

Bilpool - en hållbar mobilitetslösning för landsbygder?

En fallstudie av bilpoolspiloten i Brösarp



LUNDS
UNIVERSITET

Vera Skans Mächs

Kandidatuppsats (15 hp) i Samhällsplanering - Urban och regional utveckling

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet

SGEL36, VT22

Handledare: Till Koglin

Abstract

The purpose of this essay is to study the potential of a carpool as a sustainable mobility solution in rural areas, by studying the usage of the carpool pilot in Brösarp, Tomelilla municipality. The essay seeks to answer the following research questions: how is the carpool being used today? Which are the barriers for using the carpool? What can be done to motivate an increased use of the carpool? Semi-structured interviews with three carpool users in Brösarp, and one expert in sustainable mobility were made. The research finds that the main purpose for using the carpool today is to try it out, but also as a complement to the own car. The main barriers for using the carpool are that it does not seem to meet any needs; the cost; uncertainties regarding availability; inexperience, habits and behaviours. Furthermore, to motivate an increased use, the study suggests a more thorough and inclusive design process of the carpool. It could also be important to identify possible target groups, and to present them with information and marketing. The results indicate that a carpool could, in combination with other means of transport, be a sustainable mobility solution for some persons living in rural areas.

Nyckelord:

Sustainable mobility, Carpool, Brösarp, Tomelilla municipality

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| Abstract | 1 |
| 1. Inledning | 4 |
| 1.1 Syfte och frågeställningar | 4 |
| 1.2 Avgränsning | 5 |
| 1.3 Uppsatsens disposition | 5 |
| 2. Bakgrund | 6 |
| 2.1 Centrala begrepp | 6 |
| 2.1.1 Landsbygd | 6 |
| 2.1.2 Bilpool | 8 |
| 2.1.3 Bilpoolen i Tomelilla och Sjöbo | 9 |
| 2.2 Tomelilla kommun | 9 |
| 2.3 Brösarp | 11 |
| 2.4 Kommunernas planer angående hållbart resande och bilpooler | 11 |
| 3. Tidigare forskning och analytiskt ramverk | 13 |
| 3.1 Hållbar utveckling | 13 |
| 3.2 Hållbar mobilitet | 13 |
| 3.3 Uppkomsten av bilsamhället och bilen som norm | 14 |
| 3.4 Mobilitet kopplat till social exkludering | 16 |
| 3.5 Tidigare forskning om bilpooler | 16 |
| 3.6 Tidigare forskning om bilpooler på landsbygder | 17 |
| 3.7 Att förändra resvanor | 18 |
| 3.7.1 Bakomliggande faktorer och hinder | 18 |
| 3.7.2 Åtgärder för att skapa attityd- och beteendeförändring | 19 |
| 4. Metod | 20 |
| 4.1 Forskningsdesign | 20 |
| 4.2 Metodval | 20 |
| 4.3 Metodkritik | 21 |
| 4.4 Undersökningspopulation och urval | 22 |
| 4.5 Bortfall | 22 |
| 4.6 Etik och anonymitet | 23 |
| 4.7 Genomförande | 23 |
| 4.8 Litteraturöversikt | 25 |
| 4.9 Samarbetet med Tomelilla kommun och Sjöbo kommun | 25 |
| 5. Resultat och analys | 26 |
| 5.1 Personporträtt av bilpoolsanvändarna | 26 |
| 5.2 Användningsområden, drivkrafter och barriärer | 28 |
| 5.3 Poolbilen som komplement till egen bil och kollektivtrafik | 29 |

| | |
|---|-----------|
| 5.4 Hinder med användandet av bilpoolen | 30 |
| 5.4.1 Uppfyller inget behov | 31 |
| 5.4.2 Tekniken och det digitala | 31 |
| 5.4.3 Kostnaden | 31 |
| 5.5 Svårt att lämna bilen helt | 32 |
| 5.6 Bilpoolen kan öka den sociala inkluderingen men också öka exkluderingen | 33 |
| 5.7 En annan typ av bilpool? | 34 |
| 5.8 Bilpool utifrån hållbar mobilitet | 34 |
| 5.9 Drivkrafter, beteendeförändringar och att bryta vanor | 35 |
| 5.10 Vikten av långsiktighet | 37 |
| 6. Slutsatser | 39 |
| 6.1 Bilpoolens potential som hållbar mobilitetslösning på landsbygder, med utgångspunkt i Brösarp | 39 |
| 6.2 Hur används bilpoolen idag? | 39 |
| 6.3 Vilka barriärer finns kring användandet? | 40 |
| 6.4 Vad kan motivera till ökat användande? | 40 |
| 6.5 Vidare forskning | 41 |
| 7. Referenslista | 42 |
| 8. Appendix | 48 |
| 8.1 Bilaga 1. Intervjuguide bilpoolsanvändare | 48 |
| 8.2 Bilaga 2. Intervjuguide sakkunnig hållbar mobilitet | 49 |

1. Inledning

I ett av delmålen till FN:s globala mål nummer 11: Hållbara städer och samhällen, står det att “Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.” (UNDP 2021). Trots att hållbar mobilitet och hållbara transporter lyfts fram som något viktigt som alla ska ha tillgång till, är skillnaderna i tillgången till dessa stora, bland annat beroende på om man bor i städer eller på landsbygder. På flera håll i urbana områden och städer växer mobilitetstjänster som bilpooler och cykeluthyrningar fram. Samma utveckling sker inte i lika hög grad på landsbygder och i mindre orter, som fortfarande saknar den typen av service. Detta trots att olika sorters mobilitetstjänster skulle kunna ge förbättrad tillgänglighet, minskat privatbilsanvändande och lägre kostnader för invånarna (Berg et al 2018). Även inom forskningen ligger fokus på städer och urbana områden kopplat till hållbar mobilitet, medan studier kring hållbar mobilitet på landsbygder inte är lika vanligt (Riksdagen 2020).

På landsbygder är bilen fortfarande det dominerande transportsättet, bland annat på grund av bristande kollektivtrafik (Berg & Ihlström 2019), men även på grund av att bilen är norm, vilket är starkt etablerat i samhället och försvårar omställningen till andra transportsätt (Hrelja 2018).

I Tomelilla kommun, som beskriver sig själva som en landsbygdskommun (Tomelilla kommun 2018; Tomelilla kommun 2022a), har det privata bilanvändandet identifierats som en stor utmaning för kommunen att lösa för att kunna uppnå ett hållbart transportsystem och för att nå miljömålen (Tomelilla kommun 2018). Tomelilla kommun deltar, i samarbete med Sjöbo kommun, i det interregionala projektet Mobilitet på tvärs, vars syfte är att utveckla nya hållbara mobilitetslösningar (Innovation Skåne 2022). Inom projektet har det startats upp totalt fyra bilpoolpiloter i kommunerna, varav en placerats i Brösarp, Tomelilla kommun.

I den här uppsatsen kommer bilpoolen i Brösarp att studeras närmare, för att se hur den utifrån en landsbygdskontext kan fungera som en hållbar mobilitetslösning. Uppsatsen fokuserar på användarnas upplevelse av bilpoolen, hur den används, vilka hinder och möjligheter som finns kopplade till den, och undersöker vad som kan motivera till en ökad användning av den.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka bilpoolens potential som hållbar mobilitetslösning på landsbygder, genom att studera användningen av bilpoolen i Brösarp.

Uppsatsen syftar till att besvara frågeställningarna:

- Hur används bilpoolen idag?
- Vilka barriärer finns det för användandet av bilpoolen?

- Vad kan motivera till ett ökat användande?

1.2 Avgränsning

Det finns många olika hållbara mobilitetslösningar. Den här uppsatsen avgränsas till att undersöka en bilpool och hur denna kan fungera som en mobilitetslösning i en landsbygdskontext. Mer specifikt fokuserar uppsatsen på att undersöka bilpoolspiloten i Brösarp, Tomelilla kommun. Bilpoolen i Brösarp är en av fyra bilpooler i ett bilpoolsprojekt som pågår i samarbete mellan Tomelilla kommun och Sjöbo kommun. I den här uppsatsen har bilpoolen i Brösarp valts att fokuseras på då den varit mest framgångsrik av bilpoolerna samt att endast personer från bilpoolen i Brösarp ville delta i intervju.

På grund av landsbygders olika förutsättningar och egenskaper kan resultaten från denna studie inte anses vara generaliserbara för alla landsbygdskommuner, dock kan resultaten ge en bild av hur en bilpool kan fungera i en landsbygdskommun med liknande förutsättningar. För att göra studiens resultat mer generaliserbara har en fördjupad litteraturöversikt gjorts, vilken kunnat validera många av studiens resultat. Att inte fler bilpooler, eller andra typer av bilpooler har valts att undersökas beror på uppsatsens omfång och den begränsade tidsram under vilken den skrivits.

Den här uppsatsen kommer främst att fokusera på hållbar mobilitet utifrån ett socialt perspektiv eftersom det är användarnas uppfattning av bilpoolen som står i fokus.

1.3 Uppsatsens disposition

Uppsatsen är indelad i sex kapitel. I detta första kapitel introduceras ämnet, och studiens syfte och frågeställning presenteras. I nästföljande kapitel 2 ges läsaren bakgrundsinformation kring studieområdet, bilpoolsprojektet, samt centrala begrepp för uppsatsen. I kapitel 3 tas tidigare forskning samt det teoretiska ramverket för studien upp. Kapitel 4 redogör för metod och metodval, samt diskuterar metodkritik. I kapitel 5 presenteras och analyseras studiens resultat. Därefter presenteras studiens slutsatser i kapitel 6, i vilket även förslag till vidare forskning tas upp.

2. Bakgrund

Kapitlet ger läsaren en introduktion till ämnet samt förklarar och diskuterar studiens centrala begrepp. Inledningsvis förklaras uppsatsens centrala begrepp landsbygd och bilpool, vilket följs av en utförligare beskrivning av bilpoolen i Brösarp. Därefter presenteras Tomelilla kommun och Brösarp, samt planerna bakom utformandet av bilpoolen.

2.1 Centrala begrepp

2.1.1 Landsbygd

Det som särskiljer och kännetecknar landsbygd är det fysiska landskapet och de glesa strukturerna. Det fysiska landskapet innebär den fysiska miljön, som till stor del präglas av brukat landskap och förvaltningen av detta, de tillhörande institutionerna, infrastrukturen och de sociala relationerna som hör till. De glesa strukturerna handlar om den gleshet på landsbygder som ger speciella förutsättningar utifrån större avstånd och sämre tillgänglighet. Detta påverkar bland annat de sociala relationerna, näringslivet och den mänskliga aktiviteten på platsen (Westholm & Waldenström 2008).

Det saknas en gemensam definition av landsbygd i Sverige. Olika definitioner av begreppet har utvecklats på grund av de olika syften och behov de fyllt. Samma tendens finns internationellt, där det också saknas en allmängiltig definition för begreppet (Glesbygdsverket 2008). Istället är landsbygdsbegreppet flexibelt och kan ha olika innebörd och användas på olika sätt. Detta medför vissa fördelar, som att begreppet blir mindre begränsat och mer inkluderande i sin användning, vilket gör att det kan inkludera de många typer och olikheter av landsbygd som finns. En entydig definition av landsbygdsbegreppet, menar viss forskning, skulle begränsa synen på landsbygder till mer homogen (Westholm & Waldenström 2008). Att det saknas en allmängiltig definition av begreppet leder dock också till problem, bland annat kan det försvåra statistiska jämförelser av landsbygder på både regional nivå och mellan länder (Tillväxtanalys 2014).

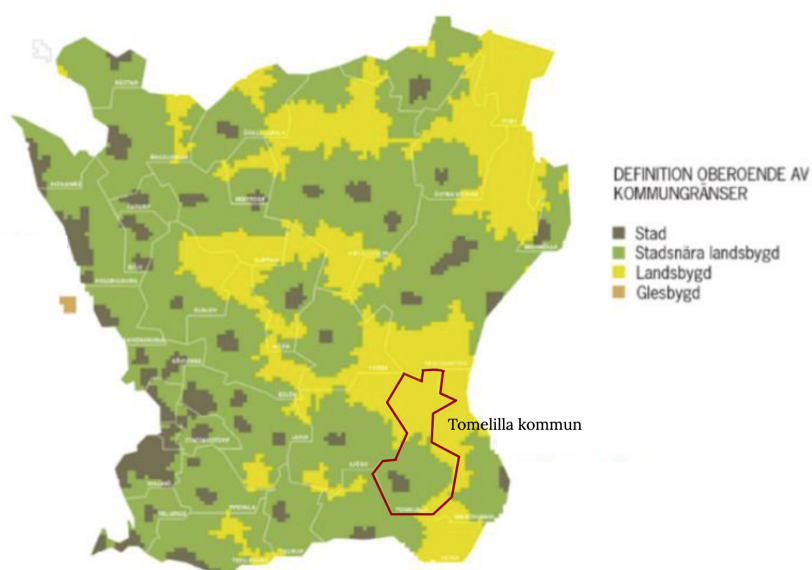
Bland de olika landsbygdsdefinitionerna återfinns bland annat SCB:s, där landsbygd definieras som "områden utanför tätort", och där tätort definieras som "sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare" (SCB 2018). Enligt OECD:s (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) definition är landsbygd istället "kommuner med en befolkningstäthet mindre än 150 invånare per kvadratkilometer." (Glesbygdsverket 2008 s 12). Enligt den definitionen lever 70 procent av svenskarna i landsbygdsregioner (Glesbygdsverket 2008).

Inom vissa definitioner finns det även olika grader av landsbygd. Enligt Jordbruksverkets tidigare definition, som togs fram 2007, delades kommuner in i fyra kategorier: storstadsområden, stadsområden, landsbygd och gles landsbygd. Enligt denna definition klassades Tomelilla kommun som landsbygdskommun (Jordbruksverket u.å.). År 2015

införde Jordbruksverket en ny definition, där kommunerna istället delas in i sex kategorier. Denna indelning kan även göras grövre, med antingen fyra eller två kategorier. Enligt den nya definitionen återfinns Tomelilla kommun i kategorin täta blandade områden, och i de grövre kategorierna i stadsområde respektive stad (Jordbruksverket, 2022).

Tillväxtverket tillämpar en skala med sex kommuntyper som även har en grövre skala där kommunerna delas in i storstadskommuner, blandade kommuner och landsbygdskommuner. Enligt denna indelning skulle Tomelilla kategoriseras som en gles blandad kommun (Tillväxtverket 2021). Själva beskriver sig Tomelilla kommun som landsbygdskommun i både översiktsplanen från 2018 (Tomelilla kommun 2018) och på sin hemsida (Tomelilla kommun 2022a).

Det ska även tilläggas att det finns vissa svårigheter med att undersöka landsbygd på kommunal nivå, dels för att alla kommuner består av varierade miljöer av både täta och glesa strukturer, och dels för att Sveriges kommuner jämfört med andra länder har stora geografiska ytor. Istället för kommunnivå kan mindre uppdelningar behöva göras, och mindre områden utgå ifrån, i studerandet av landsbygder (Tillväxtanalys 2014).



Figur 2.1.1: Karta över Skåne indelat efter stad, stadsnära landsbygd, landsbygd och glesbygd oberoende av kommungränser. Figurkälla: Region Skåne (2017). Bild ombearbetad av Isabelle Sandberg (2021) samt författaren (2022).

På kartan syns en indelning av Skåne utifrån stad, stadsnära landsbygd, landsbygd samt glesbygd oberoende av kommungränser. I kartan går att utläsa att Brösarp, som ligger i Tomelilla kommuns nordvästra del, ligger i ett område som klassas som landsbygd. Kartan utgår ifrån en definition av landsbygd som bygger på Tillväxtanalys definition, men som är ytterligare anpassad efter Skånes förutsättningar. Utifrån den definitionen klassas områden som ligger på ett avstånd med maximalt 15 minuters bilresa till en tätort med minst 3000

invånare som stadsnära landsbygd. Områden med 15-45 minuters bilväg till en tätort med 3000 personer klassas som landsbygd, och områden som ligger längre bort än 45 minuters bilfärd klassas som glesbygd (Region Skåne 2017).

Denna genomgång av olika definitioner och grader av landsbygd syftar till att problematisera begreppet och visa på de olika definitionerna som finns och oklarheterna som råder inom området. Den här studien utgår från den sist presenterade definitionen, där Brösarp klassas som landsbygd.

2.1.2 Bilpool

Bilpool definieras enligt Vägverket (nuvarande Trafikverket) som:

”Bildelning innebär att ett antal personer delar på användningen av en eller flera bilar i en bilpool. Användaren bokar bil före körningen, och betalar sedan en avgift baserad på körsträcka och använd tid.” (Vägverket 2003, s. 4).

Bilpooler kan fungera på olika sätt och drivas av olika aktörer. Bilpoolen kan till exempel vara öppen eller sluten. Den öppna varianten är tillgänglig för vem som helst gå med i, vilket är fallet för hur de flesta svenska bilpoolerna fungerar. I en sluten bilpool är endast en begränsad grupp användare välkommen att använda fordonen. Det kan vara till exempel en kommun eller ett företag (Vägverket 2003).

Det finns olika sätt som bilpooler kan drivas på, kommersiellt eller kooperativt. Kommersiella bilpooler är företagsdrivna med vinstsyfte, medan kooperativa bilpooler istället drivs av föreningar och saknar vinstsyfte. Servicenivå, storlek och prissättning påverkas av hur poolen drivs, där kooperativa bilpooler ofta kräver mer arbete av användarna i form av bland annat bilunderhåll, men kan vara mindre till storleken då det inte finns krav på att ge vinst. Kommersiella bilpooler kräver däremot en viss storlek för att gå runt marknadsmässigt. De kräver därför ofta en tätbebyggd stadsmiljö på grund av det kundunderlag och efterfråga som finns där (Trafikanalys 2016).

Bilpoolen kan även grunda sig på olika system, stationsbaserat system eller friflytande. Stationsbaserade system innebär att användaren bokar poolbilen i förväg och under en viss tid, och sedan hämtar upp och lämnar tillbaka den på samma plats. Friflytande system innebär istället att användaren inte behöver boka bilen, utan på ett mer spontant sätt via en app kan söka efter lediga poolbilar i närheten. Bilen kan sedan reserveras och användas direkt. Bilen behöver inte lämnas tillbaka på samma ställe som den togs. Ytterligare en skillnad mellan de olika systemen är att användarna av den friflytande inte betalar en månadsavgift utan endast en minutavgift för tiden som bilen används. Friflytande bilpooler anses vara mer flexibla och kunna nå en större kundkrets. Flexibiliteten sker dock på bekostnad av pålitligheten, då användaren inte är garanterad att hitta en tillgänglig bil i närheten (Trafikanalys 2016).

2.1.3 Bilpoolen i Tomelilla och Sjöbo

Bilpoolen som den här studien undersöker är en öppen bilpool (Sjöbo kommun 2022). Den är kommersiellt driven och stationsbaserad.

Bilarna är placerade i båda kommunerna, en på varje ort, i de två centralorterna samt i Brösarp och Vollsjö. Det lokala bilföretaget Bil Bengtsson tillhandahåller bilarna som ingår i projektet. Bilarna är miljöbilar som drivs på el, som användaren får tillgång till via bildelningstjänsten Rulla (Tomelilla kommun 2022d). I appen kan användaren boka, låsa upp, avsluta resan samt betala för bilen (Rulla u.å.).

För att få använda bilpoolen krävs förutom körkortsinnehav att personen blir godkänd i en kreditprövning som görs i samband med anmälan¹. I bilpoolspiloten bjuds projektets deltagare på månadsavgiften på 99 kronor, samt får 100 kronor att resa för. Priset för att resa är 65 kronor i timmen, samt 2 kronor per kilometer. Det går även att betala paketpris för ett, tre eller sju dygn (Tomelilla kommun 2022d).

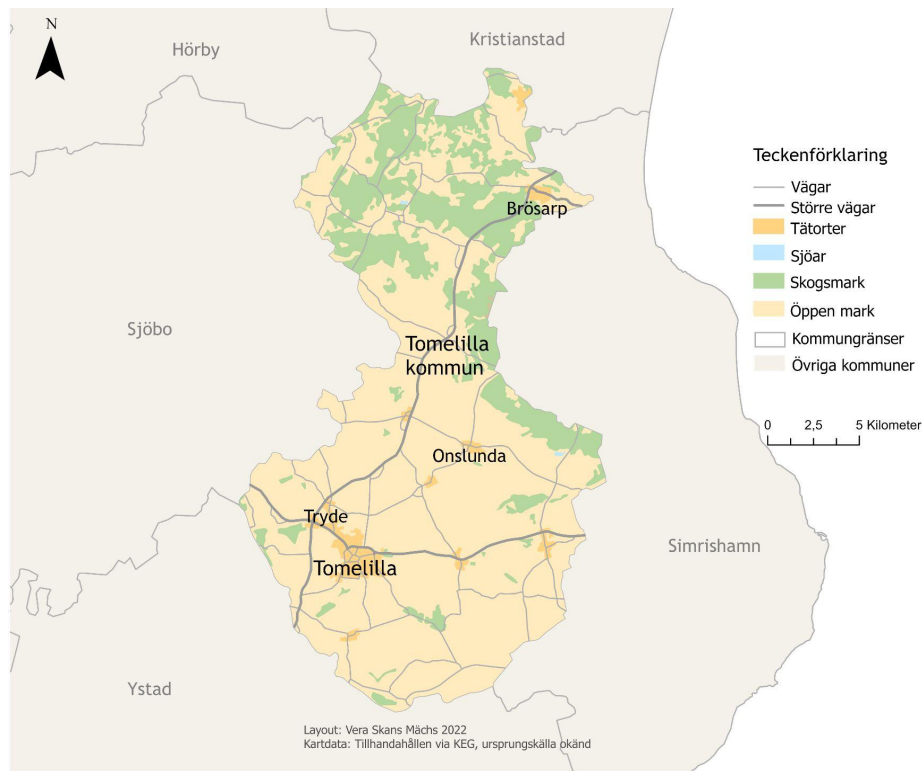
Bilpoolspiloten i de fyra orterna skulle avslutas den sista maj 2022, men bilpoolerna i Brösarp, Tomelilla tätort och Sjöbo tätort kommer att förlängas åtminstone till årsskiftet 2022/2023. Bilpoolen i Brösarp är den mest välanvända, medan Vollsjöns bilpool använts minst (Sjöbo kommun 2022).

Förutom bilpoolen har kommunerna startat igång en annan bildelningstjänst inom Mobilitet på tvärs som går under namnet Grannbilen. Grannbilen innebär att privatpersoner kan hyra varandras bilar genom olika appar. Pris, villkor och vem som får hyra bilen bestäms av användarna (Tomelilla 2021). I den här uppsatsen kommer denna form av bildelning inte att undersökas vidare, eftersom projektet inte hade tillräckligt många deltagare vid uppsatsskrivandets början.

2.2 Tomelilla kommun

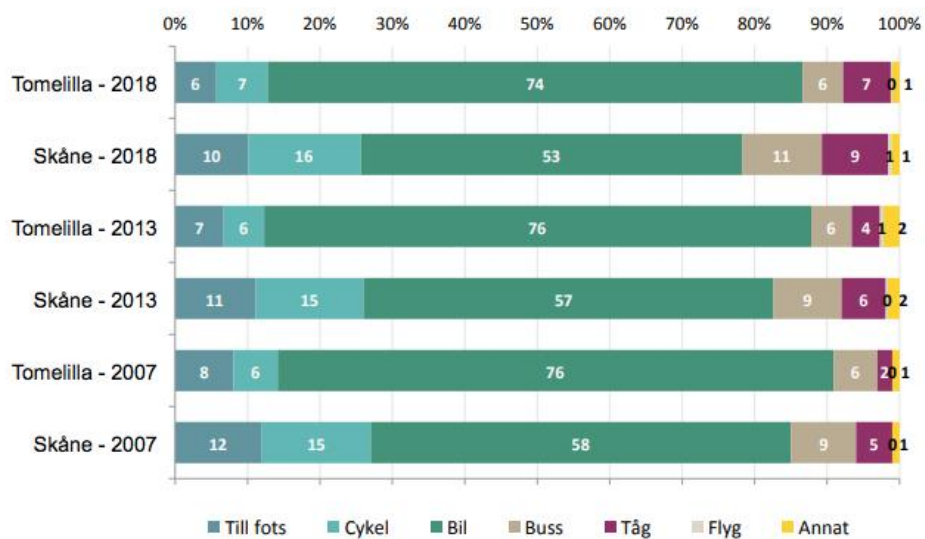
Tomelilla kommun har 13 712 invånare (Statistikdatabasen 2022a). I Tomelilla är antalet invånare som bor utanför tätort 4012 personer, vilket utgör cirka 30 procent av invånarna (Statistikdatabasen 2022b). De större tätorterna i kommunen inkluderar Tomelilla tätort, Brösarp, Tryde och Onslunda (Tomelilla kommun 2022b). Kommunen är en inlandskommun belägen på Österlen, där mat, natur och kultur står i fokus (Tomelilla kommun, 2022a).

¹ Projektledaren för bilpoolen, e-mail 2022-03-21



Figur 2.2.1: Karta över Tomelilla kommun.

En resvaneundersökning genomfördes av Region Skåne över Tomelilla kommuns invånares resevanor 2018. Undersökningen besvarades av 36 procent av kommunens invånare. I undersökningen framkom att 82 procent av invånarna i åldern 16-64 innehar körkort för bil, och att 87 procent alltid eller för det mesta vid behov har tillgång till bil. Vidare visade resvaneundersökningen att det i genomsnitt görs 1,8 resor dagligen i Tomelilla, och att resor med kollektivtrafik ökat med två procentenheter jämfört med undersökningar tidigare år. 12 procent av befolkningen reser enligt egen utsago aldrig kollektivt, och 53 procent av resorna bland kommunens invånare sker inom kommunen (Region Skåne 2018).



Figur 2.2.2: Färdmedelsfördelning (andel) Tomelilla kommun jämfört med hela Skåne, år 2018, 2013 och 2007. Figurkälla: Region Skåne 2018

I figur 2 kan avläsas att 74 procent av resorna i Tomelilla år 2018 utfördes med bil, följt av cykel och tåg på sju procent vardera. För Skåne totalt skedde 53 procent av resorna med bil, följt av 16 procent med cykel och 11 med buss (Region Skåne 2018).

2.3 Brösarp

I Tomelilla kommuns norra del ligger Brösarp, en tätort med 725 invånare (2022). Brösarp är kommunens näst största ort (Tomelilla 2022b). Orten, med anor från bronsåldern, består av en äldre bebyggelse i centrum, omgivet av nyare bostäder i form av småhus och radhus. Förskola, skola (upp till årskurs 6) och fritidsverksamhet finns tillgängligt i byn, samt närhet till naturupplevelser och utomhusaktiviteter. Brösarp har även ett brett föreningsliv att erbjuda, samt samlingspunkten Gästgivaregården (Tomelilla 2022c).

2.4 Kommunernas planer angående hållbart resande och bilpooler

Bilpoolen i Brösarp är en del av ett kommunöverskridande bilpoolsprojekt mellan Tomelilla kommun och Sjöbo kommun. Bilpoolsprojektet ingår i sin tur i projektet Mobilitet på tvärs som är ett interregionalt projekt mellan 17 aktörer i Sverige och Danmark. Mobilitet på tvärs syfte är att utveckla nya, hållbara mobilitetslösningar utanför större städer. Projektets mål beskrivs på innovation Skånes hemsida som att: "Projektet ska förbättra den gröna mobiliteten i Greater Copenhagen, bland annat genom att implementera nya mobilitetslösningar och skala upp lösningar på tvärs över landsbygd och stad." (Innovation Skåne 2022).

I en undersökning inom Mobilitet på tvärs uppmanades allmänheten att uttala sig om vilken typ av mobilitetslösning som skulle vara intressant att prova som pilotprojekt. 68 personer av 168 visade då intresse av en bilpool (Hassan 2021). I Tomelilla tätort, Sjöbo tätort, Brösarp och Vollsjö var intresset för bilpool störst, varför dessa orter valdes som platser för pilotprojektet (Tomelilla kommun 2022d).

Sjöbo kommun och Tomelilla kommun har båda identifierat invånarnas bilbundenhet som en utmaning att lösa för att skapa ett mer hållbart resande. Tomelilla kommun lyfter i den gällande översiktsplanen från 2018 fram hållbara transportmöjligheter som en utmaning att satsa inom. I översiktsplanen står det att:

“En av Tomelilla kommuns största utmaningar är att skapa ett hållbart transportsystem för nuvarande och kommande generationer, samtidigt som kommunen ska verka för att erbjuda säkra, snabba, bekväma, effektiva och robusta transportförbindelser.” (Tomelilla kommun 2018, s. 116).

Vidare beskrivs det att man vill verka för ett mer hållbart transportsätt genom utbyggda cykelvägar och välfungerande kollektivtrafik. Det utbredda bilresandet identifieras som en utmaning. Hållbara transporter uppges vara en av de sex största utmaningarna för kommunen för att uppnå miljömålen (Tomelilla kommun 2018).

En gemensam förstudie genomfördes av Tomelilla kommun och Sjöbo kommun under 2019 med syftet att undersöka kollektivtrafikens utmaningar i landsbygdsområden, samt vilka utvecklingsområden och innovativa lösningar som skulle kunna implementeras för att förbättra funktionen och användandet av den. I förstudien belyser man att den tekniska utvecklingen, digitaliseringen och ökade intresset för delningsekonomi lägger en grund för utvecklingen av alternativa kollektivtrafiklösningar. Förstudien tar upp ett antal möjliga pilotprojekt som skulle vara intressanta att genomföra i kommunerna, däribland anropsstyrd kollektivtrafik och samåkningsprojekt. Förstudien trycker på att det är viktigt att satsa på en kombination av flera projekt, att det kan behöva finnas en variation av mobilitetstjänster som införs på platsen för att tillgodose invånarnas mobilitetsbehov och vara ett alternativ till den egna bilen (Sjöbo kommun & Tomelilla kommun 2019).

I förstudien beskrivs också vad som krävs för att lyckas med pilotprojekt. Samverkan och erfarenhetsutbyte mellan olika aktörer beskrivs som viktigt, liksom att satsa långsiktigt och sprida information om de pågående projekten. En annan aspekt som belyses är att det måste finnas en förankring och vilja hos befolkningen. “Att låta medborgarna vara delaktiga i processen är viktigt för att människor ska känna sig inkluderade och för att tjänsterna som utvecklas anpassas efter de verkliga behov som människor på landsbygden har.” (Sjöbo kommun & Tomelilla kommun 2019, s. 14).

I utvecklandet av projektet har Sjöbo kommun och Tomelilla kommun inspirerats av andra svenska projekt som fokuserat på och uppmuntrat till hållbart resande.²

² Projektledaren för bilpoolen, e-mail 2022-03-23

3. Tidigare forskning och analytiskt ramverk

Det här kapitlet kommer att presentera tidigare forskning inom området samt det teoretiska ramverk som studiens resultat analyseras utifrån. Kapitlet ämnar även att sätta studien i ett sammanhang och ge en förståelse för dess utgångspunkt.

3.1 Hållbar utveckling

Hållbar mobilitet och hållbart resande har nära koppling till hållbar utveckling (SKL 2010). Hållbar utveckling brukar definieras enligt följande, utifrån hur det formulerades i Brundtlandrapporten: "Att försäkra sig om att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov." (World commission on environment and development 1988, s. 22).

Vidare kan hållbar utveckling beskrivas utifrån de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. För att uppnå en hållbar utveckling måste alla dessa dimensioner uppfyllas. De tre dimensionerna bör alltså ses som medel för att uppfylla det större målet; att möjliggöra för välbefinnande och utveckling för både dagens människor och kommande generationer (Hedenus, Persson & Sprei, 2014).

3.2 Hållbar mobilitet

Det finns ingen allmängiltig definition av begreppet hållbar mobilitet. SKR har dock utarbetat en definition där hållbart resande beskrivs som "transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö" (SKL 2010).

I hållbart resande ingår framför allt färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik, eller att resor inte genomförs över huvud taget. Effektivare bilanvändning, såsom till exempel bilpooler och till viss del även fordon som drivs fossilfritt, inkluderas också. För att få personer att resa mer hållbart kan olika åtgärder sättas in. Det kan till exempel handla om insatser för att påverka personers beteenden och attityder, eller genom planering som möjliggör för hållbart resande. Beteendeförändringar kan uppnås genom informations- och marknadsföringskampanjer, samt samarbeten och kommunikation. Dessa åtgärder går under namnet mobility management (MM) (SKL 2010), vilket kommer att beskrivas mer utförligt senare (se 3.7.2).

För att ställa om till mer hållbara mobilitetslösningar presenterar David Banister i sin artikel "The sustainable mobility paradigm" fyra handlingsplaner. Han menar att resbehovet måste minskas så att färre resor genomförs, att en trafikomställning behöver genomföras, samt att reslängderna bör förkortas och transportsystemets effektivitet ökas (Banister 2008).

För att lyckas genomföra dessa handlingsplaner är det viktigt att medborgare och andra aktörer är involverade i processen. Involvering krävs för att säkerställa att invånarna accepterar förändringarna och är villiga att förändra sitt beteende. Det måste även finnas en

känsla av gemensamt ansvar för att uppnå hållbar mobilitet. Inkludering och acceptans är viktigt för att frågan ska få genomslagskraft politiskt. De nya policys som presenteras måste kunna fungera, vara effektiva och verka rättvist för alla i samhället. (Banister 2008).

Banister menar att det skulle behövas policyåtgärder för att ställa om till hållbar mobilitet. Han föreslår satsning och investering i den tekniska utvecklingen inom transport och transportsystem, i kombination med beteendeförändringar såsom ecodriving. Vidare menar han att högre kostnader, genom högre drivmedelspriser eller vägbkostnader, skulle hjälpa till att nå en mer hållbar mobilitet genom att hålla nere antalet resor, förkorta reslängden och motivera framtagandet av mer energieffektiva fordon. Även markanvändning i form av planering och regleringar bör inkluderas för att förkorta reslängd och minska antalet resor. Slutligen hävdar Banister att information riktad till den specifika individen är viktigt för att uppnå en omställning. Detta kan ske i form av socialt tryck, demonstration och kunskapspridning. Att nå en acceptans bland befolkningen är väsentligt (Banister 2008).

Detta stöds även av Trafikverkets rapport "Hållbar mobilitet i praktiken", där vikten av att en omställning till ett hållbart transportsystem stöds av alla aktörer lyfts fram. Förändringen måste vara förankrad såväl politiskt som hos den breda allmänheten samt bland lokala tjänstemän (Trafikverket 2021).

I Fredrik Petterssons avhandling "Swedish infrastructure and policy planning: Conditions for sustainability" (2014) tecknas en bild av hållbar utveckling utifrån infrastrukturpolicy och planering. Petterssons utgångspunkt för vad som krävs för att uppnå hållbarhet inom transport och mobilitet stämmer väl överens med Banisters resonemang kring hållbar mobilitet, och beskrivs även i Riksdagens "Mobilitet på landsbygder - forskningsöversikt och nulägesbeskrivning" (2020).

Enligt Pettersson bör planering och infrastrukturpolicy uppfylla följande för att uppnå en hållbar utveckling:

“att minska behovet av transporter; använda existerande infrastruktur så effektivt som möjligt; verka för att flytta över transporter till mindre energi- och resurskrävande transportslag; tillgodose behov av förflyttning på ett resurssnålt och rättvist sätt (mellan olika sociala grupper oavsett ålder, kön, fysiska och ekonomiska förutsättningar samt mellan nuvarande och framtida generationer).” (Pettersson 2014, s vi).

3.3 Uppkomsten av bilsamhället och bilen som norm

“Bilen hade däremot blivit en del av den moderna människans identitet. Och avsaknaden av självklara alternativ gjorde att den blev nästintill omöjlig att välja bort. Även om bilismen av många uppfattades som problematisk, så framstod bilens många egenskaper som alltför attraktiva. Och så är det än idag” (Lundin 2008, s 281).

Enligt Per Lundin bygger det bilsamhälle som växte fram under efterkrigstiden på de drömmar och visioner om ett framtida idealsamhälle som kretsade runt bilen, som den tidens väg- och planeringstekniska experter hade. Drömmarna var influerade av det amerikanska samhällets uppbyggnad kring bilen. Det var en kombination av ideologiska föreställningar bland väg- och planeringstekniska experter, samt de planeringstekniska regler som dessa utformade, som gjorde att städer och samhällen runt om i landet under kort tid och i stor utsträckning anpassades till bilen. Experterna menade på att massbilismen var som en naturkraft, vilken samhället var tvunget att anpassa sig till. Bilismen skulle under efterkrigstiden få utvecklas fritt, och den ansågs vara ostopptbar. Alternativa utvecklingsvägar bortsågs från, då dessa inte ansågs ha någon vikt eftersom bilismen menades vara den enda vägen att gå. Det fastslogs att samhället skulle planeras för bilen, samt hur många bilar det skulle planeras för, och när detta skulle ske. Huruvida denna bilanpassning av samhället var eftersträvansvärd ifrågasattes inte. Bilismens utveckling blev en självuppfyllande profetia - eftersom den ansågs vara ofrånkomlig blev den också det (Lundin 2008).

Bilen sågs som en frihetsskapare, som kopplades samman med ökad valfrihet och välstånd (Falkemark 2006). Bilen gick från att vara något som endast överklassen hade råd med till att bli något som alla kunde införskaffa, vilket ledde till en stor ökning av bilar (Brodén & Bösch 2009).

“Experterna ansåg således att det i takt med det ökade bilinnehavet var nästintill ofrånkomligt att spårvagnstrafiken skulle komma att minska, med en lägre turtäthet som följd. Än fler skulle därigenom lockas att ta bilen, vilket i sin tur skulle innebära en ytterligare minskning av spårvägstrafiken, som i förlängningen helt riskerade att försvinna.” (Lundin 2008, s 272).

Tanken på och planeringen utefter bilismens utveckling gjorde att övriga trafikslag påverkades och nedprioriterades. I takt med att bilismen växte sig allt starkare försvagades järnvägen. Under 1960-talet lades mer än 20 procent av järnvägen ner (Falkemark 2006).

Bilen blev normen i samhället, där gående och övriga trafikanter ansågs utgöra problemet. Dessa menades vara irrationella och oförutsägbara, och vara orsaken till att skador och trafikolyckor uppstod, och de skulle därför vara åtskilda från de rationella biltrafikanterna (Lundin 2008). Också vägtrafik med olika hastigheter separerades från varandra (Brodén & Bösch 2009). Åtskiljandet av trafikslag och bilen som norm låg till grund för planeringen av bilsamhällena och de planeringstekniska regler som togs fram (Lundin 2008). Åtskillnaden mellan trafikslag och hastigheter ledde till svårigheter att bygga täta städer. I stället utökades städerna genom att nya områden byggdes separat från andra (Brodén & Bösch 2009). Reglerna och normerna kring planering skulle införas på samma sätt i hela landet, oavsett de olika städernas och samhällenas förutsättningar och kontext. Reglerna hade stort genomslag (Lundin 2008).

John Urry beskriver i artikeln “The ‘System’ of Automobility” om det bilsystem han menar att vi lever i. Automobiliteten har blivit en global reproducerande kraft som har gjort att

mobilitet centreras runt bilen, där förekomsten av bilar skapar ett behov för ännu fler bilar. Flexibiliteten som bilen erbjuder är det hittills inget annat färdssätt som har kunnat åstadkomma. Med bilen har föraren ständigt tillgång till att ta sig var som helst. Fram tills nu har den tyckts vara ostoppbar, men Urry menar att det finns vissa faktorer som tyder på att vi kan vara på väg mot ett "post-car-system". När bilsystemet som vi lever i tar slut, kommer mobiliteten inte att gå tillbaka till att vara allmän och kollektiv. Urry anför att den kommer fortsätta vara individualiserad, men inte att ägande står i fokus, utan att användandet är behovsstyrt (Urry 2004).

3.4 Mobilitet kopplat till social exkludering

Personer som bor i glesbebyggelse är till högre grad beroende av bil än andra. Mobilitet och tillgänglighet kan ha stor inverkan på om en person känner sig inkluderad eller exkluderad i samhället. Distans, i kombination med otillräckliga och begränsade transport- och resealternativ kan späda på orättvisor och diskriminering av grupper i samhället, då dessa har sämre möjligheter att delta i och använda samhällsnyttiga funktioner. Det är dock inte bara tillgängligheten till samhällsnyttiga funktioner såsom skola, hälsovård och liknande som kan vara viktiga för en person, utan även tillgängligheten till sådant som ger social inkludering. Detta kan omfatta vänner, familj och övrigt socialt liv och nätverk. Att förbättra personers tillgänglighet kan vara svårt, då människors mobilitetsbehov är komplexa, och består av olika typer av aktiviteter. Initiativ inom transport, planering och kommunikation ger möjlighet att uppmuntra invånarnas möjlighet till engagemang och delaktighet i samhället, och bör användas för att främja mötesmöjligheter och nätverkande mellan olika människor (Cass et al, 2005).

Personer som saknar körkort eller tillgång till en bil riskerar att utestängas från aktiviteter och sociala relationer. Extra utsatta för detta är barn, äldre, personer med funktionsnedsättningar och låginkomsttagare (Berg & Ihlström 2019). Äldre riskerar extra utsatthet och exkludering också på grund av en ökande digitalisering. Det blir allt vanligare att delningstjänster baseras på appar, vilket kräver att användaren har en smart mobil. Detta medför att personer som saknar smarta mobiler och inte har förmåga att använda internet exkluderas från tjänsterna. De som framför allt drabbas av detta är äldre, speciellt personer över 75 år (Trafikanalys 2016).

3.5 Tidigare forskning om bilpooler

Forskning kring bilpooler har visat på fördelar som att trafikslag som cykel, kollektivtrafik och gång ökar, då bilpoolsanvändaren i högre utsträckning begränsar sitt bilanvändande till situationer när bilen verkligen behövs (Åkerman & Nyblom 2014). Bilpoolsanvändare tenderar även att successivt minska sitt bilkörande och istället övergå till andra transportsätt. Den genomsnittliga bilpoolsanvändaren reducerar körandet med omkring en tredjedel (Vägverket 2003). Annan forskning tyder på en minskning i körsträcka med 30-60 procent

vid övergång till bilpool (SKL 2010). Olika studier visar på olika antal bilar som en poolbil kan ersätta. Enligt Vägverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL, nuvarande Sveriges kommuner och regioner, SKR) kan en poolbil ersätta fem privatägda bilar (Vägverket 2003; SKL 2010), medan andra studier hävdar att en poolbil kan ersätta mellan nio till fjorton privata bilar (Loose 2010).

Trots förhoppningar på att bilpool skulle kunna ge hushåll som inte har råd med eget bilägande tillgång till bil, visar både internationella och svenska undersökningar på att det i realiteten främst är hög- och medelinkomsttagare som går med i (kommersiella) bilpooler. Detta skulle kunna ha att göra med att kostnaden för att gå med och använda bilpoolen är för hög för vissa (Trafikanalys 2016).

3.6 Tidigare forskning om bilpooler på landsbygder

I en holländsk studie undersöktes bilpoolers möjlighet att minska personers resande med egen bil samt om bilpooler kan bidra till att minska det privata bilägandet. Studiens resultat visade att 40 procent av deltagarna var villiga att ersätta några av sina resor med privat bil med bilpoolsbil. 20 procent uppgav att de var villiga att avstå från att köpa en ny bil, eller göra sig av med en de redan ägde, om det skulle finnas en bilpool i närheten av deras bostad. Studien visade även att elektriska bilar i bilpoolen föredrogs av vissa grupper av studiens deltagare, medan det inte hade någon negativ inverkan på andra. I studien framkom också att personer bosatta i landsbygder hade ett lika stort intresse av bilpooler som personer i urbana områden. Ytterligare ett resultat var att det kan vara svårt för traditionella bilpooler att skapa ekonomisk lönsamhet då kundunderlaget är begränsat. Därför skulle andra typer av bildelning kunna ha större chans att lyckas på landsbygder (Liao et al, 2018).

En studie från Österrike, som undersökte kooperativa bilpooler på landsbygder, visade att bildelning kan vara ett värdefullt komplement till kollektivtrafik under de timmar på dygnet när kollektivtrafiken inte är tillgänglig, eller på platser där det inte finns tillgång till kollektivtrafik över huvud taget. Genom att ha tillgång till en bilpool och kollektivtrafik kan en andra eller tredje bil undvikas för personer boende på landsbygd. Vidare visar studien på att kommunal inblandning i bilpooler ökar bilpoolens välfungerande i landsbygdskontext, medan bilpooler som drivs av privata organisationer fungerar bättre i städer. Att användarna känner varandra visade sig också vara en bidragande faktor för att bilpoolen skulle fungera väl, samt att bilen hade ett enkelt digitalt bokningssystem (Shibayama et al 2013).

I en sammanställning av internationella studier som VTI utförde kring resande på landsbygd, framgår det att för att bilpooler och samåkning ska fungera som mobilitetslösning i ett långsiktigt perspektiv, behöver de marknadsföras, få ekonomisk och organisatorisk stöttning av myndigheter, och bli inskrivna i policys (Berg & Thoresson 2017).

En elbilspool lanserades av Knivsta kommun år 2016. Denna är öppen både för tjänsteresor och för allmänheten. Utvärderingar visade att användandet var lågt i början av projektet men

ökade med tiden. Placeringen av bilpoolen visade sig också vara viktig, och närheten till potentiella användare (Riksdagen 2020).

I forskningsöversikter har det framkommit att den typ av bilpool som tycks fungera bäst på landsbygder är lösningar där man använder varandras privatägda bilar eller delar på en poolbil. Kommersiella bilpooler kan ha svårt att lyckas då marknadsförutsättningarna för dem saknas (Riksdagen 2020).

3.7 Att förändra resvanor

3.7.1 Bakomliggande faktorer och hinder

Flertalet studier tyder på att det finns ett status quo bias, det vill säga att personer är mer benägna att fortsätta med samma beteende än att ta till sig ett nytt. Biaset är ett hinder för beteendeförändring (Riksdagen 2020).

Kostnad, tid och upplevd bekvämlighet tycks vara bakomliggande faktorer i val av färdmedel (Novikova 2017). Det är dock inte enbart detta som påverkar. På senare tid har normer, attityder och status, och deras påverkan på människors mobilitetsval och hur det kan påverka omställningen till en hållbarare transportsektor, ägnats mer uppmärksamhet (Pronello & Gabourieau 2018). Andra studier, som undersökt hållbar arbetspendling, pekar på att utöver normer och attityder, är upplevd beteendekontroll en psykologisk mekanism som också har betydelse i valet. Studien visade att sannolikheten att välja hållbara färdsätt i arbetspendlingen ökade för personer med positiv attityd, stöttande omgivning och stor ansvarskänsla (Olsson, Huck & Friman 2018). Normer och ideologier tycks kunna komma att inverka allt mer på personers val av transportmedel enligt vissa studier (Bastian 2017).

Även personliga vanor och kulturen som råder på platsen har påverkan på valet av färdmedel (Region Skåne 2017). Att vanor kan ha stor inverkan på val av transportsätt uppmärksammas även av Ramos et al. "Having a car in the garage, or just having a habit of traveling by that transport mode in the past, may be enough for the decision to be made." (Ramos et al 2020, s 307).

Ramos et al menar att en möjlig strategi för att minska personers bilvana är under stunder då de är mindre vanemässiga. Detta skulle kunna vara kopplat till fritids- eller nöjesresor, eller under livsförändringar, som exempelvis bostadsbyte eller arbetsplatsbyte. En annan möjlighet att bryta människors bilvana är genom åtgärder som till exempel prissänkningar av kollektivtrafik. Människor tenderar nämligen att bli mer benägna att ta till sig ny information och förändra beteenden kopplat till tillfälliga störningar och avbrott (Ramos et al 2020).

En annan aspekt som kan påverka människors transportval är det förmodade eller förväntade resultatet av användningen. Detta kan inkludera finansiell kostnad, hälsofördelar och miljöpåverkan. Transportmedel som uppfattas vara mer miljövänliga kan till exempel föredras av en person som värderar miljön högt (Ramos et al 2020).

3.7.2 Åtgärder för att skapa attityd- och beteendeförändring

Mobility Management (MM) innebär att främja hållbart resande och påverka bilanvändning genom framför allt attityd- och beteendeförändrande åtgärder. För att förändra beteenden och vanor används "mjuka" åtgärder, till exempel bestående av kommunikation, marknadsföring samt organisering och koordinering av tjänster (Trafikverket 2021). Mjuka åtgärder syftar till att göra det lättare att minska bilanvändningen, genom att påverka personer att frivilligt övergå till hållbara transportmedel. Detta genom att påverka rådande normer, attityder och värderingar (Söderberg 2021). Människors val och handlingar styrs ofta av vanor, kortsiktigt tänkande och en vilja att följa rådande normer. Genom MM kan normerna på sikt ändras till mer hållbara transportsätt. MM används mest fördelaktigt som komplement till tekniska lösningar, för att uppnå så stor effekt som möjligt. Jämförelser som gjorts visar på att infrastrukturlösningar som kombinerats med marknadsföring och information har givit dubbelt så bra effekt som endast satsningar på infrastruktur (Trafikverket 2021).

Fördelarna med mjuka åtgärder är bland annat att allmänheten sällan motsätter sig dem, samt att de är flexibla och kan anpassas lättare till de förutsättningar som finns än till exempel hårda åtgärder. En nackdel är att det än så länge råder viss otydlighet kring utvärderingen av hur väl de fungerar. Tidigare studier som gjorts tyder på att det behövs mer forskning för att kunna utvärdera effektiviteten och utformningen av mjuka åtgärder (Söderberg 2021).

4. Metod

Kapitlet redogör för den metod och de metodval som ligger till grund för studien. Avsnittet börjar med en beskrivning av undersökningens forskningsdesign, för att sedan ta upp metodval och motivering av detta. Undersökningspopulation, urval, bortfall, etik och anonymitet samt genomförande diskuteras också. Slutligen beskrivs det samarbete med Tomelilla kommun och Sjöbo kommun som bidragit till studien.

4.1 Forskningsdesign

Uppsatsen utgår från en fallstudie av bilpoolsprojektet i Tomelilla och Sjöbo kommuner med fokus på bilpoolen i Brösarp. Bilpoolen valdes dels för att den är lokaliserad i en mindre tätort i landsbygdskontext, och därför passade bra att undersöka utifrån studiens syfte, och dels för att endast bilpoolsanvändare i Brösarp besvarade intervjufrågan som skickades ut till alla deltagare i kommunernas fyra bilpooler (se 4.5 för vidare diskussion kring detta).

I en fallstudie belyses ett specifikt fall ingående och noggrant (Bryman 2016). På så vis undersöks fallet specifikt, samtidigt som fenomenet belyses generellt. Denna typ av forskningsdesign passar mycket väl för mindre forskningsstudier (Denscombe 2018) likt den här uppsatsen.

4.2 Metodval

För den här undersökningen har kvalitativ metod valts. Studien bygger på semistrukturerade personliga intervjuer. Metodvalet har påverkan på om datan som samlas in är kvantitativ eller kvalitativ. För denna undersökning var material av kvalitativt slag önskvärt, då åsikter, värderingar och synpunkter är centralt för uppsatsen, och eftersom kvalitativa data lämpar sig för utforskande, förklarande och beskrivande syften (Leavy 2017). Enligt Denscombe är kvalitativ data fördelaktigt för komplexa och nyanserade analyser, då den är bättre än den kvantitativa datan på att fånga in komplexitet, nyanser och inverkan faktorer. (Denscombe 2018).

Inom kvalitativ forskning sätter forskaren sin prägel på datainsamlingen. Hade forskningen genomförts av någon annan finns möjligheten att resultatet inte hade blivit samma. Att uppnå fullkomlig objektivitet i undersökningar är dock svårt, oavsett vilken metod som används (Denscombe 2018).

Intervjuer är valt som metod då det är fördelaktigt att använda i forskningsstudier av den här typen, med begränsad budget och då information om till exempel känslor, erfarenheter och åsikter är det som undersöks. Intervjuer har även fördelar som att de ger djupgående och detaljerad information. Dessutom tillåts informanterna att lyfta sina synpunkter och idéer,

samt belysa vad de tycker är det centrala och viktigaste (Denscombe 2018). Intervjuer har genomförts i liknande studier, bland annat i en studie av Sopjani et al (2019) som undersökte deltagande och användares roller i ett projekt med syfte att ställa om till ett mer hållbart transportsystem genom införandet av en elektrisk fordonspool.

Semistrukturerade intervjuer ansågs fördelaktigt då det är en flexiblere sorts intervju som ger möjlighet för den intervjuade att svara utförligt och utveckla sina tankegångar (Denscombe 2018). Det ger den intervjuade möjlighet att berätta utifrån sitt eget synsätt och utveckla och styra svaren efter eget tycke (Leavy 2017). Semistrukturerade intervjuer tillåter även att frågorna förändras och utvecklas under forskningsprojektets gång vilket kan vara fördelaktigt då intressanta undersökningsspår kan undersökas djupare och vidare (Denscombe 2018). Detta förekom i denna undersökning, där intervjuguiden delvis förändrades på grund av tidigare intervjudeltagares svar.

Intervjuerna som genomfördes var personliga intervjuer. Fördelarna med denna typ av intervju är att de är lätta att arrangera och kontrollera, och även att informationsbearbetningen blir lättare att genomföra (Denscombe 2018). I denna forskningsstudie hade även fokusgrupper kunnat tänkas vara en lämplig intervjumetod, då det möjliggör att flera personers åsikter och resonemang kan komma fram genom diskussioner. Gruppdiskussioner är ett bra medel för att belysa viktiga aspekter och bakomliggande faktorer till deltagarnas åsikter och kan hjälpa till att svara på frågor om *varför* deltagarna har de tankarna som de har, och inte bara *vad* det är för tankar (Denscombe 2018). Att personliga intervjuer ändå valdes beror främst på att de är enklare att genomföra på grund av sin flexibilitet gällande tider och möteslokaler. Det ansågs lättare att få potentiella deltagare att ställa upp på personliga intervjuer än gruppdiskussioner. Det är möjligt att gruppdiskussioner hade kunnat ge mer djuplodande resultat, men för den här undersökningen ansågs det viktigare att få tillräckligt många intervjudeltagare och att var och en av deras åsikter kom fram ordentligt.

4.3 Metodkritik

Det finns viss kritik mot intervjuer som metod. Det är bland annat att det kan vara svårt att validera att det som informanterna säger stämmer överens med det de gör, tänker och tycker. Informanterna kan även påverkas av intervjuarens identitet, den så kallade intervjuareffekten, och svara på olika sätt beroende på hur personen som intervjuar dem uppfattas och vilka svar de tror att forskaren vill ha (Denscombe 2018). För att minimera intervjuareffekten anlades en så neutral hållning som möjligt under intervjuerna, och informanten tilläts prata mycket fritt. För att validera bilpooldeltagarnas svar intervjuades en expert inom området.

Även tillförlitligheten och konsistensen kan vara svår att uppnå vid semistrukturerade intervjuer. Informationen som samlas in kan påverkas av situationen, kontexten och intervjudeltagarna (Denscombe 2018). För att öka konsistensen var det vissa frågor som ansågs viktigare som ställdes i samtliga intervjuer med bilpoolens deltagare, samtidigt som vissa mindre viktiga frågor kunde variera om de togs upp eller inte.

4.4 Undersökningspopulation och urval

Urvalet av informanter är baserat på en deltagarlista från bilpoolspiloten i Tomelilla kommun och Sjöbo kommun. Alla personer som registrerat sig i bilpoolen kontaktades, både sådana som använt poolen och inte. Dessa var totalt elva personer, fördelade i de båda kommunerna. Bilpoolsdeltagarna valdes på grund av deras kunskaper och insikter om bilpoolen. En fördel med urvalet är att kontaktandet av personerna inte var så tidskrävande, då projektledaren redan hade kontaktuppgifter till alla bilpoolsdeltagare. En nackdel är att urvalsgruppen är väldigt begränsad, vilket innebär att det kan vara svårare att få tillräckligt många personer att ställa upp i undersökningen.

4.5 Bortfall

Personerna kontaktades via bilpoolens projektledare på kommunen. Projektledaren tog kontakt med bilpoolsdeltagarna i förhoppning om att det skulle ge ökat intresse bland deltagarna att ställa upp på en intervju om samarbetet med kommunen framgick tydligt. Förhoppningen var att deltagarna skulle känna att de gynnades av att vara med i undersökningen då kommunen skulle få del av informationen och kunna använda den som en del av bilpoolsprojektets utvärdering och underlag för utformandet av framtida mobilitetslösningar. Detta stöds av Hoffmann som menar att bidragande av kunskap, åsikter och värderingar kan motiveras av en vilja att kunna förändra och utforma produkter utifrån sina egna behov och önskningar (Hoffmann 2007). Även att något känns relevant och viktigt för personen i fråga kan väcka engagemang och deltagande (Barki & Hartwick 1989). Utifrån dessa studier, och att det endast var tre av bilpoolens totalt elva deltagare som ville ställa upp på en intervju, kan det diskuteras och spekuleras i vad det låga deltagandet berodde på. Kanske fann inte bilpoolsdeltagarna det relevant för dem personligen att delta i studien, eller så framgick det inte tydligt nog att deras åsikter skulle kunna ha någon påverkan på projektet och framtida satsningar. Även andra faktorer, såsom tidsbrist eller bristande intresse kan också vara bakomliggande förklaringar.

För att möjliggöra ett så högt deltagande som möjligt, och minimera faktorer som till exempel tidsbrist, var tiderna för intervjuer flexibla. Intervjupersonerna gavs möjlighet att bestämma när intervjun skulle genomföras och om de ville genomföra den digitalt eller genom en fysisk träff.

Ytterligare något anmärkningsvärt är att trots att bilpoolen är belägen på fyra olika platser i kommunerna så var det endast personer som använde bilpoolen i Brösarp som svarade på intervjufrågan. Detta skulle kunna bero på att bilpoolen i Brösarp är den som används mest av de fyra bilpoolerna³.

³ Projektledaren för bilpoolen, e-mail 2022-05-06

Ytterligare en problematik med intervjustudien är att två av tre intervjupersoner endast hade använt bilpoolen en gång vardera, vilket skulle kunna ha att göra med att bilpoolen är relativt nyöppnad och endast har funnits sedan februari (Tomelilla kommun 2022d). Detta gör det svårt att undersöka vad bilpoolen har för effekter vid ett kontinuerligt användande av den. Därmed kommer resultaten att tolkas med detta i åtanke, på ett mer spekulativt sätt. Det kan även anses problematiskt att alla som intervjuades är äldre, och att de därför inte speglar befolkningen och bilpoolsanvändarna i stort. Invånarna i Tomelilla har dock något högre medelålder än rikssnittet, 44,4 år respektive 41,6 år (Statistikdatabasen 2022d; Statistikdatabasen 2022e), och medelåldern hos befolkningen i landsbygdsområden i Tomelilla kommun särskilt hög i förhållande till övriga skånska kommuner (Region Skåne 2017), vilket gör att denna överrepresentation av äldre inte behöver utgöra en så stor felkälla utan speglar befolkningsunderlaget.

För att minimera effekterna av ett lågt intervjudeltagande, lågt användande av bilpoolen, samt hög ålder bland intervjudeltagarna kontaktades även en sakkunnig inom området, för att validera bilpooledeltagarnas svar. Detta i enlighet med Denscombe, som menar att validiteten hos datan kan kontrolleras med hjälp av informantriangulering, där olika informationskällor används (Denscombe 2018). Den sakkunnige intervjuades kring sina erfarenheter och kunskaper om bilpooler och hållbart resande i andra sammanhang. Under intervjun diskuterades även vilka drivkrafter människor har till att resa mer hållbart, och vilka påverkansåtgärder som kan användas för att ställa om till ett mer hållbart resande. Den sakkunniga valdes utifrån sina kunskaper i ämnet. Enligt Denscombe är intervjuer ett bra sätt för att få tillgång till privilegierad information från nyckelpersoner som besitter särskilda kunskaper och erfarenheter inom området (Denscombe 2018).

4.6 Etik och anonymitet

Intervjupersonernas anonymitet säkrades genom att deras namn byttes ut och de riktiga namnen inte uppgavs i uppsatsen. Eftersom deltagarna i bilpoolen endast är elva stycken kan det anses vara svårt att garantera deras anonymitet. Då listan på vilka som deltar i bilpoolen endast är tillgänglig för kommunen finns det inga större risker att allmänheten kan identifiera personerna. Vidare undersöker projektet ingen känslig information eller sårbara grupper och därför anses inga ytterligare försiktighetsåtgärder kring anonymitet behöva vidtas.

Alla ljudinspelningar och övrigt material har behandlats med konfidentialitet och avses raderas efter uppsatsens inlämning.

4.7 Genomförande

Tabell 4.7: Tabell över intervjupersoner, roll, datum och tid, plats och längd för intervjun

| Intervjuperson | Roll | Datum och tid för intervjun | Plats för intervjun | Intervjuns längd |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------|
| Intervjuperson 1 "Anna" | Deltagare i bilpoolen | 2022-04-20, kl 16:00 | Brösarp | 10:00 |
| Intervjuperson 2 "Åke" | Deltagare i bilpoolen | 2022-04-25, kl 13:00 | Online, Zoom | 16:18 |
| Intervjuperson 3 "Sven" | Deltagare i bilpoolen | 2022-04-25, kl 15:00 | Online, Microsoft Teams | 15:29 |
| Intervjuperson 4 | Sakkunnig | 2022-04-26, 11:30 | Online, Zoom | 18:59 |

Totalt var det tre personer från bilpoolen, samt en sakkunnig inom området som valde att medverka på intervju. Detta efter att en intervjuförfrågan och två efterföljande påminnelsemail hade skickats ut till bilpoolens elva deltagare. Det första påminnelsemaillet skickades ut en vecka efter intervjuförfrågan, och det andra skickades ut efter ytterligare en vecka. Den sakkunnige kontaktades efter att bilpoolsdeltagarna hade intervjuats.

Efter att intervjudeltagarna hade lämnat sitt medgivande till intervju bestämdes tid och plats för intervjun. Ett samtyckesformulär som uppgav uppsatsens syfte, urvalet av deltagare, intervjuns förväntade längd, information om inspelning och konfidentialitet samt hur det insamlade materialet skulle användas och behandlas, skickades ut och signerades av samtliga intervjudeltagare.

Tre av intervjuerna genomfördes via de digitala mötesverktygen Zoom och Teams, och en intervju genomfördes hemma hos informanten. Eftersom de internetbaserade intervjuerna genomfördes med visuell kontakt anses de ha samma för- och nackdelar som fysiska intervjuer (Denscombe 2018), och båda intervjutyperna kan därför anses vara likvärdiga. Semistrukturerade intervjuguider följdes under samtliga intervjuer (se bilaga 1 och 2). Olika intervjuguider användes för de som intervjuades i egenskap av deltagare i bilpoolen och den sakkunnige inom hållbart resande. Intervjuguiden för deltagarna i bilpoolen förändrades och utvecklades något under projektets gång. Intervjuerna spelades in, i vissa fall med både ljud och bild och i andra fall, när det inte var möjligt, endast med ljudupptagning.

Efter att varje intervju genomförts så transkriberades den. Enligt Denscombe är transkribering fördelaktigt att genomföra då det ger en överblick över det insamlade materialet, och underlättar vidare bearbetning, sökning, jämförelse och analys av datan (Denscombe 2018). Eftersom materialet inte var så stort ansågs det inte behöva kodas. Istället genomfördes ett subjektivt urval, där det som var intressant och relevant utifrån frågeställningar och tema lyftes fram.

4.8 Litteraturöversikt

Utöver intervjuer har en litteraturöversikt gjorts över tidigare forskning. Endast källor med hög trovärdighet har använts för att säkerställa en så korrekt översikt som möjligt. Källorna söktes främst efter på olika databaser, däribland Google Scholar och LUBsearch. Sökord som *hållbar mobilitet*, *hållbar transport*, *mobilitet landsbygd*, *hållbart resande landsbygd*, samt deras engelska motsvarigheter har använts i olika kombinationer.

4.9 Samarbetet med Tomelilla kommun och Sjöbo kommun

Som framkommit i uppsatsen har denna studie delvis genomförts i samverkan med Tomelilla kommun och Sjöbo kommun. Samarbetets syfte har varit att genom att låta kommunerna ta del av uppsatsen och dess resultat, bidra till ytterligare och djupare information kring hur användningen av bilpoolen ser ut. Detta kan användas i utvärderingen av projektet samt vara ett stöd för utvecklandet av det eller liknande projekt.

Samverkan sträcker sig till mailväxlingar med projektledaren för bilpoolen, där bland annat anonymiserade deltagarlistor och projektinformation delats. Vidare har projektledaren varit behjälplig med att skicka ut både intervjuförfrågningar och påminnelsemail till alla deltagare i bilpoolen. Även en arbetsdator med tillgång till intranätet och en intern mailadress har tillhandahållits.

Det har inte funnits varken krav eller förväntningar på specifika resultat, eller inblandning i uppsatsens frågeställningar eller syfte från kommunens eller projektets sida. Därmed har uppsatsen kunnat skrivas utifrån ett opartiskt förhållningssätt.

5. Resultat och analys

I detta kapitel presenteras och analyseras resultaten av undersökningen. Kapitlet inleds med personporträtt över de som använder bilpoolen i Brösarp, för att sedan övergå till en kombinerad resultat- och analysdel. I den kombinerade delen analyseras resultaten från intervjuerna och jämförs samt sätts i teoretiska sammanhang utifrån tidigare presenterade teorier och forskning.

5.1 Personporträtt av bilpoolsanvändarna

Anna, 87 år, Brösarp

Anna sålde sin bil för några år sedan, och har under en tid funderat på att gå med i en bilpool då hon tycker att idén är väldigt tilltalande. Hittills har hon bara använt poolbilen en gång, för att lära sig hur den fungerar. Hon tycker att tekniken och det digitala är svårt, och hade inte kommit igång i användandet om det inte var för ortens poolbilsansvariga som hjälpt henne med bokning och att visa hur allt fungerar.

Anna är intresserad av hållbar utveckling, men ser bilpoolsanvändandet som en liten extra lyx, då hon i vanliga fall redan tar sig runt hållbart på cykel eller med buss. En bil behöver hon för ärenden när hon behöver transportera saker. Hon ser många praktiska fördelar med att inte äga en bil, såsom att slippa tvätta, tanka och städa den.

Anna skulle också vilja använda poolbilen för att åka på utflykter med sin hund, men stöter där på problem. Dels får hundar inte följa med i bilen, och dels blir kostnaden för hög.

“det är på nåt sätt kostnaden per tur som bestämmer, och då har jag tänkt någonting som skulle vara underbart. Få lov att ta hunden med sig ner till stranden, och så vara där några timmar. Men timkostnaden för att disponera bilen är så hög, så det skulle jag inte riktigt kunna göra.” (Intervjuperson 1)

Åke, 66 år, Brösarp.

Åke gick med i bilpoolen eftersom han har ett stort intresse för hållbarhet och för att han var nyfiken på att testa för se hur det fungerade. Hans resvanor är ganska oregelbundna, och han använder hushållets bil någon gång i veckan, och bussen varannan vecka. Han spelar i band och har ett arbete som kräver att han ibland har tillgång till bil under längre perioder. Därför ser han inte att han i nuläget skulle kunna sälja sin egen bil och endast använda poolbilen.

“behöver jag då använda den i mitt jobb då så är det ju lite längre turer och det kan vara, det är ju över veckor, och jag måste vara hundra procent säker på att jag har tillgång till en bil då.” (Intervjuperson 2)

På sikt tror han dock att han skulle kunna sälja bilen och förlita sig till en bilpool. I alla fall om den kunde kombineras med andra mobilitetslösningar som till exempel grannbil, och om kollektivtrafiken byggs ut.

Åke tycker att det är väldigt positivt att poolbilen är en elbil. Han är nöjd med hur bilen och tekniken fungerar, och tycker att det är väldigt lätt att boka den. Han efterlyser dock ett instruktionsblad som följer med i bilen, då han inte är van vid elbilar. Han ser stora fördelar med bilens placering och tillgänglighet, att man inte måste åka långt för att kunna använda den.

Sven, 74 år, Brösarp.

Sven är pensionär och använder poolbilen som komplement till hushållets bil. Hans fru jobbar och behöver bilen för att pendla till jobbet. Sven behöver bara bil vid enstaka tillfällen, och använder då poolbilen.

“Hon jobbar ju på kontoret i tre dagar, sen är hon hemma de andra, så vi planerar ju så att hon kan vara hemma de dagar som jag behöver bilen. Men när det kör ihop sig, då tar jag poolbilen.” (Intervjuperson 3)

I nuläget ser Sven inte att det skulle vara möjligt att sälja den egna bilen och endast förlita sig på bilpoolen. Den egna behövs för pendling vilket en poolbil inte skulle kunna ersätta eftersom kostnaderna då skulle bli för stora på grund av bilens timavgift. Som komplement fungerar dock poolbilen utmärkt och blir ett billigare alternativ än att ha en andrabil som för det mesta får stå oanvänd.

“Vi hade ju aldrig, så lite som jag använder bilen så skulle ju vi inte kunna ha två bilar, det är ju alldeles för dyrt. [...] Det där med att ha två bilar, ja det hade vi ju när jag också jobbade, men jag menar, som pensionär behöver man ju inte ha en bil som står här nere kanske fem dagar i veckan.” (Intervjuperson 3)

Han framhåller även att poolbilen har stora fördelar över bussen, både eftersom det går att frakta större saker, och eftersom bussens tidtabell inte alltid passar med tider för till exempel läkarbesök.

Sven tycker att appen och tekniken fungerar väldigt bra och är lätt att använda. Han tycker att det var extra lockande med bilpoolen eftersom det var en elbil. I framtiden, efter att även hans fru gått i pension, tror han att det skulle vara möjligt att sälja den egna bilen och förlita sig enbart på bilpoolen och kollektivtrafiken.

5.2 Användningsområden, drivkrafter och barriärer

Tabell 5.2: Sammanställning av användningsområden, drivkrafter, barriärer, vad som fungerar bra samt vad som fungerar sämre, som användarna upplever hos bilpoolen.

| | |
|------------------------------|---|
| Användningsområden | Nyfikenhet - testa hur bilpoolen fungerar. Komplement till kollektivtrafik och cykel - möjliggör frakt och transport vid t.ex. inköp. Komplement till kollektivtrafik - under tider på dygnet kollektivtrafiken inte går, eller när den går mer sällan. Komplement till kollektivtrafik - fungerar bättre vid behov att passa specifika tider, t.ex. läkarbesök. Komplement till den egna bilen - extrabil. |
| Drivkrafter | Nyfikenhet kring att testa bilpool. Spännande med elbil. Slippa äga flera bilar - tillgänglig vid behov. Billigare än att äga två bilar. Slippa underhåll (städa, tvätta, besikta) av egen bil. |
| Fungerar bra med bilpoolen | Bilpoolsansvarig som kan hjälpa till att komma igång. Appen fungerar bra. Närheten till poolbilen - slippa åka långt för att hyra en bil. Lätt att använda. |
| Barriärer | Svårt att förstå det digitala. Ovana vid elbil. Förbud mot husdjur. Timkostnad dyr. Uppfyller inget behov pga egen bil. Ej garanterad tillgänglighet. Osmidigare än egen bil pga ej placerad vid hemmet - jobbigt vid frakt/transport. Kan inte spontanköra - viss planering och framförhållning krävs. |
| Fungerar sämre med bilpoolen | Saknas instruktioner kring användande - t.ex. laddning. |

I tabellen ovan sammanställs de användningsområden, drivkrafter, barriärer och vad som fungerar bättre och sämre med bilpoolen, utifrån vad som framkommit av intervjuerna med bilpoolens deltagare. Sammanställningen visar att de huvudsakliga användningsområdena som uppges är en nyfikenhet att prova på bilpoolen, samt att använda den som komplement till andra transportsätt. Att en bilpool i landsbygdsområde kan vara ett värdefullt komplement till kollektivtrafik visar även tidigare studier (Shibayama 2013) på. De drivkrafter som finns kring bilpoolsanvändandet är nyfikenhet kring att testa hur en bilpool fungerar och att köra elbil. Att elbil kan vara attraktivt uppmärksammas även i annan forskning om bilpooler på landsbygder (Liao et al 2018), och kan också tänkas kunna kopplas ihop med intresset för hållbar utveckling som flera intervjupersoner uppger sig ha (Intervjuperson 1; Intervjuperson 2). Det finns även drivkrafter i form av att personen kan slippa äga två (eller flera) bilar, och istället använda poolbilen som extrabil. Detta kan vara fördelaktigt både av ekonomiska skäl och för att slippa underhåll och skötsel av flera bilar.

Intervjupersonerna uppger flera saker som fungerar bra med bilpoolen, bland annat att appen fungerar bra och att den och bilen är lätt att använda. Ett enkelt digitalt bokningssystem lyfts även av annan forskning (Shibayama et al 2013) fram som en bidragande faktor för en framgångsrik bilpool. Närheten till bilpoolen från bostaden framkommer i studier av Liao et al (2018) som en faktor för bilpoolens attraktivitet, och överensstämmer också med resultaten från intervjuerna i den här undersökningen. Av intervjuerna framhålls det också att något som fungerar bra är att det finns en bilpoolsansvarig som kan hjälpa till att komma igång med bilpoolen. Den bilpoolsansvariga visar sig kunna överbrygga en del av de barriärer som finns kring användandet av bilpoolen.

Barriärerna som uttrycks under intervjuerna är bland annat att det finns svårigheter med att förstå det digitala och att användarna inte är vana vid elbil och på grund av detta kan få problem. Även regler som att husdjur inte får medtagas upplevs vara ett hinder för användningen, samt att timkostnaden anses vara hög. Dessa hinder kommer att diskuteras mer djupgående senare i kapitlet.

Något som också tas upp av intervjupersonerna är att de inte upplever något behov av en bilpool, då de redan har en bil eller på annat sätt har löst sitt mobilitetsbehov. Intervjupersonerna uppger även att det inte går att garantera tillgängligheten av bilen, samt att det inte går att köra oplanerat är hinder kring användandet. Att poolbilen är placerad en bit från hemmet upplevs också utgöra ett hinder, då det kan vara besvärligare när bilen ska lastas.

En intervjuperson uppmärksammade att det inte finns någon typ av information eller instruktioner kring hur bilen används, till exempel angående laddning, vilket han tyckte var något som fungerade sämre med bilpoolen.

5.3 Poolbilen som komplement till egen bil och kollektivtrafik

Något som tydligt framgår av intervjuerna är att bilpoolen framför allt används som komplement till den egna bilen. Två av tre av de intervjuade hade tillgång till egen bil i hushållet, och båda menade på att det inte skulle fungera att sälja bilen och förlita sig på bilpoolen som deras livssituationer ser ut i dagsläget.

“Jag har den ju inte som min ordinarie bil för det hade ju inte fungerat” (Intervjuperson 3)

En anledning till varför bilpoolen inte kan ersätta den egna bilen är att det inte fungerar i arbetssammanhang. Det kan dels ha att göra med att man måste kunna förvissa sig om att bilen är tillgänglig när man behöver den, samt under längre perioder (Intervjuperson 2). Dels kan det bero på att kostnaden för den blir för hög om den ska användas endast för pendling, på grund av timpriset (Intervjuperson 3).

Intervjupersonerna som äger egna bilar ställer sig positiva till hur bilpoolen fungerar som komplement i dagsläget, och ser även att de i framtiden skulle kunna sälja sin egen bil och

enbart förlita sig till bilpoolen i kombination med andra kollektiva mobilitetslösningar. Detta styrks även av en holländsk studie (Liao et al 2018), vars resultat visade att ett flertal kunde tänka sig att ersätta det egna bilägandet med poolbil.

“Men jag tror absolut att det skulle, på sikt tror jag absolut att jag skulle kunna använda det ja. Det är jag säker på. Och ifall man hittar olika sätt att kombinera det, kanske det med grannbil eller liknande. Eller om de allmänna kommunikationerna kanske byggs ut lite grann.” (Intervjuperson 2)

Även intervjupersonen som inte ägde en egen bil ser fördelar med hur en poolbil kan fungera som ett viktigt komplement till cykel och buss. Poolbilen underlättar och möjliggör ärenden som är svåra att utföra med cykel eller buss, såsom större inköp och transport.

“För det finns saker man inte kan göra per cykel. Åka och köpa blommor till exempel, till trädgården. Det blir svårt att göra på buss också, ska man få dem med sig.” (Intervjuperson 1)

Förutom som frakt- och transportverktyg anses bilpoolen vara ett bra komplement till kollektivtrafiken genom att den är tillgänglig under de tider på dygnet när kollektivtrafiken inte är det.

“Sen är det naturligtvis på helger och sånt. Då är det ju, om man nu skulle förlita sig på buss helt och hållet, så har man ju det här att, då kommer vi inte hem. Blir klockan efter halv tio och vi har nu tagit oss till Tomelilla så kommer vi inte hem till exempel på helgerna.” (Intervjuperson 2)

Poolbilen kan också vara ett bra komplement till kollektivtrafik då personerna inte behöver anpassa sig till tidtabeller och begränsade avgångar. Det ger användaren en frihet som kollektivtrafiken inte kan ge. Att ta poolbilen till tidsberoende ärenden, som till exempel läkarbesök, kan fungera bättre än att ta kollektivtrafik (Intervjuperson 3). Det finns också stora fördelar med poolbil under helgen, då kollektivtrafiken går mer sällan och resorna med till exempel buss därför tar mycket längre tid än på vardagar (Intervjuperson 2). Att bilpoolen kan fungera som ett bra komplement till kollektivtrafik under tiderna på dygnet då kollektivtrafiken har färre avgångar visar även annan forskning på, bland annat studier från den österrikiska landsbygden (Shibayama et al 2013). Resultaten visar att bilpoolen kan fylla en viktig funktion genom att utgöra en mer flexibel mobilitetslösning än kollektivtrafiken. Genom att ha tillgång till en bilpool ges byns invånare tillgång till samhällsnyttiga tjänster, och kan röra sig runt i samhället på ett friare sätt, utan att behöva äga en egen bil. Det skulle kunna hävdas att bilpool därmed skulle kunna uppfylla ett behov som finns på landsbygden och utgöra ett mer hållbart resealternativ.

5.4 Hinder med användandet av bilpoolen

5.4.1 Uppfyller inget behov

Som tidigare nämnts äger två av de intervjuade redan en bil. Detta, menar en av dem, gör att bilpoolen inte egentligen uppfyller något behov för honom (Intervjuperson 2). Kommentaren stämmer överens med den sakkunnige som intervjuades, som menar att ett hinder för användandet av bilpooler på landsbygder kan vara att personer boende i dessa områden redan har löst sina mobilitetsbehov genom att äga en bil (Intervjuperson 4).

5.4.2 Tekniken och det digitala

Ett annat hinder som togs upp av en av intervjupersonerna var att tekniken är svår att förstå och komma igång med, och att det kan ta tid att vänja sig vid att köra och tanka en automatisk elbil när man är van vid manuella bilar som tankas med fossila bränslen. Även det digitala tyckte intervjupersonen, som är 87 år, är svårt och uppgav att det utgjorde ett hinder för henne (Intervjuperson 1). Det digitala, i form av smarta telefoner och appar, har också i tidigare studier framkommit vara exkluderande för framför allt äldre personers användande av delningstjänster (Trafikanalys 2016). För att motverka en sådan exkludering i den här bilpoolen så finns det en person som är ansvarig för bilen och kan lära ut hur både appen och bilen fungerar. Intervjupersonen trycker på vikten av att den bilpoolsansvarige har kunnat hjälpa henne att komma igång med bilpoolen.

“hade jag inte fått stöd utav [den bilansvariges namn, författarens anm.] så hade jag inte över huvud taget kommit igång, den saken är klar.” (Intervjuperson 1)

Detta belyser ett tydligt behov som finns och som är viktigt att det möts för att fler ska kunna få tillgång till bilpoolen, och för att den ska fungera inkluderande. Det visar också på ett bra sätt att lösa ett hinder på, genom att en lokalt förankrad person visar hur det fungerar. Detta skulle även kunna ses som ett sätt att skapa en acceptans bland invånarna, vilket Banister (2008) menar är centralt för att kunna uppnå en omställning till ett mer hållbart resande. Att en lokalt förankrad person är ambassadör eller ansvarig för bilpoolen kan också fungera bra som marknadsföring för bilpoolen, då denna person har en naturlig ingång och tillgång till andra av byns invånare. En sådan person kan dessutom tänkas ha större tillförlitlighet bland de övriga invånarna. Personen skulle på så vis också kunna tänkas bidra till norm- och kulturskifte i orten, och kunna bidra till att den skiftar från att äga egen bil till ökat bildelande. Enligt Region Skåne (2017) är kulturen på en plats av vikt för de mobilitetsval som görs.

5.4.3 Kostnaden

Flera av de intervjuade bilpoolsdeltagarna pekade på att kostnaden för bilpoolen begränsar deras användande av den. Timkostnaden framhålls vara ett problem som hindrar dem från att använda poolbilen i sammanhang som utflykter och arbete (Intervjuperson 1 och 3). Detta skulle kunna kopplas ihop med forskning som visar på att den förväntade eller förmodade kostnaden kan påverka en persons transportval (Ramos et al 2019), och även att kostnad, tillsammans med tid och bekvämlighet, är viktiga faktorer i transportvalet (Novikova 2017).

Även den sakkunnige i ämnet belyser att ekonomi och kostnader kan vara ett potentiellt hinder. Han menar att en potentiell bilpoolsanvändare ofta reagerar på priset per resa och blir tveksam, och samtidigt missar att räkna ut den totala kostnaden för bilägande (Intervjuperson 4). Intervjupersonen menar därför att det kan vara bra att tydligt kommunicera när det är lönsamt med bilpool, och viktigt att synliggöra den totala kostnaden för att äga en bil. Det kan också vara fördelaktigt att marknadsföra poolbilen som en andrabil till hushållet, och inte som en helhetslösning. Detta bland annat eftersom boende på landsbygder ofta har löst sitt mobilitetsbehov och redan äger en bil, samt att de använder den ofta och att det därmed blir mer lönsamt att äga den (Intervjuperson 4). I intervjun med Intervjuperson 3 framkom det att att det är just i egenskap av kompletterande andrabil som poolbilen blir ekonomiskt lönsam för hushållet. Som enda bil hade den utgjort för stora kostnader, men i egenskap av komplement blir det billigare att använda poolbilen än att äga en andrabil (Intervjuperson 3).

5.5 Svårt att lämna bilen helt

Bilbundenheten i dagens samhälle kan tänkas ha stark koppling till det bilsamhälle och bilen som norm som Lundin (2008) beskriver. De förutsättningar som invånarna i Brösarp upplever idag, med begränsad kollektivtrafik och ett upplevt behov av bil, kan tänkas bero till stor del på den anpassning efter bilen som samhället genomgått. Den brist på kollektivtrafik som idag upplevs av intervjupersonerna (Intervjuperson 2; Intervjuperson 3) skulle kunna kopplas till utvecklingen som bilismen fick göra på bekostnad av andra trafikslag som prioriterades ner. Då bilen länge har varit norm i samhället har till exempel tågtrafik och annan kollektivtrafik inte satsats på lika mycket (Lundin 2008), vilket kan ha bidragit till de undermåliga mobilitetsalternativ som finns idag. Detta skulle kunna utgöra grunden för behovet av att äga en bil som finns hos flera av intervjupersonerna, och därmed också utgöra en barriär för att gå ifrån den privatägda bilen för att istället använda bilpoolen.

Även de aspekter som uppmärksammas av Urry (2004) kan bidra till att förklara privatbilens attraktionskraft. Urry menar att bilen erbjuder en flexibilitet och bekvämlighet som inget annat transportslag hittills har kunnat erbjuda, och ger bilägaren ständig tillgång till förflyttning (Urry 2004). Falkemark (2006) beskriver vidare bilen som en frihetsskapare. Med en bilpool begränsas denna flexibilitet och frihet något, eftersom användarens resa till viss del behöver planeras innan för att bilen ska kunna bokas. Detta är något som tas upp av intervjupersonerna som problem med bilpoolen, att resan måste planeras innan (Intervjuperson 3) och att tillgängligheten till bilen inte är säker när behovet uppstår (Intervjuperson 2). Dock kan poolbilen användas på ungefär samma sätt som privatbilen under färd, där användaren lägger upp sin resa på valfritt sätt. Bilpoolen kan också dra nytta av de förutsättningar som bilsamhället har utformat för bilanvändning. En övergång från egen bil till poolbil skulle utifrån det synsättet kunna tänkas vara lättare än att övergå till en annan typ av färdmedel, och ses som ett steg på vägen bort från det bilsamhälle och bilberoende som finns idag, genom att vara en mobilitetslösning som erbjuder bilens fördelar, men på ett mer hållbart sätt.

Urry (2004) beskriver ett framtida samhälle där bilägande inte längre krävs, där mobilitetslösningarna istället är behovsstyrda. Framväxten av bilpooler skulle kunna ses som en tendens till detta.

5.6 Bilpoolen kan öka den sociala inkluderingen men också öka exkluderingen

Som komplement till kollektivtrafik kan bilpoolen fungera extra bra i landsbygdskontext sett utifrån invånarnas möjlighet till social inkludering. I intervjuerna uttrycks tankegångar om den begränsade mobilitet som invånarna kan uppleva då kollektivtrafik inte erbjuds under alla tider på dygnet (Intervjuperson 2). Bilpoolen skulle i ett sådant fall kunna vara en lösning för en ökad mobilitet. Enligt Cass et al (2005) är tillgänglighet och mobilitet viktigt för att en person ska känna sig inkluderad i samhället. Detta, fortsätter Cass et al, innebär också att otillräckliga och begränsade rese-möjligheten kan vara en grund för diskriminering och ökade orättvisor (Cass et al 2005). Genom att ha tillgång till en bilpool kan invånarnas mobilitetsbehov lösas även under tider på dygnet när kollektivtrafiken inte går, och på så vis kan även den sociala inkluderingen öka. Att ha ökade mobilitetsmöjligheter under kvällar och helger kan vara viktigt för att invånarna ska kunna träffa vänner och familj. Av intervjuerna framgick det att en bilpool, till skillnad från kollektivtrafik, gör att invånarna kan vara mer fria att röra sig längre under kvällar och helger när kollektivtrafiken är mer begränsad eller obefintlig (Intervjuperson 2). Cass et al menar att inte bara samhällsnyttiga funktioner, utan även det sociala nätverket, är viktigt för den sociala inkluderingen (Cass et al 2005). Utifrån detta kan en bilpool ses som en möjlighet för att öka den sociala inkluderingen, och minska orättvisor och exkludering i samhället. Bilpoolen erbjuder landsbygdsborna, som annars är bundna till att ha en egen bil eller anpassa sig till kollektivtrafik, ett mer hållbart transportsätt som även är flexibelt och behovsanpassat.

Viktigt är dock att påpeka att en bilpool inte kan lösa alla personers mobilitet, vilket är problematiskt ur perspektivet hållbar mobilitet. Både Banister (2008) och Pettersson (2014) uttrycker rättviseaspekten i sina definitioner och texter, och menar att det är viktigt att alla individers mobilitetsbehov tillgodoses. För att få använda bilpoolen finns det bland annat krav på körkort vilket kräver att personen bland annat uppnått en viss ålder. Dessutom krävs det att användaren innehar en viss ekonomi för att klara den kreditupplysning som görs. Enligt tidigare studier har det visat sig att det främst är medel- och höginkomsttagare som använder bilpool, snarare än de som inte har råd med eget bilägande (Trafikanalys 2016). Krav på körkort och viss ekonomi gör att delar av invånarna exkluderas från bilpoolen. Bland de som exkluderas ingår de grupper som ur ett mobilitetsperspektiv är mest utsatta, vilket enligt Berg och Ihlström (2019) överrepresenteras av barn, äldre, låginkomsttagare och funktionsnedsatta. Dessa grupper, som är i störst behov av ökad tillgänglighet och mobilitet, är alltså även de som exkluderas från bilpoolen. Därmed löser det inte heller den sociala exkludering som dessa grupper eventuellt upplever.

5.7 En annan typ av bilpool?

Studier visar på att kommuners eller myndigheters inblandning i bilpooler på landsbygden kan vara avgörande för hur bilpoolen kommer att lyckas (Shibayama et al 2013; Berg & Thoresson 2017). Att Tomelilla kommun och Sjöbo kommun är grundarna till bilpoolen som undersöks i den här studien skulle därför tala för att den kan bli framgångsrik. Flera studier pekar på att det är svårt för kommersiella bilpooler att gå runt ekonomiskt på grund av det glesa kundunderlaget på landsbygder (Liao et al 2018; Riksdagen 2020). Som bilpoolen har fungerat under pilotstadiet har deltagarna bjudits på startavgift och fått en summa pengar att resa för för att kunna prova på bilpoolen (Tomelilla kommun 2022d). Långsiktigt kan det tänkas vara svårt för kommunen att fortsätta finansiera deltagandet ekonomiskt. Kanske talar detta för att en annan typ av bilpool, möjligen en kooperativ, därför skulle fungera bättre i sammanhanget på längre sikt.

Resultaten som framkommit i denna studie visar på att några av de egenskaper som andra typer av bilpooler har kanske även skulle kunna fungera bättre för den här bilpoolen. Vissa av hindren som finns kring den här bilpoolen finns inte hos andra typer av bilpooler. En kooperativ bilpool, där bilen ägs gemensamt av en grupp personer, behöver till exempel inte ha en timavgift då den inte är vinstdrivande (Trafikanalys 2016). Detta skulle eliminera det hinder som användarna idag menar att timavgiften utgör. Däremot skulle en kooperativ bilpool kanske kräva mer arbete från användarna, vilket framhålls i intervjuerna som en fördel med dagens bilpool, att slippa underhållet och skötseln av den (Intervjuperson 1). Vidare pekar resultaten på att vissa regler som finns i användandet av bilpoolen begränsar användarnas bruk av den. Till exempel pekas hundförbud i poolbilen ut som ett hinder för användandet (Intervjuperson 1). I en annan typ av bilpool, till exempel grannbil eller en annan kooperativ bilpool, skulle det kunna tänkas att regler som dessa skulle kunna frångås, då användarna själva kommer överens om vilka regler som gäller för bilen. Det skulle kunna tänkas möjliggöra ett friare användande av bilen, vilket resultaten visar på efterfrågas.

5.8 Bilpool utifrån hållbar mobilitet

Att en bilpool är en hållbar mobilitetslösning har uttryckts i tidigare forskning (SKL 2010). Utifrån de definitioner av hållbar mobilitet som Banister (2008) och Pettersson (2014) presenterar, vilka redogjorts för i tidigare kapitel, styrks detta delvis. En bilpool kan till viss del uppfylla de villkor som ställs för en hållbar mobilitet. Bilpooler har i tidigare forskning setts kunna göra att användarnas bilanvändande successivt minskas efter att de gått med i bilpoolen (Vägverket 2003), och det har även visats att andra trafikslag såsom bland annat cykel och kollektivtrafik ökat i samband med ökat bilpoolsdeltagande (Åkerman & Nyblom 2014). Att vara med i en bilpool kan också möjliggöra för bilpoolsdeltagaren att avstå en eventuell andrabil (Liao et al 2018; Shibayama 2013). Vidare bidrar bilpoolen till en effektivare användning av infrastruktur, då fler personer delar på färre bilar. Enligt Loose (2010) kan en bilpool ersätta upp till 14 privatägda bilar. Eftersom bilen i den här bilpoolen är en elbil är den även resurssnål vilket också är en av aspekterna som Pettersson (2014) lyfter

fram. Något som bilpoolen dock inte kan bidra med är att förkorta reslängder, vilket är en av faktorerna som Banister (2008) menar på ska uppfyllas. Bilpoolen visar sig också vara exkluderande mot vissa grupper av befolkningen, och kan därför inte anses fungera på ett rättvist sätt, vilket är en del av Petterssons (2014) definition, och inte heller fungera för alla, vilket är en del av Banisters (2008) definition.

En bilpool kan alltså i sig självt inte anses vara helt hållbar utifrån de definitioner som den här studien utgår ifrån. Andra insatser behöver också tillkomma för att uppfylla alla kriterier som Banisters och Petterssons definitioner tar upp, och för att inkludera alla invånare i samhället. Detta skulle till exempel kunna vara utbyggnad av kollektivtrafiken, vilket efterfrågas i intervjuerna (Intervjuperson 2; Intervjuperson 3), eller andra möjliga lösningar som utbyggnad av cykelinfrastruktur. Viktigt att belysa är dock att alternativa mobilitetslösningar bör undersökas noggrant innan de genomförs för att säkerställa att de möter invånarnas behov.

Att alternativ och variation av mobilitetslösningar behövs för att täcka invånarnas mobilitetsbehov är något som även kommunen uppmärksammar i sin förstudie (Sjöbo kommun och Tomelilla kommun 2019). Kommunens deltagande i Mobilitet på tvärs gör det möjligt att testa olika sorters mobilitetslösningar. Detta kan förhoppningsvis göra att olika grupper nås och att deras mobilitetsbehov tillgodoses.

5.9 Drivkrafter, beteendeförändringar och att bryta vanor

I intervjun med den sakkunnige belyses att det framför allt finns tre primära drivkrafter till varför människor ställer om till ett mer hållbart resande; miljö, ekonomi och hälsa (Intervjuperson 4). Dessa tre aspekter framhåller även Ramos et al (2020). Miljö-faktorn handlar om att personen utifrån ett miljömässigt perspektiv väljer att resa mer hållbart. Den ekonomiska aspekten drivs av färdmedlets pris. Höga priser leder till mindre bilkörande och högre efterfrågan på pendling med cykel och kollektivtrafik. Det finns också hälsofaktorn, som innebär vinsterna som fås av ett mer aktivt resande. (Intervjuperson 4). Ramos et al menar också att prisändringar kan vara ett tillfälle då personer är mer benägna att bryta sina vanor, då det är under rubbningar eller störningar i vardagen som vanor kan brytas (Ramos et al 2020). Den senaste tidens kraftigt höjda drivmedelspriser skulle alltså enligt teorin kunna fungera som en drivkraft för att bryta vanor och ändra färdmedelssätt, vilket skulle kunna öka intresset att gå med i bilpoolen. Intervjuerna med bilpoolsdeltagarna gav dock inget tydligt stöd för detta, då resultaten tydde på att höjda bränslepriser inte hade varit en drivkraft för deltagarna att gå med i bilpoolen (Intervjuperson 1; Intervjuperson 2).

För att förändra personers resvanor anser den sakkunnige som intervjuades att det första steget är att se till att det finns förutsättningar, ett realistiskt alternativ att påverka mot. Sedan bör målgrupper som kan vara intresserade eller ha behov av lösningen identifieras. Därefter finns det olika sätt att närma sig målgruppen, varav ett är att utgå från normer, attityder och upplevda barriärer (Intervjuperson 4). Genom mjuka åtgärder och MM kan barriärer för att

övergå till ett mer hållbart resande sänkas och normer förskjutas (Söderberg 2021). Attitydsmässigt gäller det att stärka tilltron till lösningen, och belysa fördelarna med den. Utifrån normer kan man påvisa hur samhällets normer tillåter, eller till och med uppmanar, till den specifika lösningen (Intervjuperson 4). Normer, attityder och status kan nämligen kopplas till vilket val av mobilitetslösning som görs (Pronello & Gabourieau 2018). Det kan även vara bra att vända sig mot familj, närstående och vänner och marknadsföra lösningen till dessa. De av målgruppen upplevda barriärerna som finns bör bemötas och försöka undanröjas. Barriärerna kan se olika ut mellan olika fall, men kan till exempel vara brist på information (Intervjuperson 4). Under intervjun med Intervjuperson 2 framgick det att det var intervjudeltagarens fru som hade påverkat intervjudeltagaren att delta i bilpoolen (Intervjuperson 2). Detta visar ytterligare på att familj och vänner kan utgöra viktig påverkan på personer, och att det därför kan vara fördelaktigt att rikta sig till hela hushåll.

En annan faktor som kan bidra till att en person väljer hållbara transportmedel presenteras av Olsson, Huck och Friman (2018). De beskriver att bland annat en positiv attityd och stor ansvarskänsla ökar sannolikheten att personen väljer att resa hållbart, vilket kan kopplas ihop med det uttryckta intresset för hållbar utveckling och deltagandet i bilpoolen som intervjupersonerna uppvisar.

Den sakkunnige inom området menar att den största chansen att få en person att bryta beteenden och vanor för att till exempel gå över till ett mer hållbart resande, är under livsförändringar (Intervjuperson 4). Detta stöds även av annan forskning (Ramos et al 2019). Det kan exempelvis röra sig om personer som nyligen genomgått en separation och nu står utan bil, eller äldre som av olika anledningar använder bilen mindre. Ofta använder inte äldre personer sin bil i lika hög grad som tidigare, vilket skulle kunna göra dem mer benägna att gå med i exempelvis en bilpool (Intervjuperson 4). Även i intervjuerna med bilpoolsdeltagarna uttrycks det att nya livssituationer innebär nya mobilitetsbehov, och att detta skapar möjligheter och drivkraft att gå med i bilpool. Intervjuperson 3 ser en stor fördel att som pensionär ha poolbilen som extrabil vid behov istället för att äga en andrabil, och har förhoppningar om att helt kunna övergå till bilpoolen och sälja den egna bilen när även partnern gått i pension. Intervjuperson 1 uttrycker att hon inte längre har behov av en privat bil, bland annat på grund av det lilla mobilitetsbehov hon har.

För att fler ska gå med i bilpoolen är det viktigt att grupper som är i behov av den identifieras, för att mjuka, MM-åtgärder, i form av påverkanskampanjer som till exempel information och marknadsföring ska kunna riktas till dessa (Intervjuperson 4). För att tolka varför bilpoolens användning inte är mer utbredd skulle det utifrån dessa resultat kunna tänkas att det inte har gjorts tillräckliga insatser i målgruppsidentifiering eller informations- och kommunikationsspridning. Det kan möjligen vara så att målgrupper som skulle kunna vara intresserade av bilpool som mobilitetslösning inte har identifierats tillräckligt bra, eller att information om att bilpoolen existerar inte nått fram. För att få den här bilpoolen att vara ett mer attraktivt val kan det därför tänkas behöva satsas mer på målgruppsidentifiering och därefter informationsspridning för att nå ut till fler användare.

Utifrån annan forskning (Ramos et al 2019; Riksdagen 2020) kan det tänkas att intervjupersonernas vanor utgör ett hinder för att övergå till att använda bilpoolen istället för den egna bilen eller det res sätt de redan är vana vid. Detta skulle kunna förklara dels varför bilpoolen inte har fler deltagare, och dels varför majoriteten av intervjupersonerna har använt bilen så få gånger. Då de allra flesta i kommunen, 87 procent (Region Skåne 2018a), har tillgång till eller äger en bil, och därmed kan tänkas ha en vana att färdas med den egna bilen, kan det vara svårt att motivera till en övergång till bilpool. De invanda resmönstren och transportalternativen är det som är lättast att använda. Även det som Ramos et al (2019) uttryckte, att bara vetskapen om att man har en bil kan göra att man använder den kan fungera som en förklaring i det här sammanhanget.

Banister menar att en annan viktig faktor för att få personer att ställa om och resa mer hållbart är att det måste finnas en vilja bland dem. Invånarna måste involveras i processen, och de måste ha en viljekraft att förändra sitt resande och känna ett gemensamt ansvar att ställa om (Banister 2008). Vikten av invånarnas involvering trycker även kommunerna på i sin förstudie till projektet (Sjöbo kommun och Tomelilla kommun 2019). Kanske skulle den låga användningen av bilpoolen kunna tydas som att invånarna inte har fått vara med i utformandeprocessen av bilpoolen i tillräckligt hög grad. Projektet har visserligen underbyggts av och utformats efter en undersökning som visade på intresse för en bilpool (Hassan 2021). Vad en bilpool är, och hur den fungerar, kan dock skilja sig mycket åt och det är inte säkert att det är denna typ av bilpool som invånarna som besvarade enkäten syftade på. Kanske skulle det behövas en undersökning som närmare studerar och analyserar invånarnas behov och i högre grad utformas efter dessa. En annan förklaring, utifrån vad Banister (2008) tar upp, skulle också kunna vara så att intresset för att ställa om till ett mer hållbart resande bland invånarna inte är särskilt högt.

Bilpoolen måste vara utformad efter de som ska använda den för att vara attraktiv. Därför är det alltså viktigt att djupare undersöka invånarnas behov och tydligare inkludera dem i utformandeprocessen. Kommunen har till viss del låtit invånarna vara delaktiga, men det kan tänkas behöva göras i större grad för att vara framgångsrikt.

5.10 Vikten av långsiktighet

Resultaten av intervjuerna tyder på att det finns potential och förhoppning bland deltagarna att dra ner på det privata bilägandet och använda bilpoolen i större utsträckning i framtiden (Intervjuperson 2; Intervjuperson 3). För att deltagarna ska våga satsa på att använda bilpoolen fullt ut och våga avstå hushållets bil eller andrabil kan det tänkas krävas att bilpoolen är ordentligt etablerad i samhället först, och att det måste finnas en garanti från kommunens eller andra aktörers sida att den kommer finnas kvar på lång sikt. Något som också är viktigt att belysa, och som uppmärksammats i tidigare studier, är att användandet i början av ett projekt kan vara relativt lågt men sedan öka med tiden (Riksdagen 2020). Vikten av att satsa långsiktigt tas även fram i kommunernas gemensamma förstudie (Sjöbo kommun och Tomelilla kommun 2019). Det kan ta tid innan ett projekt etablerats och personer har

hittat till det och kommit igång med användningen ordentligt. Bilpoolen i Tomelilla och Sjöbo öppnades i oktober 2021, och i Brösarp och Vollsjö startades de upp i februari (Tomelilla kommun 2022d). Det är därmed relativt nya projekt, vilket kan påverka hur mycket de används. Därför kan det vara av betydelse att låta de pågå en längre tid innan de läggs ner för att testa ytterligare nya lösningar.

6. Slutsatser

Syftet med uppsatsen var att undersöka bilpoolens potential som hållbar mobilitetslösning på landsbygder, genom att studera användningen av bilpoolen i Brösarp. Detta undersöktes genom följande frågeställningar: Hur används bilpoolen idag? Vilka barriärer finns kring användandet? Vad kan motivera till ökat användande? I det här kapitlet presenteras studiens slutsatser. Kapitlet avslutas med förslag till vidare forskning.

6.1 Bilpoolens potential som hållbar mobilitetslösning på landsbygder, med utgångspunkt i Brösarp

Utifrån studien som gjorts visar sig bilpoolen ha visst potential att fungera som hållbar mobilitetslösning på landsbygder, men inte ensam, utan i kombination med och som komplement till andra mobilitetslösningar. I en landsbygdsort som Brösarp fyller bilen en viktig funktion för att invånarna ska kunna förflytta sig, vilket kan kopplas till bilsamhället och den norm som bilen utgör. En bilpool kan, utifrån vad som synliggjorts av intervjustudien, delvis fungera som hållbar mobilitetslösning i form av komplement till den privata bilen och kollektivtrafiken, men kan i många fall inte ersätta den egna bilen helt. Genom att använda bilpoolen som extrabil vid behov kan en andrabil undvikas, och poolbilen visar sig fylla en viktig funktion som komplement till kollektivtrafik då den kan erbjuda de fördelar som bilen har när det gäller fraktmöjlighet och flexibilitet. Som komplement till kollektivtrafik är bilpoolen även viktig då den kan lösa invånarnas mobilitetsbehov under tider på dygnet när kollektivtrafiken är mer begränsad eller inte går alls, och därmed öka tillgängligheten och den sociala inkluderingen. Bilpoolen kan även fungera som enda bil, i form av komplement till andra transportmedel, för personer med mindre mobilitetsbehov. Kanske kan en bilpool ses som ett steg i att bryta normen som finns kring bilen genom att vara en mobilitetslösning som erbjuder många av den egna bilens fördelar, men på ett mer hållbart sätt.

En bilpool har potential att vara en kompletterande hållbarhetslösning för många invånare på landsbygder, men vissa grupper exkluderas från bilpoolen. Personer som utifrån tidigare forskning (Berg & Ihlström 2019) pekats ut som extra utsatta i mobilitetssammanhang, bland annat barn och äldre, omfattas inte av lösningen. Andra hållbara mobilitetsalternativ bör därför implementeras, så att bilpoolen i kombination med dessa kan skapa ett hållbart sätt för alla invånare på landsbygder att resa.

6.2 Hur används bilpoolen idag?

Utifrån de intervjuer som gjorts framkommer det att bilpoolen i Brösarp idag framför allt används i syftet att testa hur den fungerar, men också som komplement till den egna bilen. Trots att flera intervjupersoner enbart hade testat poolbilen en gång, visar resultatet av studien

att de tror på en framtid där poolbilen fyller ett viktigt syfte som komplement eller kombinationsalternativ till den egna bilen samt kollektivtrafiken. Resultatet från studien visar även att bilen redan idag används istället för en andrabil.

6.3 Vilka barriärer finns kring användandet?

De barriärer som har identifierats kring användandet av bilpoolen är att den inte upplevs uppfylla något behov, teknisk och digital ovana och okunskap, hög timkostnad, osäker tillgänglighet samt att husdjur inte får följa med i bilen. Dessutom är den osmidigare i förhållande till en vanlig bil, framför allt när saker ska fraktas och eftersom användningen kräver viss planering och framförhållning.

Andra barriärer utgörs av normer, vanor och beteenden samt kultur och attityder. Det kan vara mycket svårt att bryta invanda mönster och färdmedelsval, vilket skulle kunna vara orsaken till det relativt låga användandet av bilpoolen. Den norm som finns kring bilen kan ses utgöra en barriär till att helt avstå den egna bilen och övergå till bilpool.

6.4 Vad kan motivera till ökat användande?

För att öka bilpoolens attraktivitet och användbarhet föreslås att en tydligare behovskartläggning görs och att invånarna får ytterligare inflytande i utformandeprocessen av bilpoolen. Detta för att involvera invånarna, samt för att identifiera deras behov så att bilpoolens utformning kan anpassas efter dem. Vissa av resultaten pekar på att en annan typ av bilpool, en kooperativ, skulle kunna ha potential att fungera bättre. Något som är viktigt att belysa är att det krävs en långsiktighet i pilotprojekt som detta, och att det därför kan behövas längre tid innan projektet och användandet av det utvärderas ordentligt.

Vidare visar undersökningen att den bilpoolsansvariga är viktig för bilpoolen för att hjälpa till att överbrygga hinder i form av okunskap och ovana. Bilpoolsansvariga föreslås därför införas även för de övriga bilpoolerna, och kan även tänkas skapa förankring och acceptans bland invånarna.

För att motivera till ett ökat användande bör det även genomföras mer genomgående målgruppskartläggning av vilka som behöver denna typ av mobilitetslösning. Efter att grupper som skulle kunna vara intresserade har identifierats kan mjuka åtgärder och MM i form av till exempel informationskampanjer och marknadsföring riktas mot dessa. Genom att sprida information till invånarna om när en bilpool är lönsamt och synliggöra den totala kostnaden för biläggande kan fler tänkas vilja delta i bilpoolen. Det kan även vara bra att marknadsföra poolbilen som komplement och extrabil, och inte som en helhetslösning, då det tycks vara i det syftet som bilpoolen fyller störst behov.

6.5 Vidare forskning

Denna studie har undersökt bilpoolen i Brösarp, Tomelilla kommun. Undersökningen består av ett relativt litet urval, vilket gör att skillnad i användning mellan olika grupper av personer (baserat på exempelvis kön och ålder) inte kunnat göras. I vidare studier vore detta intressant att studera, för att djupare undersöka poolbilens användning utifrån olika gruppers behov.

Studien pekar på att en bilpool i kombination med andra transportmedel skulle kunna vara en hållbar mobilitetslösning för många grupper av befolkningen. Dock exkluderas grupper som inte har körkort eller tillräcklig ekonomi, däribland barn och unga. Att undersöka hur deras mobilitet ser ut och kan utvecklas skulle vara mycket spännande och kunna bidra med viktiga insikter för att öka deras mobilitet på landsbygder.

Det vore även intressant att djupare undersöka hur kommunen har tänkt kring och arbetat med bilpoolen. Genom att intervjua företrädare för kommunen hade planer, idéer och förväntningar kunnat jämföras med hur bilpoolens användning ser ut, och djupare insikter om vad som fungerat och inte kring planering och genomförande hade kunnat dras.

7. Referenslista

Banister, D. (2008). "The sustainable mobility paradigm". *Transport Policy*. Vol. 15, s.73-80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Barki H., Hartwick J. (1989). "Rethinking the concept of user involvement" *MIS Quarterly*, Vol. 13, nr. 1, s. 53-63. <https://doi.org/10.2307/248700>

Bastian, A. (2017). "Explaining trends in car use". Diss. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, 2017. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1141730/FULLTEXT02.pdf>

Berg, J., Arby, H., Fredricson, M., Holmberg, P., Hult, Å., Jelica, D., Persson, S., Tufvesson, E. (2018). "Kombinerade mobilitetstjänster på landsbygd och i mindre tätorter - resultat från förstudien KomILand" (VTI rapport 986).
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1252359/FULLTEXT02.pdf>

Berg, J., Thoresson, K. (2017). "Mobilitet och transportlösningar på landsbygd. En internationell litteraturstudie" (VTI notat 21-2017).
<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1133341/FULLTEXT01.pdf>

Berg, J., Ihlström, J. (2019). "The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents". *Social Sciences*, Vol. 8, nr. 2.
<https://doi.org/10.3390/socsci8020058>

Brodén, E., Bösch, S. (2009). "Den goda staden: Kollektivtrafik som norm - vad behöver göras?". Borlänge: Vägverket.
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396115/FULLTEXT01.pdf>

Bryman, A. (2016). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Stockholm: Liber.

Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005). "Social exclusion, mobility and access". *The Sociological Review*, Vol. 53, nr. 3, 539-555.
<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Falkemark, G. (2006). *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Möklinta: Gidlunds förlag.

Glesbygdverket. (2008). "Landsbygdsdefinitioner i Sverige och andra länder". Östersund: Tillväxtanalys.

<https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f276af/1586367607973/landsbygdsdefinitioner-i-sverige-och-andra-lander-08.pdf>

Hassan, S. (2021). "Snart finns bilpooler i Sjöbo".

<https://www.sjobo.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2021-09-28-snart-finns-bilpooler-i-sjobo.html>
(Hämtat 2022-04-13).

Hedenus, F., Persson, M., Sprei, F. (2014). "Hållbar utveckling: Historia, definition och ingenjörens roll". http://hagesjo.se/static/books/H%C3%A5llbar_utveckling.pdf

Hoffmann, E. (2007). "Consumer integration in sustainable product development". *Business Strategy and the Environment*, Vol. 16, nr. 5. <https://doi.org/10.1002/bse.577>

Hrelja, R. (2018). "Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner". K2 Outreach 2018:3. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1430689/FULLTEXT01.pdf>

Innovation Skåne. (2022). "Mobilitet på tvärs". <https://innovationskane.com/mobilitet-pa-tvars/> (Hämtat 2022-04-13).

Jordbruksverket. (u.å.) "Så gjorde vi Allt om landet". https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/aol18.pdf

Jordbruksverket. (2022). "Vår definition av landsbygd". <https://jordbruksverket.se/stod/programmen-som-finansierar-stoden/var-definition-av-landsbygd> (Hämtat 2022-04-06).

Leavy, P. (2017). *Qualitative Research Design. I: Research Design : Quantitative, Qualitative, Mixed Methods, Arts-Based, and Community-Based Participatory Research Approaches*. New York: Guilford Publications.

Liao, F., Molin, E., Timmermans, H., van Wee, B. (2018). "Carsharing: the impact of system characteristics on its potential to replace private car trips and reduce car ownership." *Transportation*, s. 1–36. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9929-9>

Lindgren, H., Berg, J. (2017). "Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: det pågående arbetet i Sverige" (VTI rapport 950). <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1152580/FULLTEXT01.pdf>

Loose, W. (2010). "The State of European Car-Sharing" Final report D 2.4 Work package 2. https://carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/wp2_report_englisch_final_2.pdf

Lundin, P. (2008). "Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige". Diss. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, 2008.

- Novikova, O. (2017). "The Sharing economy and the Future of Personal Mobility: New models Based on Car sharing", *Technology Innovation Management Review*, Vol. 7, nr. 8. s. 27-31. <http://doi.org/10.22215/timreview/1097>
- Olsson, L.E., Huck, J., Friman, M. (2018). "Intention for Car Use Reduction: Applying a Stage-Based Model", *International Journal Environmental Research and Public Health*, Vol. 15, nr 2, 216. <https://doi.org/10.3390/ijerph15020216>
- Pronello och Gaborieau. (2018). "Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories." *Sustainability* 2018, Vol. 10, nr. 7. <https://doi.org/10.3390/su10072412>
- Pettersson, F. (2014). "Swedish infrastructure policy and planning: Conditions for sustainability". Diss. Lund: Lunds universitet, 2014. https://miljo.lth.se/fileadmin/miljo/Swedish_infrastructure_policy_and_planning_conditions_for_sustainability_20140219.pdf
- Ramos, E., Jakobsson Bergstad, C., Nässén, J. (2019). "Understanding daily car use: Driving habits, motives, attitudes and norms across trip purposes", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 68, January 2020, s. 306–315. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.11.013>
- Region Skåne. (2017). "Fokus landsbygd - samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne". https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/stad-landsbygd_digital.pdf
- Region Skåne. (2018). "Så reser vi i Tomelilla kommun: Resvaneundersökningen 2018". https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_tomelilla_2018.pdf
- Riksdagen. (2020). "Mobilitet på landsbygder - forskningsöversikt och nulägesbeskrivning" (Rapport från riksdagen 2019/20:RFR10). Riksdagstryckeriet: Stockholm. <https://data.riksdagen.se/fil/67EA0BC2-303C-4D62-A3CD-A6F5BD174832>
- Rulla. (u.å.). "Behöver ni en egen bilpool eller vill ni dela med andra?". <https://rulla.se/foretag/tomelilla/> (Hämtat 2022-07-14).
- Sandberg, Isabelle. (2021). "Stad och landsbygd - normer och föreställningar i kommunal planering: En fallstudie av Simrishamns kommun och Helsingborgs stad". <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9045499&fileId=9045502>

SCB. (2018). "Befolkningen ökar svagt på landsbygden".
<https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2018/befolkningen-okar-svagt-pa-landsbygden/>
(Hämtat 2022-06-28).

Shibayama, T., Lemmerer, H., Winder, M., Pfaffenbichler, P. (2013). "Cooperative car sharing in small cities and scarcely populated rural area – an experiment in Austria". Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien.

Sjöbo kommun. (2022). "Tre av fyra bilar blir kvar - Brösarp, Sjöbo och Tomelilla".
<https://www.mynewsdesk.com/se/sjobo/pressreleases/tre-av-fyra-bilar-blir-kvar-broesarp-sjoebo-och-tomelilla-3182231> (Hämtat 2022-06-29)

Sjöbo kommun och Tomelilla kommun. (2019). "Framtidens kollektivtrafik på landsbygden - en förstudie. Kort version.". https://www.sjobo.se/download/18.1270af9316a3d8e78179421/1558444428414/Framtidens%20kollektivtrafik%20p%C3%A5%20landsbygden_kortversion_190521.pdf

Sveriges kommuner och landsting (SKL). (2010). "Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus". Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.
<https://skr.se/download/18.535996f717ee3b80ec93ec3c/1645113006109/Hallbart-resande-i-praktiken.PDF>

Smith, G. (2021). "KomILand - Från pilot till verklighet".
<https://ri.diva-portal.org/smash/get/diva2:1593187/FULLTEXT01.pdf>

Sopjani, L., Janhager Stier, J., Ritzén, S., Hesselgren, M., Peter Georén. (2019). "Involving users and user roles in the transition to sustainable mobility systems: The case of light electric vehicle sharing in Sweden". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Vol. 71. s 207-221. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.12.011>

Statistikdatabasen. (2022a). "Folkmängd efter region och år".
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/124190> (Hämtat 2022-04-11)

Statistikdatabasen. (2022b). "Folkmängd per tätort efter region, typ av område och vart 5:e år". <https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/124182> (Hämtat 2022-04-11)

Statistikdatabasen. (2022d). "Befolkningens medelålder efter region, kön och år".
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/125422> (Hämtat 2022-05-17).

Statistikdatabasen. (2022e). "Befolkningens medelålder efter region, kön och år".
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/125421> (Hämtat 2022-05-17).

Statistikmyndigheten. (u.å.) “Om statistiken bakom Kommuner i siffror”.

https://scb.se/om_kommunsiffror (Hämtat 2022-04-11)

Söderberg, A. (2021). “Soft measures to shift modality”. Diss. Lund: Lund University Faculty of Engineering, Technology and Society, Transport and Roads.

https://lup.lub.lu.se/search/files/97403933/Alfred_S_derberg_HELA.pdf

Tillväxtanalys. (2014). “Bättre statistik för bättre regional- och landsbygdspolitik” (Rapport 2014:04). Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1f3a9/1586366195534/rapport_2014_04_rev1.pdf

Tillväxtverket. (2021). “Olika typer av landsbygder”.

<https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/regional-kapacitet/livskraftiga-landsbygder/olika-typer-av-landsbygder.html> (Hämtat 2022-04-08).

Tomelilla kommun. (2018). “Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040”.

https://www.tomelilla.se/fileadmin/tomelilla/bygga_bo_och_miljo/plan/Oversiktsplan_2025_med_utblick_mot_2040.pdf

Tomelilla kommun (2021). “Ännu mer bildelning i Tomelilla”.

<https://www.tomelilla.se/nyhet/detalj/annu-mer-bildelning-i-tomelilla> (Hämtat 2022-06-29).

Tomelilla kommun. (2022a). “Fakta om Tomelilla”.

<https://www.tomelilla.se/kommun-och-politik/om-tomelilla> (Hämtat 2022-04-11).

Tomelilla kommun. (2022b). “Statistik och befolkning”.

<https://www.tomelilla.se/kommun-och-politik/om-tomelilla/befolkning> (Hämtat 2022-05-12).

Tomelilla kommun. (2022c). “Brösarp”.

<https://www.tomelilla.se/kommun-och-politik/om-tomelilla/landsbygd-och-tatort/tatorter-byar/brosarp> (Hämtat 2022-05-16).

Tomelilla kommun. (2022d). “Nu går det att testa bilpool i Brösarp”.

<https://www.tomelilla.se/nyhet/detalj/nu-gar-det-att-testa-bilpool-i-brosarp> (Hämtat 2022-04-13).

Trafikanalys. (2016). “Nya tjänster för delad mobilitet” (Rapport 2016:15).

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_15-nya-tjanster-for-delad-mobilitet.pdf

Trafikverket. (2021). “Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus”.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628858/FULLTEXT01.pdf>

World commission on environment and development. (1988). *Vår gemensamma framtid*. Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling under ordförandeskap av Gro Harlem Brundtland. Stockholm: Prisma.

UNDP. (2021). "11 Hållbara städer och samhällen".

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>

(Hämtat 2022-05-23).

Urry, J. (2004). "The 'System' of Automobility". *Theory, culture & society*. Vol 21, nr 4-5. s. 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

Urry, J. (2006). "Inhabiting the car". *The Sociological Review*. Vol. 54, nr. 1 s. 17-31.

<https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00635.x>

Vägverket. (2003). "Gör plats för svenska bilpooler! Definition, strategi, potentialer och effekter samt IT-lösningar på den svenska marknaden."

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10560/RelatedFiles/2003_88_gor_plats_for_svenska_bilpooler.pdf

Waldenström, C., Westholm E. (2008). "Kunskap om landsbygden - Dags för en ny agenda!" (Arbetsrapport 2008:1). Stockholm: Institutet för framtidsstudier.

<https://www.iffs.se/media/1280/20080213175154fil70rgy03245xynk30fba9.pdf>

Åkerman, J., Nyblom, Å. (2014). "Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande". KTH: Stockholm.

http://www.innpark.se/docs/kth_kunskap_om_bilpooler_slutlig.pdf

8. Appendix

8.1 Bilaga 1. Intervjuguide bilpoolsanvändare

Hur gammal är du?

Har du egen bil? Flera?

Hur mycket har du använt bilpoolen sedan du gick med?

Vad fick dig att gå med i bilpoolen?

- Pris?
- Intresse för hållbar utveckling?

Hur ser dina resvanor ut idag?

- Känner du dig i dagsläget begränsad att ta dig till olika platser pga bristande kollektivtrafik eller liknande?

Hur har dina resvanor förändrats efter att du gick med i bilpoolen?

- (Hur tror du att de skulle kunna förändras på sikt?)
- Är närheten till bilpoolen i förhållande till din bostad avgörande för att du ska använda bilpoolen?

Vilka behov uppfyller bilpoolen för dig?

Vilka hinder ser du kring användandet av bilpoolen?

Vad har fungerat bra?

Vad har inte fungerat?

Vad kan man göra för att få det att fungera bättre?

Vad ser du för fördelar med bilpool jämfört med att äga en egen bil?

(Vad ser du för nackdelar med bilpoolsbil jämfört med egen bil?)

Om en bilpool infördes permanent i kommunen, på samma sätt som den fungerar nu, skulle du vara intresserad av att använda den, och skulle införandet av en permanent bilpool göra att du skulle kunna tänka dig att inte äga egen bil/äga färre bilar?

Är det något mer du skulle vilja tillägga?

8.2 Bilaga 2. Intervjuguide sakkunnig hållbar mobilitet

Har du forskat specifikt om bilpooler tidigare?

Du har ju skrivit om hur mjuka åtgärder kan användas för att ställa om till mer hållbara transportslag, kan du berätta lite mer om det?

Vilka skulle du säga, utifrån dina erfarenheter och forskning, är dom vanligaste drivkrafterna till att använda bilpool (eller annat mer hållbart transportsätt?) istället för egen bil?

- (pris?)
- (intresse för hållbar utveckling?)

(Jag kollar på Tomelilla och Sjöbo kommuner utifrån att dom är landsbygdskommuner). Hur tänker du att en bilpool kan bidra till ett mer hållbart resande på just landsbygder?

- socialt
- ekologiskt

I Tomelilla och Sjöbo kommun är det sammanlagt 11 personer som har gått med i bilpoolen, vilket är relativt lite. Har du i din forskning kommit fram till vad det är som gör att en bilpool (eller annat alternativ till privat bilägande) fungerar på en plats? Vilka faktorer behövs för att det ska fungera?/Vad krävs för att det ska fungera?

Vad krävs för att folk ska ändra sina resvanor?

Vilka styrkor respektive svagheter skulle du säga att bilpooler har i bidragandet till en mer hållbar mobilitet på landsbygder?

Vilka hinder ser du finns kring användandet av bilpooler?

Är det något mer du skulle vilja tillägga?