 2, 2017). I parkeringspolicyn konstateras också att införandet av en bilpool kan hjälpa till att minska kostnaden för anläggningen av parkeringsplatser för byggherrar då dessa kostar mer att bygga än vad införandet av en bilpool gör (Malmö stad, 2010).

Informant 2 uppger att man vid utformandet av stadens parkeringspolicy inte tänkte sig att avsnittet som sa att byggherrarna kan få en 30 % reduktion på parkeringstalet vid införandet av bilpool skulle få så pass stor effekt som det fått. Informanten menar att i mer eller mindre alla projekt nu väljer man att ha en längre parkeringsnorm och teckna bilpoolsavtal och eventuellt införa andra åtgärder. Gällande kraven som ställs i parkeringspolicyn ville kommunen inte ha en lista med färdiga åtgärder byggherren måste genomföra utan istället ska det vara upp till byggherren att komma med ett förslag på de mobilitetsåtgärder som de själva kan tänka sig att genomföra. Detta eftersom man vill se till projektets specifika behov och även för att öppna upp för nya idéer som kommunen själva inte tänkt på tidigare. Kommunen vill även vara öppen för att saker kan förändras med tiden (Informant 2, 2017).

Informant 1 från bilpoolsföretaget uppger att de ser mycket positivt på Malmö stads parkeringspolicy och uppger att ”[d]e har gjort det väldigt tydligt vad som förväntas av byggherren för att få ett reducerat p-tal. Och på det sättet så blir det också enkelt för byggherren att veta om jag gör detta [...] så kan jag få tillbaka detta av staden.”

Samtidigt säger informanten att parkeringspolicyn kunnat innehålla mer specifika föreskrifter eller krav särskilt gällande hur bilpoolen ska fungera och vad som förväntas av bilpoolen under avtalstiden (Informant 1, 2017). Informant 3 uppger att kraven i parkeringspolicyn är positiva då de ger påtryckningar på byggherrar att i högre grad beakta parkering och på så sätt få en effektivare markanvändning (Informant 3, 2017).

4.3 Lokala förutsättningar i Fullriggaren och Kalkbrottet

Trafiksituationen i Fullriggaren och Kalkbrottet ser i dagsläget väldigt olika ut.

Informant 3 uppger att eftersom Västra Hamnen är mycket tätexploaterat är det också väldigt trafikintensivt på morgonen och eftermiddagen när människor ska in och ut ur området (Informant 3, 2017). Detta bekräftas av dokumentet ”Hållbart resande i Västra Hamnen” där det står att i och med att Västra Hamnen är en halvö med tre in- och utfarter begränsas mängden trafik in och ut ur området, med konsekvensen att fördröjningar för biltrafiken uppstår morgon och kväll (Malmö stad, 2014). I planbeskrivningen till detaljplanen som innefattar utbyggnationen norr om Kalkbrottet där HSBs fastigheter ligger står att Limhamns geografiska läge har gjort att större vägar med trafik till och från centrala Malmö inte lokaliserats dit. Detta innebär att trafiken i området i huvudsak består av resor där Limhamn är start eller målpunkt utan större mängder genomfartstrafik (Malmö stad, 2009). Informant 1 uppger även att eftersom Kalkbrottet är omgivet av industrifastigheter på ena sidan, villor västerut och sedan själva brottet söderut gör det att det blir en annan stadsbild där jämfört med i Fullriggaren. Något som också bekräftas av informant 3 som påpekar att området ligger lite avsides (Informant 1, 2017).

Förutsättningarna för resor med gång, cykel och kollektivtrafik i de båda områdena skiljer sig därmed också åt. Informant 3 uppger att busstätheten i Fullriggaren är väldigt bra och att det med cykel endast tar ett par minuter till Malmös centralstation. I Kalkbrottet behöver de boende ta sig till Hyllie för att ta tåget, men stationen ligger ändå inom cykelavstånd. Kommunikationerna med buss i området har nyligen

förbättrats och en ny busshållplats har tillkommit framför HSBs fastigheter i området vilket underlättat för de boende (Informant 3, 2017). Detta bekräftas även av informant 4 som uppger att det tog många år innan kollektivtrafiken kom och att det underlättade försäljningen av bostäder i området (Informant 4, 2017).

Detta kan kopplas till det flera av informanterna lyfter kring långsiktigheten i ett områdes utveckling. Informant 2 menar att när nya större områden håller på att exploateras innebär det nya förutsättningar för kollektivtrafiken dit. *”Bara för att det har varit sämre kollektivtrafik till ett område så innebär ju inte det att det kommer att vara så för alltid, utan ju mer underlag vi har för resande så styr vi ju kollektivtrafiken att gå tätare och att ha bättre linjeföring, fler hållplatser.”* (Informant 2, 2017). Detta är något som även lyfts av informant 3 som menar att det byggs mycket i området runt Kalkbrottet och bort mot Emporia vilket gör att infrastrukturen också måste följa med. Därför kommer tillgängligheten till de kommunala färdmedlen bara bli större där ute (Informant 3, 2017).

Samtidigt påpekar informant 2 att ju mer bostäder som byggs desto fler kommer antalet bilar bli som rör sig i ett område. En av de största utmaningarna med att få en bilpool att fungera i nyproduktion ser informanten därmed som tiden före allting är på plats, särskilt i mer perifera områden. *”Det är ju en utmaning det där med tiden innan dess liksom, så länge det är och finns många bilar i omlopp i området så kanske det då inte riktigt finns plats till alla, för vi har planerat långsiktigt. [...] Vi planerar [...] långt fram i framtiden, men har liksom någonting att förhålla oss till idag innan allt är på plats. Innan all service är på plats, innan alla skolor, förskolor, allt det där är på plats då kanske det finns ett större behov av att äga bil innan.”* (Informant 2, 2017). Denna bild delas av informant 1 som menar att Kalkbrottet kommer bli en bra stadsdel på sikt, men att det är svårare nu i början innan man fått ihop alla hushåll (Informant 1, 2017).

Informant 2 menar också att man måste ge bilpoolen tid att etableras, något som kan vara lättare mer centralt där fler bilpoolsbilar rör sig i området. Man kan inte heller förvänta sig att en beteendeförändring sker över en natt, och att man därmed får ha lite is i magen och tro på att det på sikt kommer bli bra. Till exempel var förutsättningarna i Fullriggaren när kvarteret byggdes inte lika bra som de är idag och cykelvägar och

serviceutbud börjar först nu komma på plats ordentligt. Informanten menar att Västra Hamnen har genomgått en uppbyggnadsfas och serviceutbudet har successivt växt fram med mer möjligheter för butiker och restauranger (Informant 2, 2017). I ”Hållbart resande i Västra Hamnen” beskrivs det som att området idag har ”nära till allt” (Malmö stad, 2014). I Kalkbrottet uppger informant 4 att det finns gott om skolor och förskolor, men att det i dagsläget är dålig tillgång på lokal service och att området saknar en livsmedelsbutik trots att underlaget borde vara täckt (Informant 4, 2017). I planbeskrivningen som tidigare nämnts uppges att Limhamns centrum där kommersiell service finns ligger cirka 1 km från Kalkbrottet (Malmö stad, 2009).

Både kollektivtrafik och service nämns av informant 1, 2 och 3 som nyckelfunktioner eller grundförutsättningar som bör finnas i ett område för att det ska fungera med bilpool. Informant 1 lyfter särskilt kollektivtrafiken och menar att om det inte finns bra kollektivtrafik i ett område kommer folk att äga bil ändå för att till exempel ta sig fram och tillbaka till sina jobb. Det går inte att använda bilpoolsbilen för att ta sig till arbetet eftersom hyran för bilen då måste betalas för en hel dag och till vardags behöver man därmed kunna ta sig till jobbet med kollektivtrafik eller cykel (Informant 1, 2017). Även detta nämns av informant 3 som menar att bilpoolen och kollektivtrafiken kompletterar varandra. Detta då de vardagliga resorna görs med kommunala färdmedel och sedan utnyttjas bilpoolen mest under veckosluten när resor görs utanför staden dit de kommunala färdmedlen inte finns i den omfattning som behövs för att det ska bli en besvärsfri färd. Enligt informantens uppfattning gällande hur användningen av bilpoolerna skiljer sig åt mellan Fullriggaren och Kalkbrottet tror denne att bilpoolen används mer i veckorna ute på Kalkbrottet. ”[D]et är primärt för att de andra färdmedlen inte räcker till kanske eller inte är tillräckligt flexibla [...]. Kalkbrottet är ju inte så centralt som Fullriggaren, absolut inte, så där tror jag nog att behovet och det stödet en bilpool ger är större där än ute på Fullriggaren i dagsläget” (Informant 3, 2017). Informant 2 tar också upp detta och säger att det är lättare att leva utan bil om det är ett bra, kollektivtrafiknära läge vilket gör att behovet av bilresande eventuellt är större i ytterkantsområdena än om man bor mitt i staden. Informanten menar att alla som bor i centrala lägen kanske därför inte heller har ett behov att ha tillgång till en bilpool över huvud taget. I ytterkantsområden där det är fler som har bilar kan bilpoolsbilen också ersätta en andra bil i ett hushåll (Informant 2, 2017). Angående

lokal service lyfter informant 1 att det är en viktig parameter eftersom alla kommer behöva ta sig till affären och handla men att alla kanske inte vill ta bussen dit om den inte finns i närheten (Informant 1, 2017). Informant 2 påpekar också detta och menar att det borde finnas grundförutsättningar för service så som butiker, skola och vårdcentral relativt nära då det annars kan bli svårt att klara sig genom endast bilpoolen (Informant 2, 2017).

Utöver de faktorer med stor betydelse som kollektivtrafik och lokal service lyftes även närhet till bilpoolsbilarna som en viktig faktor. Här skiljer sig dock synen mellan de olika aktörerna. Bilpoolsföretaget menar att tillgängligheten till bilpoolsbilarna är en viktig faktor för att få en bilpool att fungera. Dessa ska vara lätta att nå då de bilar som står på en markparkeringsplats utanför ett hus har högre nyttjande än de som står nere i ett garage under mark (Informant 1, 2017). Även informant 3 tror att närheten till bilarna är mycket viktig för en bilpool. *”Du ska inte behöva gå eller förflytta dig ett par kilometer för att komma fram till bilen. Det måste finnas i närområdet, annars fallerar det.”* (Informant 3, 2017). Samtidigt menar informant 2 att man från kommunens sida hoppas att bilpoolerna kommer att göra bilanvändningen mindre slentrianmässig. *”Vi hoppas i ett första steg att det motiverar fler människor att [...] inte äga en egen bil, och äger man inte en egen bil så tänker vi också att man på sikt reser mindre med bil, att det inte är lika lätt att bara ta hiss ned till sin bil i källaren utan man ska gå till bilpoolsbilen och man ska boka den.”* (Informant 2, 2017).

4.4 Framtida utveckling

Informant 1 menar att det framöver kommer komma ännu mer extratjänster som adderas till bostaden och att bilpool bara är en del av detta. Det innebär att fler affärstjänster kommer vävas ihop och informanten nämner bland annat satsningar på utbildning för de boende vid inflyttning och utveckling av samåkningstjänster i olika områden.

Informanten uppger att Sunfleet idag drifvar de extratjänster som exempelvis cykelpool som finns i vissa hus utöver bilpool men att man kanske inte ska göra detta fortsättningsvis utan istället bli en del i ett större kugghjul och då koncentrera sig mer på sin kärnverksamhet (Informant 1, 2017).

Även informant 2 nämner denna utveckling och uppger att ” [j]ag tror mycket på det här att baka in andra saker också liksom, att det är ett paket av mobilitetstjänster och [...] att det inte bara är bil utan att det är bil och cykel och kollektivtrafik som tillsammans gör det här” och att det till exempel kan komma appar som samordnar alla dessa i framtiden (Informant 2, 2017). Informanten tror därmed att det blir mindre tänk kring endast bilpool men menar samtidigt att bilpoolen borde finnas kvar eftersom den är uppskattad och kommunen ser att den används. Så länge den trenden håller i sig vill kommunen fortsätta arbeta med bilpooler i kombination med andra mobilitetslösningar. Samtidigt påpekar informanten att det är svårt att säga hur det kommer se ut i framtiden då mycket saker kan påverka. Som exempel tar informanten upp transportnätverket Uber och reflekterar kring huruvida det kan slå ut bilpooler om den tjänsten kommer till Malmö, eller om dessa kommer finnas kvar ändå (Informant 2, 2017).

Informant 3 menar att det håller på att etableras som standard i nyproduktion att det ska finnas en bilpool och säger att ”[...] vi är väl kanske inte riktigt där än men man kan väl jämföra det med att, när man flyttar in i en hyreslägenhet så förväntar man sig vissa grejer, man förväntar sig att där ska vara en diskmaskin till exempel, man förväntar sig att det ska finnas en mikro och om ett par år så förväntar man sig att det ska finnas en bilpool också till ett område.” (Informant 3, 2017). Detta ser informanten som den naturliga utvecklingen för bilpoolerna då de är här för att stanna och för att utvecklas. Informanten uppger att även dem, i likhet med det informant 1 och 2 sagt, har börjat titta på tjänster utöver bilpool att erbjuda de boende så som elcyklar och utrymmen i huset där man kan tvätta och serva sin cykel. Informanten tror även att laddstolpar inom en snar framtid också kommer ställas som bygglovskrav och ser det som en naturlig förlängning av erbjudandet om bilpool (Informant 3, 2017).

Både informant 2 och 3 tar upp att fler aktörer som tillhandahåller bilpooltjänsten hade varit positivt för den fortsatta utvecklingen av marknaden i Malmö då det idag är en isolerad marknad med ett dominerande företag. Informant 3 anser att det idag ofta blir så att man bara sätter en bil i ett område och sedan blir det inte mer än så, men att det måste finnas ytterligare möjligheter att vidareutveckla bilpooltjänsten (Informant 2, 2017; Informant 3, 2017).

5. Analys

5.1 Betydelsen av lokala policys

Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan samt kommunens parkeringspolicy kan ses som olika exempel på *modes of government* i enlighet med de Kern och Alber (2008) beskrivit. Trafik- och mobilitetsplanen presenterar en övergripande bild av mål och strategier för trafiken i staden och fokuserar därmed inte specifikt på införandet av bilpooler. Istället koncentreras målen i dokumentet främst på att kunna erbjuda Malmöborna så attraktiva resor med gång, cykel och kollektivtrafik som möjligt och utgör ett stöd för den fortsatta utvecklingen av dessa färdmedel i staden. Dokumentet beskriver hur satsningar ska ske på förändringar i infrastrukturen i Malmö för att yteffektiva färdmedel ska få högre prioritet än bilen. På så sätt kan Trafik- och mobilitetsplanen ses som *governing through provision*. Kern och Alber (2008) menar att denna typ av styrning definieras av förbättringar i tillhandahållandet av offentlig service dit kollektivtrafik, men även gång- och cykelvägar räknas. Om de förslag till utveckling av dessa transportmedel som presenteras i olika delar av Malmö genomförs blir det ett sätt för Malmö stad att öka möjligheten för hållbara resor och mobilitet genom förbättrad service.

I och med att parkeringspolicyn innehåller de riktlinjer för parkering som ska gälla för alla byggherrar i Malmö vid nybyggnation utgör den ett tydligt styrdokument med specifika krav som byggherrarna ska uppfylla. Parkeringspolicyn kan både ses som ett exempel på *governing through enabling* och *governing through regulation* i likhet med vad Kern och Alber (2008) beskriver. Genom att ge byggherrarna möjligheten att få parkeringstalet sänkt innebär det både en billigare parkeringslösning för dem och mer frigjord mark som kan utnyttjas till ytterligare byggande. Detta bidrar i sin tur till att den flexibla parkeringsnormen utgör ett ekonomiskt incitament för byggherrarna och ger dem en tydlig anledning till att genomföra de åtgärder som möjliggör en sänkning. Detta kan därmed ses som en form av *governing through enabling* där kommunen uppmuntrar byggherrarna att genomföra dessa åtgärder genom att de samtidigt får något tillbaka för den ansträngningen.

Parkeringspolicyn ställer samtidigt en rad krav på byggherrarna som kan leda till, ifall de inte uppfylls, att ingen minskning på parkeringstalet kan ges med följderna att deras

bygglov inte beviljas. På så sätt utgör parkeringspolicyn även en typ av *governance through regulation* med specifika sanktioner för byggande i syfte att minska behovet av bil.

Millard-Ball et al. (2005) skriver att lokala myndigheter kan säkerställa den långsiktiga tillväxten för bilpooler genom att ge incitament för byggherrar att införa det i sina projekt. Bilpoolsföretaget menar att bilpooler i boendet möjliggör för fler människor att bli medlemmar och så länge företaget är det enda i Malmö som erbjuder bilpooltjänster blir parkeringspolicyn ett väldigt fördelaktigt sätt för dem att säkra sin tjänst. Att informant 1 föreslår mer specifika krav i parkeringspolicyn kan därmed tolkas som ett sätt för dem att ytterligare säkra tjänsten under en längre tid. Att sätta hårdare krav skulle dock kunna leda till att byggherrarna blir avskräckta från att införa en bilpool över huvud taget med följderna att ingen vinner på att möjligheten alls finns. Kern och Alber (2008) menar att många lokala myndigheter inte vågar genomföra åtgärder genom hårdare styrning. Detta skulle kunna vara anledningen till att informant 2 uppger att kommunen inte velat ha en färdig lista med exakt vilka åtgärder som ska genomföras utan att det ska ske i samråd med byggherren. Risken med friare krav, där till exempel bilpool inte är en obligatorisk åtgärd, kan dock bli att byggherrarna väljer de åtgärder som är enklast att genomföra samt att bilpoolen inte genomförs på ett sätt så att den fungerar ordentligt. Genom specifika krav på vad som förväntas av bilpoolen under avtalstiden kan risken därmed minska för att poolbilarna står utan användning.

Sammantaget kan Malmö konstateras använda en blandning av olika typer av styrning som kan kopplas till införandet av bilpooler i staden. Denna blandning kan vara särskilt positiv för bilpoolerna då både specifika incitament och föreskrifter införts för just den lösningen och samtidigt finns det ett mer övergripande fokus på främjandet av förändringar i infrastruktur till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik, vilka kan ses som stödjande funktioner som är viktiga för att bilpoolen ska fungera.

5.2 Betydelsen av lokala förutsättningar

Förutsättningarna i Kalkbrottet respektive Fullriggaren kan granskas utifrån de fyra faktorer, god möjlighet till resande, ”gångvänlighet”, lågt bilinnehav och tät bebyggelse, som pekas ut av Millard-Ball et al. (2005) som särskilt fördelaktiga för en bilpool.

Då Västra Hamnen har mer välutbyggd kollektivtrafik, högre busstäthet och närmre till närmaste tågstation jämfört med Kalkbrottet (se till exempel Figur 1.2 och 1.3) kan möjligheterna för resande och förflyttning ses som bättre där. Samtidigt visar både dokumenten och det informant 3 säger om trafiksituationen i Västra Hamnen att det råder trängsel för trafiken i området. Detta påverkar kanske främst biltrafiken, men även bussar drabbas om framkomligheten är dålig. I Kalkbrottet som inte har någon större mängd genomfartstrafik och där det dessutom sker en successiv utveckling av de kommunala färdmedlen i takt med utbyggnationen är trafiksituationen i dagsläget inte lika pressad.

”Gångvänligheten” i områdena kan kopplas samman med tillgången på service och huruvida det finns målpunkter i närheten som är möjliga att ta sig till som fotgängare. I både Limhamn och Västra Hamnen ska möjligheterna för resor till fots förbättras enligt Trafik- och mobilitetsplanen. Samtidigt uppges Västra Hamnen redan ha ”nära till allt” medan Kalkbrottet ligger lite mer avsides med längre avstånd till lokal service vilket komplicerar för resor till fots.

Istället för att analysera bilnehavet i Kalkbrottet och Fullriggaren kan utgångspunkten vara färdmedelsandelarna för bil i respektive område som presenteras i Tabell 4.1. Västra Hamnen har idag den näst lägsta andelen bilresor i hela Malmö medan Limhamn hamnar i den övre halvan av statistiken. Detta skulle kunna tala för bilpooler i Västra Hamnen, men om bilpoolen ses som ett medel för att minska antalet bilresor kan den istället få större effekt i Kalkbrottet, särskilt då målet om minskning i andelen bilresor är större i Limhamn än i Västra Hamnen. Som informant 2 säger kan det reflekteras över om det alls finns ett behov av att erbjuda en bilpool i mer centrala lägen. I ett område där förutsättningarna för att göra resor helt utan bil är väldigt goda kan erbjudandet om en bil istället leda till ett ökat antal bilresor för boende som annars inte hade rest med det färdmedlet över huvud taget. Som Stillwater et al. (2008) skriver kan många dra fördel av tillgången till en bil men bara där den byggda miljön gör att denna tillgång sällan behövs kan en bilpool vara fördelaktigt. Men vad händer när den byggda miljön blir så pass bra att många skulle klara sig helt utan resor med bil? Då kan bilpoolen istället vändas till en miljömässig nackdel som uppmuntrar till onödiga resor med bil och motverkar utvecklingen mot mer hållbar mobilitet. Istället kan det vara som

informant 3 säger att just i och med att ett område inte ligger väldigt centralt kan en bilpool uppfylla ett större behov där. Stillwater et al. (2008) nämner också en positiv korrelation mellan hushåll med en bil och bilpooler då den kan fungera som ersättare för en andra bil. Precis detta tar informant 2 upp och säger att i mer perifera delar där bilinnehavet ofta är större kan en bilpool ersätta en andrabil. Då bilpoolsbilen inte finns tillgänglig jämt och passar för alla typer av resor kan det göra att den också används mindre än vad en till privat bil hade gjort och blir därmed också ett sätt att minska bilresorna.

Alla av de tre ovan nämnda faktorerna är sammankopplade med den fjärde faktorn, tät bebyggelse, som Millard-Ball et al. (2005) nämner. Tätare bebyggelse möjliggör för fler målpunkter på ett nära avstånd vilket också ökar gångvänligheten och kan minska behovet av resor med bil. Som informant 2 påpekat leder samtidigt mer bebyggelse till fler bilar i rörelse. Detta kan i sin tur leda till både mer trafik och mer trängsel på de kommunala färdmedlen, men även ett ökat underlag att förbättra kollektivtrafiken. Detta kan kopplas till problematiken med långsiktighet i nybyggda områden som tas upp av informanterna. Bilpooler lyfts fram som komplement till gång, cykel och kollektivtrafik där vardagliga resor till och från exempelvis arbete och skola ska ske med dessa färdmedel. Det kan därmed ses som problematiskt att medlemskapet i bilpoolen ingår för de boende endast de första 5 eller 10 åren, då det är just under denna period när området fortfarande är under uppbyggnad som underlaget för den typen av transportmedel ännu inte existerar. Det är sällan det byggs i områden där allt redan finns i form av kollektivtrafik och service och innan detta har tagit fart finns därmed ett större behov av en egen bil. Målet måste vara att bilpoolen ses som så pass nödvändig att de boende även efter att de 5 åren passerat kan tänka sig att fortsätta betala medlemskapet själva. Om behovet av bil fortfarande är stort vid inflyttningen eftersom inte alla funktioner runt omkring är på plats ännu försvinner en stor del av syftet med att erbjuda tjänsten gratis från början. Stillwater et al. (2008) skriver att det tar ett tag för människor att anpassa sin livsstil efter bilpoolen och att det därför finns ett positivt samband mellan bilpoolens ålder och användningen av den. En faktor som därmed skulle kunna läggas till som krav för införandet av bilpool är en bedömning av hur lång tid det kommer att ta för strukturen att falla på plats och utefter det bestämma hur lång tid bilpoolen ska betalas av byggherren.

Black (2010) skriver att krockar ofta uppstår mellan åtgärder som införs på lokal nivå och vilka problem de ämnar lösa. Bilpoolen har införts som åtgärd i både Fullriggaren och Kalkbrottet men med en skillnad i vilka problem dessa kan lösa i respektive område. Bilpoolen i Fullriggaren kan hjälpa till att minska trafikbelastningen och frigöra yta som annars använts som parkering medan det i Kalkbrottet kanske främst handlar om att minska mängden, samt vilka, resor som görs med bil. I Fullriggaren kanske det är ett minskat bilinnehav som eftersträvas medan det i Kalkbrottet istället är en minskning av antalet bilresor. Själva krocken i detta uppstår i synen hos informanterna på hur detta ska ske vilket bland annat uttrycks i deras syn på närheten till bilpoolsbilarna. Att informant 1 och 3 uppger att det ska vara enkelt att använda bilpoolsbilarna och att närheten är en avgörande faktor kan tolkas som att de ser bilpoolen i sig självt som ersättare till den egna bilen. Är det för krångligt att använda bilpoolsbilen blir det kanske istället lättare att ha kvar och köra sin egen bil. För kommunen som vill att bilpoolsanvändningen ska ske mer planlagt kanske det i första hand snarare är resor med kollektiva färdmedel som ska minska bilresorna och att bilanvändning inte ska uppmuntras annat än i nödvändiga fall.

5.3 Bilpool som etablerat alternativ till bil i Malmö

Bilpoolerna i Fullriggaren respektive Kalkbrottet kan analyseras utifrån den illustration som presenteras av Geels (2002) över hur processen vid en teknologisk övergång ser ut (se Figur 2.1). Bilpoolerna i dessa områden kan ses som varsin nisch med olika möjlighet till utveckling och möjlighet att ta sig in och förändra den rådande bilismregimen. Som lyftes i avsnitt 2.4 är en bilpool inte en helt radikal innovation då den bygger på redan existerande tekniker som finns och används i alla bilar och är därmed inget som i större utsträckning påverkar den del som handlar om *techno-scientific knowledge*. Analysen fokuserar därmed till största del på delarna *Sectoral policy*, *Infrastructure* och *Markets/User practices* i regimen, som främst undersökts i detta arbete.

Enligt Geels (2002) hänger alla delar i en existerande regim ihop och särskilt tydligt för bilpooler i Malmö är kopplingen mellan policy och infrastruktur. Geels och Kemp (2012) skriver att användningen av elbilar och cyklar formas av infrastruktur och prioriteringar och att utvecklingen av dessa styr människors villighet att använda dem.

Detsamma gäller i allra högsta grad för bilpooler och då många av målen i Trafik- och mobilitetsplanen kretsar kring en utveckling av infrastrukturen i Malmö som stödjer kollektiva färdmedel kan det ses som en positiv drivkraft även för den fortsatta utvecklingen av bilpooler. Detta eftersom den tillfälliga tillgången på bil då samtidigt kan bli alltmer betydelsefull. Ytterligare en aspekt i Trafik- och mobilitetsplanen som tyder på en fortsatt positiv utveckling är att lokala skillnader uppmärksammas både i och med andelsmålen som satts upp för respektive delområde, men också i tillgänglighetsindexet som utvecklats för staden. På så sätt blir det tydligare var exakt fokus ska läggas för att minska bilresor och förbättra tillgängligheten, vilket i sin tur kan leda till mer strategiskt placerade bilpooler. Att närhet till bilpool är en faktor som påverkar tillgänglighetsindexet är också något som ytterligare förstärker detta.

Enligt Geels (2002) illustration utgör användarmönster en del av regimen. Vad gäller användarmönster för bilpooler i de båda områdena kan det generellt ses som positivt att bilpoolerna etableras i helt nya bostadsområden då det möjliggör för nya användarmönster att skapas från start. Att informant 3 tror att stödet en bilpool kan utgöra är större i Kalkbrottet än i Fullriggaren och att bilpoolen där används till fler vardagliga resor tyder på att bilpoolen där har större potential att utvecklas till en nödvändighet för de boende. I Västra Hamnen kanske bilpoolen snarare ses som en trevlig service, men fler där kan också klara sig utan den. Samtidigt är det svårt att säga exakt hur användarmönstren i de båda områdena ser ut då det ännu inte finns någon jämförbar statistik tillgänglig för de båda områdena.

Ett flertal saker påverkar även utvecklingen inom själva bilpoolsnischen. Kemp et al. (2001) skriver till exempel att för att nischer ska drivas vidare behöver de stöd från organisationer som kan dra nytta av en ny utveckling. Kommunen, byggherrarna och bilpoolsföretaget har alla olika drivkrafter och saker de vill uppnå. För byggherren blir det i första hand en ekonomisk vinning och ger dem dessutom möjlighet att öka attraktiviteten för sina bostäder så att fler vill flytta in. Bilpoolsföretaget ges i sin tur tillgång till en stor mängd potentiella nyttjare av tjänster och stärker samtidigt sin tjänst på marknaden genom det tecknade avtalet. För kommunen fungerar bilpoolen som ett sätt att förbättra förutsättningarna för hållbara resor i Malmö och kan samtidigt hjälpa till att uppfylla de trafikrelaterade mål som finns för hela staden. Sammantaget finns

alltså drivkrafter från olika håll som alla har något att få ut av en bilpool. Dessa gäller dock allmänt för alla områden, och kan därmed inte knytas specifikt till Fullriggaren eller Kalkbrottet.

Slutligen kan sägas att om fler av de extratjänster som cykelpool, samåkningstjänster och mobilitetsappar utvecklas skulle dessa innovationer tillsammans med bilpoolen kunna leda till en form av nisch-ackumulation i likhet med det Geels och Kemp (2012) beskriver. Tillsammans kan dessa då ta steget från nisch upp till regim vilket kan leda till en större förändring i form av en mobilitetsregim i likhet med den Geels och Kemp (2012) skriver om med en övergång från bilberoende mobilitet till mer alternativa mobilitetssystem som fokuserar mindre på den privata bilen. Intressant här är också det som informant 3 lyfter kring en större samhällsförändring där privat ägande inte längre är lika viktigt som det har varit. Geels (2012) pekar ut detta som en av de stora barriärerna som motverkar förändring kring exempelvis bilpooler. Mycket av detta finns säkerligen kvar, men att en av informanterna uppmärksammar detta tyder på att denna barriär kan vara på väg att luckras upp. Malmö skulle också kunna ses som ett exempel på den spricka i bilismregimen som Geels (2012) identifierar i städer där regleringar införts för bilar som ett sätt att förbättra livskvaliteten för de boende i staden.

6. Slutsats

Att erbjuda en bilpool i anslutning till ett bostadshus ger de boende ett alternativ till att äga och köra sin egen bil. Den mobilitet som den privata bilen ger kan dock ännu inte helt ersättas av enbart en bilpool utan istället handlar det om att bilpoolen tillsammans med kollektivtrafik och funktioner i närmiljön ska utgöra en möjlighet och underlätta för ett liv där den egna bilen inte är nödvändig. Var detta är möjligt påverkas därmed dels av de förutsättningar som finns i ett område men även av lokala riktlinjer och bestämmelser kring bilpooler och kollektiva transportmedel.

Införandet av en bilpool i Fullriggaren och Kalkbrottet handlar för byggherrarna främst om att uppfylla de krav som ställs i Malmö stads parkeringspolicy om antalet parkeringsplatser som måste anläggas i anslutning till ny bebyggelse. För bilpoolsföretaget blir bilpoolen ett sätt att säkra en större användargrupp och fler kunder i och med att de boende blir medlemmar automatiskt vid inflyttning. För kommunen är bilpoolen en del i en större målbild som handlar om att öka de hållbara resorna bland de boende i staden och minska andelen resor som görs med bil. Ingen av aktörerna har därmed specifikt lokala mål gällande för Fullriggaren eller Kalkbrottet. Samtidigt kan det konstateras att bilpoolerna kan bidra till att lösa olika problem i de olika områdena. I Västra Hamnen som är tätt bebyggt på värdefull mark har en bilpool möjlighet att frigöra yta som annars upplåtits som bilparkering. I Limhamn där bilresorna i dagsläget är fler än i Västra Hamnen kan bilpoolen i Kalkbrottet istället påverka vilka och även antalet resor som görs med bil. I Västra Hamnen blir det därmed mer fördelaktigt om bilpoolen bidrar till ett minskat bilinnehav medan ett minskat antal bilresor kan gynna Kalkbrottet mer.

Malmö stads parkeringspolicy och Trafik- och mobilitetsplan utgör tillsammans en fördelaktig kombination med fokus på både införandet av bilpool som åtgärd och utvecklingen av omgivande funktioner som kollektiva färdmedel. Parkeringspolicyn både möjliggör för utomstående aktörer att införa bilpool som miljövänlig åtgärd samt reglerar själva införandet genom krav på byggherrarna. Dessa krav är idag inte särskilt hårt styrande vilket kan utgöra en nackdel och särskilt då inga specifikt lokala mål heller finns för bilpoolerna riskerar dessa att stå utan användning om inte tiden efter införandet också regleras. Att förse Malmös befolkning med bättre möjligheter att göra

resor med kollektivtrafik som är prioriteringen enligt Trafik- och mobilitetsplanen är också positivt då dessa färdmedel utgör ett viktigt stöd för en bilpool.

Bilpoolen i Fullriggaren respektive Kalkbrottet har införts med samma krav men med väsentliga skillnader i de förutsättningar som råder i områdena. I Fullriggaren är de funktioner som kollektivtrafik, lokal service och möjligheter till resor utan bil, som vanligen pekas ut som viktiga för en bilpool mer välutvecklade än i Kalkbrottet. Risken med detta är att i och med att förutsättningarna är så bra kan en bilpool i detta område uppmuntra till onödiga resor med bil för de boende vilket gör att det miljömässiga syftet med bilpoolen försvinner. En bilpool kan därför utgöra ett mer nödvändigt stöd i Kalkbrottet då den där uppfyller ett större behov av att tillfälligt ha tillgång till bil när till exempel kollektivtrafiken inte riktigt räcker till. Samtidigt kan också konstateras att Kalkbrottet fortfarande är ett område under utveckling vilket kan utgöra ett hinder för bilpoolen att nå sitt fulla nyttjande innan uppbyggnaden är färdig. Således borde större hänsyn tas till uppbyggnadsfasen i ett projekt och kraven på införandet av bilpool anpassas därefter.

Utifrån detta kan konstateras att en bilpool i boendet kan vara fördelaktigt på olika sätt i olika delar av Malmö. De lokala förutsättningarna kan både konstateras underlätta för en bilpool om dessa är på plats men också möjliggöra för bilpoolen som ett stort stöd och uppfylla ett viktigt behov i de områden där förutsättningarna är mindre goda. Med satsningar på gång, cykel och kollektivtrafiken i Malmö etableras också den tillfälliga tillgången till en bil starkare och blir än viktigare vilket även kan driva utvecklingen av bilpooler i staden framåt. Genom parkeringspolicyn har alla inblandade aktörer något att vinna på bilpoolen vilket talar för en fortsatt utveckling i nya bostadshus i Malmö. Samtidigt blir det då särskilt viktigt att de krav som ställs på införandet faktiskt möjliggör denna vinst så att den i slutändan uppnås, något som mer specifika krav på bilpoolen hjälpa till med. Tillsammans med utvecklandet av fler tjänster och fler aktörer på marknaden finns goda förutsättningar för att bilpoolen fortsätter etableras som standard och bidrar till en förändring mot ett minskat beroende av bil i såväl centrala som mer perifera områden av Malmö.

6.1 Reflektion och vidare forskning

De lokala förutsättningar som denna undersökning tittat på har främst varit kopplade till byggd miljö som förutsättningar för bilresor och tillgång till kollektivtrafik och service. Samtidigt finns det en mängd andra förutsättningar i ett område som också kan påverka vilket är viktigt att vara medveten om. Till exempel kan demografiska faktorer som ålder på de som bor i ett område, utbildningsnivå och allmän inställning till bilkörande också ha en avgörande påverkan.

Det är även omöjligt att helt förutspå hur den framtida utvecklingen kring bilar och bilanvändning ser ut. Nya tekniker som självkörande bilar och utvecklingen av elbilar kan leda till att vår syn på transporter helt förändras och att bilpoolen mister sin funktion. Detta då konsekvenserna av bilkörning kanske inte längre kommer utgöra något miljömässigt hot. Med utgångspunkt i de riktlinjer och funktioner som har betydelse för en bilpool i Malmö har denna uppsats ändå kunnat ge en indikation om vart man är på väg och vad som idag talar för att den framtida utvecklingen går i en positiv riktning. Detta arbete kan därigenom också tillföra större teoretisk förståelse av bilpoolen som en del av en teknologisk övergång under själva övergångsfasen från innovation till etablerad teknologi. Arbetet visar på betydelsen av lokala förutsättningar för detta på en väldigt lokal nivå samt hur olika typer av lokala policys bidrar till att på ett fördelaktigt sätt främja just bilpooler. För att undersöka detta vidare hade det varit intressant att jämföra exempelvis Malmö stads parkeringspolicy med dem från en annan stad eller kommun för att se huruvida dessa skiljer sig åt vad gäller krav och föreskrifter för bilpooler som parkeringslösning, samt vad det får för konsekvenser. En sådan jämförelse kan också ge en tydligare uppfattning om införandet av bilpooler utmärker sig särskilt i Malmö eller om en mer nationell tendens till etablering av alternativa transportmedel kan urskiljas.

Att få till exempel Trafikverkets eller Boverkets syn på bilpooler i nyproduktion är något som hade varit intressant och ytterligare kunnat bredda denna studie och sätta den i ett större perspektiv. Även en mer kvantitativ aspekt hade kunnat inkluderas i det empiriska materialet genom exempelvis enkäter till byggherrar och boende för att få en klarare bild över vilka resor bilpoolen används till och vilket behov den faktiskt kan uppfylla.

Referenser

Tryckta källor:

- Black, W. R. (2010) *Sustainable transportation: problems and solutions*. New York: Guilford Press.
- Bowen, G. A. (2009) Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal* 9 (2), sid. 27-40.
- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.
- Bulkeley, H., Castán Broto, V. och Edwards, G. A. S. (2015) *An Urban Politics of Climate Change*. New York: Routledge.
- Hansen, T. och Coenen, L. (2015) The geography of sustainability transitions: Review, synthesis and reflections on an emergent research field. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 17, sid. 92-109.
- Denscombe, M. (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- Flyvberg, B. (2011) Case Study. I: Denzin, N. K och Lincoln, Y. S (red.), *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage. Kap. 17, sid. 301-316.
- Geels, F.W. (2002) Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research policy* 31, sid. 1257-1274.
- Geels, F.W. (2012) A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography* 24, sid. 471-482.
- Geels, F.W. och Kemp, R. (2012) The Multi-Level Perspective as a New Perspective for Studying Socio-Technical Transitions. I: Geels, F. W., Kemp, R., Dudley, G. och Lyons, G. (red.). *Automobility in transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. New York: Routledge. Kap. 3, sid. 49-79.
- Genus, A. och Coles, A-M. (2008) Rethinking the multi-level perspective of technological transitions. *Research Policy*. 37 (9), sid. 1436-1445.
- Holmberg, B., Ståhl, A., Almén, M. och Wennberg, H. (2008) Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur. Kap. 3, sid. 55-84.
- Katzev, R. (2003) Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems. *Analyses of Social Issues and Public Policy* 3 (1), sid. 65-86.
- Kemp, R., Rip, A., och Schot, J.W., (2001) Constructing Transition Paths Through the Management of Niches. I: Garud, R. och Karnoe, P. (red.) *Path Dependence and Creation*. Lawrence Erlbaum, Mahwa (N.J.) och London.
- Kern, K. och Alber, G. (2008) Governing climate change in cities: modes of urban climate governance in multi-level systems. *Proceedings of the OECD conference on Competitive Cities and Climate Change*. Paris: OECD.
- Millard-Ball, A., Murray, G., Schure, J.T., Fox, C., och Burkhardt, J. (2005) *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*. Washington D.C: Transit Cooperative Research Program.
- Pacione, M. (2009) *Urban Geography – A global perspective*. New York: Routledge.
- Stillwater, T., Mokhtarian, P. och Shaheen, S. (2008) Carsharing and the Built Environment: A GIS-Based Study of One U.S. Operator. *Institute of Transportation Studies*. UC Davis: *Institute of Transportation Studies (UCD)*. *University of California*.

- Trost, J. (2010) *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Wahl, C. och Jonsson, L. (2008) Trafikens uppkomst och drivkrafter. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur. Kap. 1, sid. 11-41.
- Yin, R. K. (2009) *Case Study Research: design and methods*. Thousand Oaks, CA: Sage.

Elektroniska källor:

- Boverket (2017) Parkering som styrmedel.
<http://boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/oversiktsplan/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/minska-transportsystemets-klimatpaverkan/parkering-som-styrmedel/> Hämtad 2017-04-19
- Konsumentverket (2015). Bilpool.
<http://www.hallakonsument.se/miljo-och-hallbarhet/bil/bilpool/> Hämtad 2017-04-27
- Malmö stad (2009) Planbeskrivning för del av fastigheten Limhamn 155:499, norr om Kalkbrottet i Limhamn i Malmö.
<http://malmo.se/download/18.56006076125498700c6800016875/1491300831018/5053+slutl+besk+just.pdf> Hämtad 2017-05-12
- Malmö stad (2010) Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö.
<http://malmo.se/download/18.4027ea8b12af75326fc80003818/1491301815368/Parkeringspolicy+och+parkeringsnorm+slutligt+f%C3%B6rslag+antagen+av+KF.pdf> Hämtad 2017-04-20
- Malmö stad (2014) Hållbart resande i Västra Hamnen.
<http://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d96ae/1491305011350/H%C3%A5llbart+resande+i+V%C3%A4stra+Hamnen+%282014%29.pdf> Hämtad 2017-05-15
- Malmö stad (2015) Fullriggaren – Underlättar för grön mobilitet.
http://malmo.se/download/18.12bec02c14db49ab84d9b93/1491305463925/Fullriggaren_mobilitet_150123.pdf Hämtad 2017-04-28
- Malmö stad (2016) Trafik- och mobilitetsplan: För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö.
<http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html> Hämtad 2017-04-29
- Malmö stad (2017) Fullriggaren.
<http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hammen-/Planer-program--byggprojekt/Delomraden-i-Vastra-Hammen/Fullriggaren.html> Hämtad 2017-04-11
- Dagens Nyheter (2016) Bilpool ingår i hyran i nya bostadsområden.
<http://www.dn.se/sthlm/bilpool-ingar-i-hyran-i-nya-bostadsomraden/> Hämtad 2017-05-12
- MKB (2017) Borrsnäckan Limhamn.
<https://www.mkbfastighet.se/nyproduktion/borrsnackan/> Hämtad 2017-05-12
- Nationalencyklopedin (2017a) Bilpool.
<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/bilpool> Hämtad 2017-03-30
- Nationalencyklopedin (2017b) Policy.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/policy> Hämtad 2017-05-23

- Nationalencyklopedin (2017c) Mobilitet.
<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/mobilitet>
 Hämtad 2017-05-03
- Norrköpings kommun (2011) Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun.
<http://www.norrkoping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/riktlinjer-for-parkering/riktlinjer-for-parkering-samrad.pdf> Hämtad 2017-05-17
- SCB (2015) Trafiken störst bland hushållens utsläpp av växthusgaser.
http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Trafiken-storst-bland-hushallens-utslapp-av-vaxthusgaser/ Hämtad 2017-03-02
- Stadsbyggnadskontoret Malmö stad (2017) Karttjänst.
http://malmo.se/karta?zoom=12¢er=13,55.58&ol=adress&bl=stadskartan&config=../configs-1.0/malmo_atlas.js Hämtad 2017-05-22
- Stockholms stad (2015) Riktlinjer för gröna och projektspecifika parkeringstal.
[file:///C:/Users/spl14lra/Downloads/1%20Riktlinjer%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/spl14lra/Downloads/1%20Riktlinjer%20(2).pdf) Hämtad 2017-05-17
- Svenska miljöinstitutet (2015) Mobilitet.
<http://www.ivl.se/sidor/omraden/hallbart-samhallsbyggande/mobilitet.html>
 Hämtad 2017-05-03
- Sydsvenska dagbladet (2009) 2000 bostäder planeras vid brottet.
<http://www.sydsvenskan.se/2009-07-01/2000-bostader-planeras-vid-brottet>
 Hämtad 2017-05-12
- Trafikverket (2006) Hållbara råd för bilpooler.
http://www.trafikverket.se/contentassets/8cdd93f93bd84c90a0c3f406110bc313/hallbara_rad_for_bilpool_ver2.pdf?id=104883 Hämtad 2017-05-12
- Trafikverket (2015) Parkeringsplatser.
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Lokalisering---principer-och-markanvandning/Parkeringsplatser/> Hämtad 2017-04-19
- Trafikverket (2016) Bilpool.
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Tjanste--och-pendlingsresor/Bilpool/> Hämtad 2017-04-03
- Trivector (2014) Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner.
[file:///Users/Louise/Downloads/Effekter%20av%20bilpool%20\(1\).pdf](file:///Users/Louise/Downloads/Effekter%20av%20bilpool%20(1).pdf) Hämtad 2017-05-20
- Örebro kommun (2016) Flexibla parkeringstal – Parkeringsnorm för Örebro kommun
<http://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bfbf1814a/1467967586788/FIexibla+parkeringsstal.+Parkeringsnorm+f%C3%B6r+%C3%96rebro+kommun.pdf>
 Hämtad 2017-05-17

Muntliga källor:

- Holmgren, Olof. Affärsutvecklingschef på Sunfleet bilpooler.
 Intervju 2017-04-21
- Johansson, Marcus. Projektledare på HSB Sundsfastigheter.
 Intervju 2017-05-05
- Mårtensson, Dan. Projektledare på Victoria Park.
 Mailkorrespondens 2017-04-25

Persson, Katarina. Försäljningschef på Victoria Park.
Intervju 2017-05-02
Stjärnkvist, Anna. Trafikplanerare på Malmö stad.
Intervju 2017-04-24

Bilagor

Bilaga 1: Intervjuguide – Sunfleet Bilpooler

Del I: Etablering – Förutsättningar och mål

1. Vilka faktorer skulle Sunfleet säga är mest avgörande för framgången av en bilpool?
Finns det något som gör det särskilt svårt att få det att fungera?
2. Vilka specifika faktorer tittar Sunfleet på innan en ny etablering sker i ett område?
Varför just dessa?
3. Vilka mål har Sunfleet med etableringen av en ny bilpool? Är dessa mål generella eller kopplade till den specifika bilpoolen?

Del II: Flexibla parkeringstal

4. Hur ser Sunfleet på flexibla parkeringstal generellt? Specifikt i Malmö?
5. Hur påverkar utformningen av Malmö stads parkeringstal möjligheterna för bilpooler i Malmö?
6. På vilket sätt skulle parkeringstalen (ytterligare) kunna underlätta för införandet av bilpooler?

Del III: Bilpool i anslutning till nybyggda bostadsområden

7. Hur ser Sunfleet på införandet av bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus?
8. Vilka möjligheter respektive utmaningar ser Sunfleet med bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus?

Del IV: Lokala förutsättningar

9. Hur stor roll anser ni på Sunfleet att faktorer som exempelvis tillgång till kollektivtrafik och lokal service spelar för framgången i en bilpool? Hur bör man ta hänsyn till detta när bilpooler planeras?
10. Kan ni se någon skillnad i användarmönster mellan centrumnära lägen som Fullriggaren och områden med mer förortskaraktär som Kalkbrottet i Limhamn?

Del V: Framtida utveckling

11. Vad för utveckling ser Sunfleet kring bilpooler i anslutning till bostadshus i framtiden?
12. Hur vill ni arbeta vidare med bilpooler i anslutning till bostadshus?

Bilaga 2: Intervjuguide – Malmö stad

Del I: Målsättningar inom kommunen

1. Vilket är det främsta målet för Malmö stad med att låta byggherrar införa bilpooler i anslutning till nya fastigheter? Vad hoppas ni på kommunen att dessa bilpooler kan uppnå? (I Fullriggaren? I Kalkbrottet?)
2. Utöver flexibla parkeringstal, vilka mål, riktlinjer och visioner för kommunen kan kopplas till främjandet av bilpooler i Malmö?
3. Varför tror ni på Malmö stad att bilpooler är en bra lösning för att minska behovet av parkeringsplatser? (Överallt?)
4. Hur ställer ni er idag till de krav kring bilpooler som finns i parkeringsnormen från 2010?

Del II: Bilpool i anslutning till nybyggda bostadsområden

5. Hur ser Malmö stad på införandet av bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus?
6. Vilka möjligheter respektive utmaningar ser Malmö stad med bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus?
7. Hur anser ni på kommunen att Malmös förutsättningar för denna typ av bilpool ser ut? (I Fullriggaren? I Kalkbrottet?)

Del III: Lokala förutsättningar

8. Vad skulle du säga talar för respektive emot satsningar på bilpooler i centrala lägen som Fullriggaren? Respektive i områden längre från stadskärnan som i Limhamn?
9. Kan man förvänta sig en skillnad i användarmönster mellan dessa två områden? Vilken i så fall, och vad får det för konsekvenser?
10. Hur stor roll anser du att faktorer som exempelvis tillgång till kollektivtrafik, parkering och lokal service spelar för framgången i en bilpool? Hur bör man ta hänsyn till detta när bilpooler planeras?

Del IV: Framtida utveckling

11. Vad för utveckling ser Malmö stad kring bilpooler i anslutning till bostadshus i framtiden?
12. Hur vill kommunen arbeta vidare med bilpooler i anslutning till bostadshus?

Bilaga 3: Intervjuguide – HSB Malmö

Del I: Målsättningar

1. Vilka mål har ni på HSB med införandet av bilpooler i nyproduktion? Vad hoppas ni på HSB att dessa bilpooler kan uppnå? (I Fullriggaren? I Kalkbrottet?)
2. Tror ni på HSB att bilpooler är en bra lösning för att minska behovet av parkeringsplatser?

Del II: Möjligheter och hinder

3. Vilka möjligheter ser ni med bilpooler i nyproduktion generellt?
4. Finns det några hinder eller utmaningar som ni ser det?
5. Vad såg ni för fördelar med att kunna erbjuda en bilpool i fastigheten i Fullriggaren? I Kalkbrottet?
6. Fanns det några nackdelar?

Del III: Lokala förutsättningar

7. Vilka förutsättningar tror du är viktiga att de finns på en plats för att få en bilpool att fungera?
8. Är förutsättningarna i respektive områden något som spelat in när ni valt att införa bilpool och som ni tittat på innan?

Del IV: Användning

9. Vilken funktion kan en bilpool fylla för de boende i Fullriggaren? I Kalkbrottet?
10. Vad tror du den största skillnaden är mellan bilpoolen i Fullriggaren och bilpoolen i Kalkbrottet sett till användning, dvs. när och hur den används? Tror du man kan förvänta sig någon typ av skillnad?

Del V: Framtida utveckling

11. Vad för utveckling ser HSB kring bilpoolar i anslutning till bostadshus i framtiden?
12. Hur vill ni arbeta vidare med bilpooler i anslutning till bostadshus?