

An aerial photograph of a suburban area with a mix of residential houses and larger commercial or institutional buildings. A multi-lane highway runs vertically through the center. A central building is highlighted with a white icon and surrounded by two concentric dashed circles. The text is overlaid on the upper half of the image.

Hållbar mobilitet som arbetsförmån

Sustainable mobility as a work benefit

Datum: 2023-03-30

Beställare: Järfälla kommun

Konsult: AFRY

Arbetsgrupp

Ludwig von Werder, uppdragsledare

Anna-Lena Lindström Olsson, senior trafikplanerare

Marcus Henrikson, plats- och stadsutvecklare

Simon Brantberger, trafikplanerare

Sandra Greisman, kvalitetsansvarig

Version: 3.0 Slutversion

Abstract

The Järfälla municipality has agreed to the Viable Cities Climate City Contract 2030. The municipality commits to accelerating the shift to climate neutrality through the contract. There is a chance to create and make accessible mobility services as part of the planning for the new municipal building in Järfälla in order to increase the sustainability of commutes and business trips. This feasibility study aims to generate input for the development of these mobility services and explore how access to a digital platform that provides mobility services affects the travel behaviors of Järfälla municipality employees. This feasibility study and the potentially upcoming pilot both heavily emphasize the potential of digital platforms.

It is made clear from interviews, CERO analysis, site visits, and a review of the surrounding area that travel habits are a complex topic where many factors affect the choice of mode of transportation. Many people view the private car as a necessity because it is adaptable and time-saving in order to manage the so-called life puzzle. The current selection of public transportation and other forms of available mobility do not result in the same freedom. At the same time, a number of survey participants and interviewees feel that monetary rewards are necessary in order to raise the share of trips made using environmentally friendly transportation. Many people do not have the option of giving up their cars, so adding more mobility options also means paying more money. A review of similar projects also reveals that those who already use sustainable mobility rather than those who rely solely on private vehicles frequently benefit more from the actions taken to promote sustainable travel.

It can be said that the interviews and the CERO analysis show that the incentives, benefits, and solutions currently offered by the municipality are not well known or used. Employees' sustainable travel practices may be influenced by improved education and communication about these topics. Therefore, it is determined that there is a need for and a chance for developing and testing mobility solutions using a benefits portal. On the other hand, the benefit of using another digital platform is not thought to be significant enough to make it worthwhile to continue working with an own app and MaaS service.

A pilot project is therefore suggested where various routes are tested to increase the use of the services in order to identify solutions and services that encourage sustainable travel within the municipality. It is possible to improve and find solutions that work for all employees within the municipality through an iterative process based on behavior and use.

Sammanfattning

Järfälla kommun har undertecknat Viable Cities *Klimatkontrakt2030*. Genom kontraktet åtar sig kommunen att påskynda omställningen till klimatneutralitet. I samband med planeringen av Järfällas nya kommunhus finns en potential att utveckla och tillgängliggöra mobilitetstjänster i syfte att göra pendlings- och arbetsresor mer hållbara. Denna förstudie syftar till att ta fram underlag för utvecklingen av dessa mobilitetstjänster samt undersöka hur Järfälla kommuns medarbetares resvanor påverkas av tillgång till en digital plattform som erbjuder mobilitetstjänster. Potentialen med digitala plattformar utgör en viktig del i denna förstudie och kommande pilot.

Utifrån intervjuer, CERO-analys, platsbesök och en omvärldsanalys tydliggörs att resvanor är en komplex fråga där flera faktorer påverkar val av transportmedel. För att hantera det så kallade livspusslet upplevs den privata bilen som en nödvändighet för många då den är flexibel och tidsbesparande. Samma frihet uppnås inte varken med dagens utbud av kollektivtrafik eller annan tillgänglig mobilitet. I övrigt anser flera enkätrespondenter och intervjuobjekt att det krävs ekonomiska incitament för att öka andelen resor med hållbara färdmedel. För många är det inte ett alternativ att göra sig av med bilen och därför innebär kompletterande mobilitetsalternativ också utökade kostnader. Vidare visar omvärldsbevakningen att de åtgärder som lyfts för att uppmuntra till hållbart resande ofta ger mer nytta för de som redan använder någon form av hållbar mobilitet än de som är helt beroende av en privat bil.

Det kan konstateras att intervjuerna och CERO-analysen pekar på en låg kännedom om och utnyttjande av de incitament, förmåner och lösningar som idag tillhandahålls av kommunen. En ökad kännedom och bättre kommunikation om dessa kan bidra till att påverka medarbetares hållbara resvanor. Bedömningen är därför att det finns en efterfrågan och potential att ta fram och testa mobilitetslösningar med hjälp av en förmånsportal. En egen app och MaaS-tjänst anses däremot inte intressant att arbeta med vidare då nyttan av ytterligare en digital plattform inte bedöms tillräckligt stor.

I syfte att identifiera lösningar och tjänster som uppmuntrar till hållbart resande inom kommunen föreslås därför ett pilotprojekt där olika vägar prövas för att öka nyttjandet av tjänsterna. Baserat på beteende och användning är det möjligt att i en iterativ process förfina och hitta lösningar som fungerar för alla anställda inom kommunen.

Innehållsförteckning

1	Inledning	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Förstudiens syfte	6
1.3	Arbetsförmåner	6
2	Nuläge Järfälla kommun	7
2.1	Nuvarande kommunhus	7
2.2	Planer för kommande kommunhus	8
2.3	Befintliga färdmedelsalternativ och mobilitetstjänster	8
2.3.1	Gång- och cykel	9
2.3.2	Kollektivtrafik	10
2.3.3	Befintliga bilparkeringsplatser	10
2.3.4	Mobilitetstjänster	11
3	CERO-Resvaneundersökning och intervjuer med medarbetare	12
3.1	Val av färdmedel	12
3.2	Incitament hållbart resande	12
3.3	Bristande kännedom kring erbjuden hållbar mobilitet	13
3.4	Förmånsportalen	13
4	Omvärldsbevakning	14
4.1	LIMA	14
4.2	Örebro kommun – flytt av kommunhus och förmånscyklar	14
4.3	Mobilitetslösningar för pilotprojekt	15
4.3.1	Peer-to-peer bildelning (ex Heap)	15
4.3.2	Benify mobilitetsbidrag	15
5	Slutsatser och fortsatt arbete	15
5.1	Slutsatser	15
5.2	Fortsatt arbete och piloter	16
5.3	Pilot-test	17
6	Referenser	18
7	Bilaga 1: Begreppsförklaring	19
8	Bilaga 2: Fiktiva resor	20
8.1	Kvinna från Barkarbystaden	20
8.2	Man från Viksjö	21

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Järfälla kommun har skrivit under Europas första klimatkontrakt, Viable Cities *Klimatkontrakt2030*. Genom kontraktet åtar sig Järfälla att påskynda omställningen till klimatneutralitet. En betydande del av denna omställning är persontransporter som utgör en av de största utsläppsposterna i kommunen. Vidare är arbets- och tjänsteresor en viktig del där cirka 40 procent av resorna görs med bil (Region Stockholm, 2019). Att äga bil blir samtidigt allt mindre viktigt för yngre generationer, som dessutom är mer benägna att använda sig av diverse fysiska och digitala mobilitetstjänster (RISE, 2019).

I samband med planeringen av Järfällas nya kommunhus finns därför potential att utveckla och tillgängliggöra mobilitetstjänster i syfte att göra pendlings- och arbetsresor mer hållbara. Att utveckla mobilitetsåtgärder som är tillgängliga redan vid invigning är dessutom viktigt när det kommer till förändringar av invanda beteenden – ofta referat till som *window of opportunity*.

Detta projekt är en del av Vinnovas strategiska insats för området Hållbar Mobilitet för 2022.

1.2 Förstudiens syfte

Denna förstudie ämnar ta fram ett underlag inför utvecklingen av mobilitetstjänster i samband med nybyggnation av Järfällas nya kommunhus. Förstudien utgår bland annat från en resvaneundersökning utifrån en CERO-analys (se beskrivning i avsnitt 3) som analyserar Järfälla kommuns medarbetares arbetspendlingsresor, flexibla arbetsrutiner samt tillämpning av digitala mötesvanor. Intervjuer med medarbetare, en omvärldsbevakning av liknande projekt samt det tidigare arbetet som genomförts tillsammans med företaget Benify (som levererar en personal- och förmånsportal till Järfälla kommun) har legat till grund för detta arbete. Potentialen med digitala plattformar som Benify erbjuder utgör en viktig del i denna förstudie och kommande pilot.

Förstudien ämnar också ligga till grund för vidare arbete och pilotprojekt. Ett sådant projekt skulle kunna undersöka om och hur Järfälla kommuns medarbetares resvanor påverkas av tillgång till en digital plattform som tillhandahåller mobilitetstjänster som kan nyttjas av anställda och arbetsgivare. För att förstå hur en arbetsresa kan se ut beskrivs två sådana resor utifrån fiktiva reseberättelser. Reseberättelserna baseras på resmönster hos verkliga personer som är boende i kommunen. Dessa resebeskrivningar utgör underlag till piloten då de kan öka förståelsen för hur resor kan se ut i och till/från kommunen. Potentiella förbättringsmöjligheter kopplade till mobilitet som arbetsförmån är lättare att identifiera när "verkliga" exempel utgår ifrån.

Förstudien genomförs utifrån de tre arbetspaketen:

1. Nulägesanalys av resvanor
2. Omvärldsbevakning
3. Rapport och underlag till pilotprojekt

1.3 Arbetsförmåner

En arbetsförmån är alla former av ersättning som en anställd får för sitt arbete som bekostar en privat levnadskostnad utöver den vanliga lönen. Exempel på arbetsförmån är resebidrag, fri eller subventionerad motion och friskvård, tjänstebil och kostförmån. Huvudregeln är att en förmån är skattepliktig på samma sätt som ersättning i form av lön. Det innebär oftast att värdet av förmånen tas upp på lönespecifikationen och beskattas

sedan i samband med löneutbetalning. Det finns dock skattebefriade undantag som exempelvis friskvårdsbidrag och julgåvor upp till vissa fasta summor. För att beräkna beskattningen används oftast förmånens marknadsvärde, men i vissa fall används så kallade schablonvärden, exempelvis för förmånsbilar.

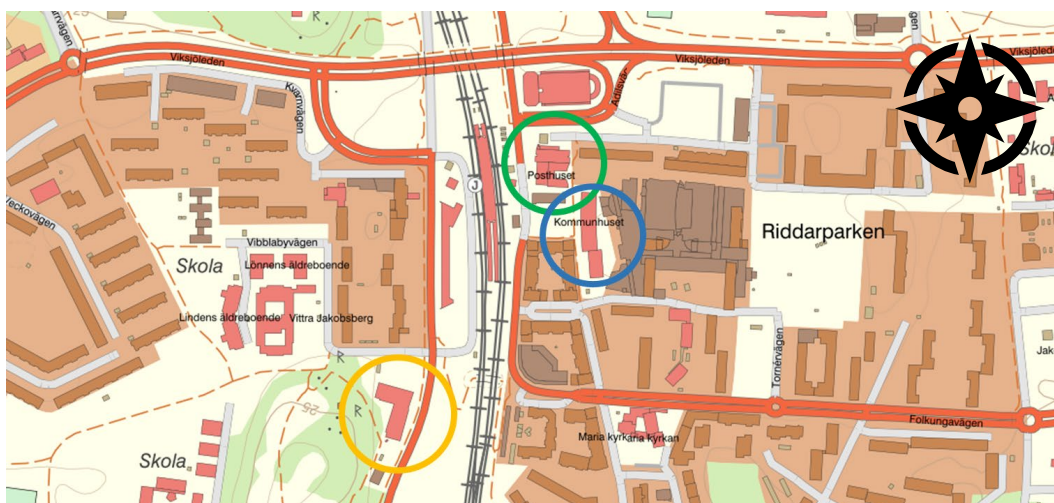
En tjänstebil får användas upp till 100 mil och 10 gånger per år för privata resor utan att användningen förmånsbeskattas. Detta gäller även för bilpoolsabonnemang. Förvaras kollektivtrafikkort på arbetsplatsen och endast används för tjänsteresor undviks förmånsbeskattning. Detta innebär att arbetstagaren antingen tar med sig ett kort dagen innan eller att resan utgår från arbetsplatsen.

En studie från RISE (2019) visar att en begränsning med dagens regelverk är att el- och biogasbilar får nedsatt förmånsvärde i syfte att öka andelen bilar med bättre miljöegenskaper. Det saknas till stor del motsvarande nedsättning av förmånsvärdet för andra mer hållbara alternativ. Exempelvis förmånsbeskattas kollektivtrafikbiljetter enligt marknadsvärdet. Detta innebär att det totalt sett kostar medarbetaren lika mycket som om köpet gjorts privat. Från och med januari 2023 infördes dock en skattelättnad som innebär att en cykelförmån under vissa förutsättningar bara behöver beskattas för den del av förmånen som överstiger 3 000 kronor under ett beskattningsår (Skatteverket, u.å.).

2 Nuläge Järfälla kommun

2.1 Nuvarande kommunhus

Nuvarande kommunhus har förvaltningar i framför allt tre byggnader. *Kommunhuset*, där kommunstyrelseförvaltningen och politiken sitter, ligger nära stationen och har en central placering, se **Figur 1**. Orienterbarheten från stationen är låg då resenärer kommer upp till ett gytter av funktioner och byggnaden ligger inklämd mellan befintliga hus. *Posthuset* ligger nära huvudbyggnaden medan *Kvarnhuset*, som är den sydvästra markeringen i **Figur 1**, ligger en bit ifrån på andra sidan järnvägen och huserar Socialförvaltningen. Medarbetare finns även utspridda i andra mindre lokaler i Jakobsberg centrum samt längre bort. Exempelvis har transportenheten hemvist i Veddesta industriområde. Vidare finns anställda på samtliga skolor, förskolor och vårdboenden runt om i kommunen.



Figur 1: Posthuset (grön cirkel), Kommunhuset (blå cirkel) och Kvarnhuset (orange cirkel) visade i karta.

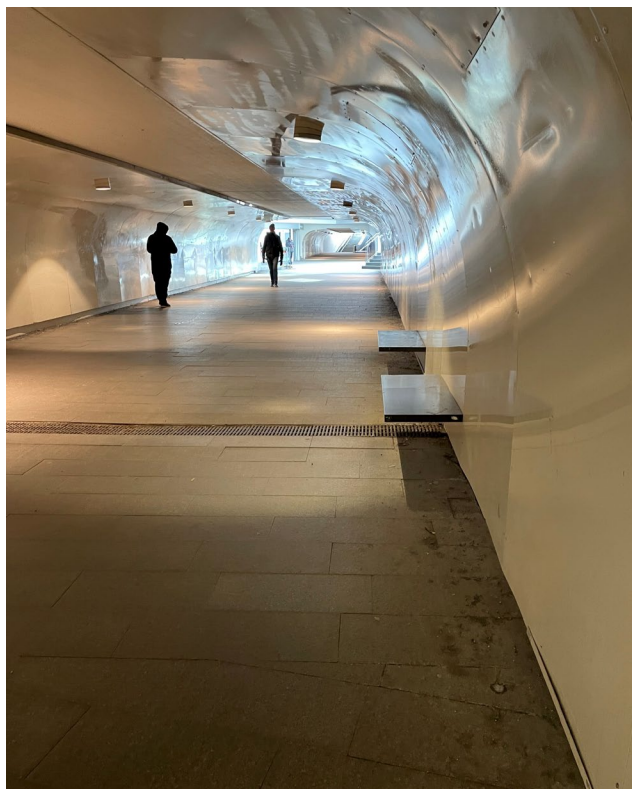
2.2 Planer för kommande kommunhus

För att möjliggöra mer samlokalisering av enheter och förvaltningar på Järfälla kommun finns förslag på att bygga ut det befintliga Kommunhuset. Planerna på utbyggnation innebär att extra våningsplan tillkommer ovanpå befintlig bebyggelse. Även större volymer och ett utökat fotavtryck har utretts.

Höjd exploateringsgrad innebär i praktiken att tillgången till bilparkeringsplatsen minskar per anställd i Jakobsberg centrum. För att reducera parkeringstalet behöver det nya kommunhuset arbeta aktivt med mobilitetsåtgärder i enlighet med kommunens parkeringsstrategi. En viktig åtgärd är ett starkt fokus på cykelparkering och andra cykelrelaterade anpassningar av den nya byggnaden.

2.3 Befintliga färdmedelsalternativ och mobilitetstjänster

Jakobsberg nås med lätthet från E18 med bil och det finns gott om gratis parkeringsplatser centralt. Från pendeltåget och busstationen nås flera arbetsplatser som är belägna centralt i Jakobsberg där även tillgång till service finns. Vid en första ankomst till platsen kan omgivningen upplevas som rörig, plöttrig och devis svår att orientera sig i. Från pendeltåget är det dåligt skyltat till olika målpunkter. Satsningar har gjorts på miljön och fler satsningar pågår för att förbättra närmiljön i de centrala delarna. Det finns dock platser som upplevs otrygga och platser som är i behov av en upprustning.



Figur 2: Gångtunnel bussterminal-pendeltåg.

2.3.1 Gång- och cykel

I kommunen finns flera prioriterade gång- och cykelstråk som förbinder olika delar av kommunen och som sopsaltas. Ett gång- och cykelstråk passerar stationen. Passage under järnvägen gör det möjligt att cykla under utan att behöva leda cykeln. Från stationens plattformar via trapporna/rulltrappor gör höjdskillnaden det svårt att leda cykel på de branta ramperna. Att ta cykel i rulltrappan är inte tillåtet.



Figur 3: Prioriterat gång- och cykelstråk längs med järnvägen.

Det finns flera typer av cykelställ och cykelparkering utplacerade i centrum. Dessa platser är inte specifikt avsedda för kommunens anställda. Enligt uppgift från kommunen undviks platserna då stölder eller vandalisering har skett av cyklar parkerade här. I stället tar anställda upp sina cyklar till sina arbetsplatser. Det är inte lämpligt att förvara en elcykel på kontoret utifrån brandrisken.

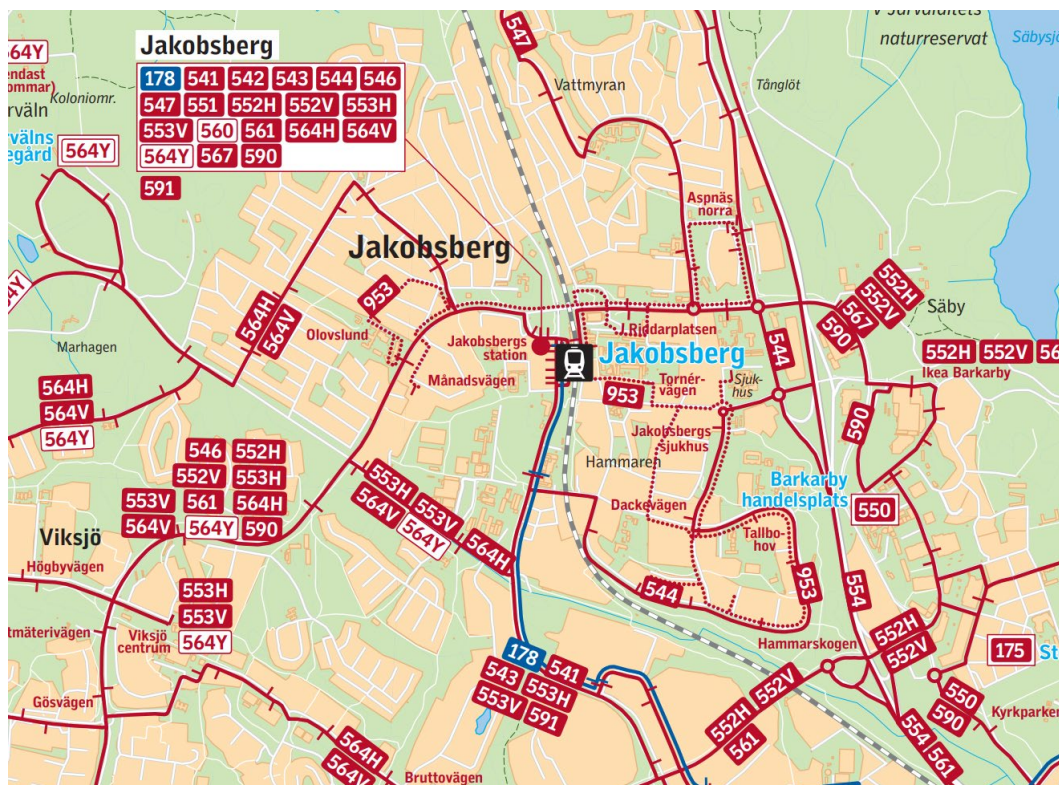
Det finns två cykelanläggningar i området där cyklar kan låsas in mot en mindre månadskostnad. Det finns ett större cykelgaraget på den östra sidan av stationen där det kostar 80 kr i månaden att parkera. Det finns också 10 cykelboxar på den västra sidan av stationen, dessa kan hyras till en månadskostnad på 100 kronor, se **Figur 4**.



Figur 4: Cykelparkeringsanläggningar (vänster bild: öster om stationer), (höger bild: väster om stationen).

2.3.2 Kollektivtrafik

Bussterminalen väster om järnvägen är relativt ny och har plats för 13 bussar. 18 busslinjer angör vid terminalen och ytterligare tre linjer utgör nattrafiken. Terminalen är även plats för ersättningstrafik under spårarbeten. Förutom ett stort konstverk saknas utsmyckning och miljöer som inspirerar till möten.



Figur 5: Kollektivtrafikskarta Jakobsberg.

2.3.3 Befintliga bilparkeringsplatser

Kommunen har inga egna parkeringsplatser för anställda. Det finns dock flera gratis parkeringsalternativ för bil. Vid Jakobsbergs station finns, på båda sidor av järnvägen, en pendelparkering som nyttjas frekvent av både de som arbetar i kommunen och de som ska vidare med pendeltåget. Enligt uppgifter från kommunen är parkeringen ofta fullbelagd vid 8 på morgonen. Det finns också ett garage (Väpnargaraget) där p-skiva gäller i 3 timmar – därefter avgift. Märk väl att en kollektivtrafikresa kostar ca 80 kr med reskassa per dag och att stå parkerad i garage kostar 48 kr per dag (alternativt 800 kr per månad).



Figur 6: Pendelparkeringen och Väpnargaraget.

2.3.4 Mobilitetstjänster

Elcyklar som går att låna

Järfälla har fyra elcyklar som går att låna för tjänsteresor. Tre elcyklar finns i Posthuset och en i Kommunhusets reception (båda dessa hus ligger i Jakobsberg). Cyklarna bokas i Outlook.



Figur 7: Elcykel som går att låna.

Det finns även en eldriven lådcykel placerad på Kompetenscentrum, där medarbetarna på Kompetensförvaltningen arbetar.

Bilpool för tjänsteresor

Bilpoolsbilarna är parkerade i Väpnargaraget i Jakobsberg. Dessa kan bokas för tjänsteresor via Outlook.

Socialtjänsten som frekvent är ute på hembesök hos brukare har egna bilpoolsbilar. Dessa är reserverade för Socialtjänsten men bokas också via Outlook.

Låna SL-kort

Medarbetare kan låna SL-kort för tjänsteresor, exempelvis vid möten inne i stan. Medarbetare i Kommunhuset hämtar SL-kortet i receptionen, medan medarbetare i Posthuset själva ansvarar för sina kort på avdelningsnivå.

Förmånscykel i Benify

Sedan mitten av 2022 erbjuds medarbetare på Järfälla kommun leasingcykel via förmånsportalen Benify. Cykeln leasas i 12 månader och finansieras via bruttolöneavdrag. Mer information om detta och potentiellt upplägg för mobilitetsbidrag genom Benify presenteras i avsnitt 4.3.2.

Utöver dessa tjänster som riktar sig till medarbetare finns det olika typer av mobilitetstjänster för allmänheten i Järfälla kommun. Självkörande bussar och en BRT-linje finns i Barkarbystaden, där finns även bilpoolsbilar i närheten av Ica Maxi. Det finns inget allmänt låncykelsystem i Järfälla (så som finns i Stockholms stad), och inte heller elsparkcyklar.

3 CERO-Resvaneundersökning och intervjuer med medarbetare

Climate and Economic Research in Organisations (CERO) är en klimategonomisk analys av resor inom en verksamhet. Den senaste undersökningen genomfördes i december 2021 och är Järfälla kommuns femte CERO-undersökning. Värt att notera är att undersökningen riktar sig till samtliga kommunalt anställda medarbetare. Detta innebär att dess resultat inkluderar vissa yrkesgrupper vars resor som utförs i arbete inte är aktuella att studera i ett eventuellt pilotprojekt.

De fyra intervjuer som genomfördes med kommunala tjänstemän från Järfälla kommun fyllde två syften. Det ena var att få information från medarbetare om hur de arbetar med specifika frågor som är relevanta för projektet. Det vill säga aspekter som bland annat utformning av det nya kommunhuset, hur kommunens fordonsflotta ser ut och nyttjas i dagsläget och hur kommunen använder Benifys förmånsplattform. Det andra syftet var att öka förståelsen för hur kommunalt anställdas arbets- och tjänsteresor ser ut och vad som påverkar val av färdmedel för medarbetarna.

I Bilaga 2 finns två fiktiva reseberättelser som används som arbetsmaterial för att förstå hur man reser och varför, samt var under resans gång det finns förbättringspotential som mobilitetstjänster kopplade till en förmånsportal kan jobba mot. Reseberättelserna baseras på intervjuer och resultat från CERO-undersökningarna.

I kommande avsnitt redogörs för teman som identifierats i CERO-undersökningarna samt intervjuerna.

3.1 Val av färdmedel

En vanligt förekommande anledning till att bilen väljs som färdmedel för arbets- och tjänsteresor är de tidsbesparingar som det innebär. Vissa har angett att de har långt till arbetsplatsen och behöver dessutom hämta och lämna barn på olika aktiviteter efter arbetstid. Resor under arbetsdagen som är svåra att genomföra utan bil uppges också som ett skäl till att resa med bil till arbetet. Kollektivtrafik ses av vissa som ett bra alternativ till privat bil, särskilt när "livspusslet" inte medför många komplicerade resor. Samtidigt uppges några i enkätundersökningen att det är dyrt att åka kollektivtrafik.

Vidare visar enkätundersökningen att 45 procent av bilisterna som reser fem dagar i veckan har under 10 kilometer till arbetet, vilket innebär en god förutsättning för att öka andelen som reser med cykel och andra mikromobilitetsfordon framgent. För att stödja denna utveckling lyfter Järfälla kommuns medarbetare vikten av att öka antalet säkra, tillgängliga och väderskyddade cykelparkeringar samt utrymmen för dusch och omklädningsmöjligheter. Dessutom upplever många att cykelinfrastrukturen på många ställen i kommunen är bristfällig.

3.2 Incitament hållbart resande

Cykelservice och hjälp med byte till/från vinterdäck skulle underlätta för den som vill cykla till arbetsplatsen enligt flera tillfrågade. I både enkätsvar och i intervjuer efterfrågas tillgång till bättre och säkrare cykelrum samt dusch och omklädningsrum. Även möjlighet till bättre kombinationsresor med cykel och pendeltåg lyfts som något som skulle öka benägenheten att avstå från att resa med bil till arbetet. En av de intervjuade påpekade att det ligger i arbetsgivarens intresse att förbättra hälsan hos medarbetarna, vilket i sig är ett incitament att satsa mer på cykling.

I övrigt anser flera enkätrespondenter och intervjuobjekt att det krävs ekonomiska incitament för att öka andelen resor med hållbara färdmedel. För många personer är det inte ett alternativ att göra sig av med bilen och därför innebär kompletterande mobilitetsalternativ också utökade kostnader. Möjligheten för arbetsgivaren att erbjuda ett mobilitetsbidrag på samma sätt som friskvård är subventionerat lyftes.

Att det går att låna kollektivtrafikkort i receptionen för tjänsteresor beskrivs av flera som en enkel åtgärd som underlättar hållbart resande i arbetet. Nackdelen med detta upplägg är att det kräver att medarbetaren redan har tagit sig till arbetsplatsen. Annars lyfts fordonspooler och möjlighet till leasing av cykel som potentiella incitament. En av de som intervjuades påpekar att kunskapen om mobilitetsalternativ kan få spridning genom att de som redan anammat hållbar mobilitet i sin vardag delar med sig av sina erfarenheter. En annan liknande åtgärd som nämns i enkätsvaren är att anordna cykeltävlingar eller liknande mellan olika arbetsenheter för att få folk att resa mer hållbart.

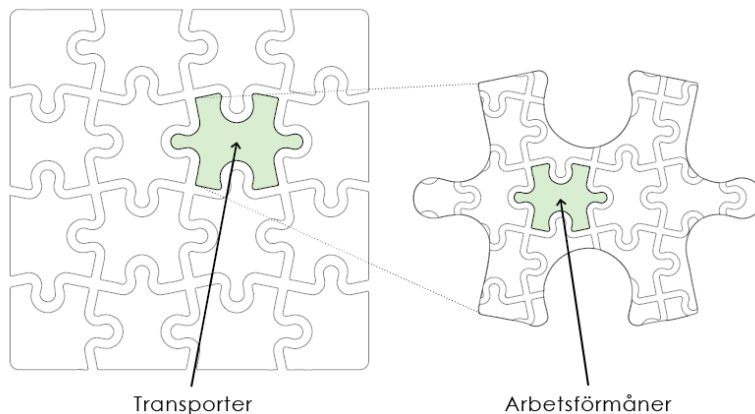
3.3 Bristande kännedom kring erbjuden hållbar mobilitet

Det finns och har funnits olika sorters mobilitetstjänster som stått till medarbetarnas förfogande. I intervjuerna framkommer det att det råder olika uppfattningar om vad som finns att tillgå. Någon tror att det finns en bilpool för anställda, en känner inte till dess existens överhuvudtaget, samtidigt som en tredje kan beskriva var bilarna är parkerade och hur de bokas. Motsvarande variation i uppfattning gäller även för de lånecyklar som finns för medarbetarna. För många år sedan ska det även ha funnits ett appbaserat system för bildelning men detta upplevdes krångligt av de anställda.

3.4 Förmånsportalen

Den generella uppfattningen om kommunens digitala förmånsportal är att den används sparsamt av de anställda. En del uppger att de är osäkra på vad som finns på portalen medan någon annan anser att utbudet av erbjudanden är opersonliga och därmed ointressanta. Det uppfattas svårt att hitta bland flikar och menyer i förmånsportalen. Det framkom också att en upplevd utmaning är att medarbetarna ibland inte är tekniskt kunniga och att somliga sällan ens går in på kommunens intranät.

I arbetet med att minska Järfälla kommuns klimatpåverkan är transporter en bit av pusslet. Hållbar mobilitet som arbetsförmån är i sin tur en av många delar av denna bit. Kapaciteten som finns hos denna bit är för närvarande inte utnyttjad i Järfälla kommun.



Figur 8: Utsläppspusslet består av många bitar där mobilitet som arbetsförmån utgör en del av utsläpp från transporter.

4 Omvärldsbevakning

I följande avsnitt redogörs för två exempel där arbetsgivare arbetat aktivt för öka andelen hållbara arbetsresor. Dessa är i olika skala och ska ge en uppfattning om vilken nivå som arbetet för Järfälla kommun är lämpligt att lägga sig på. Dessa exempel efterföljs av beskrivning av två sätt att arbeta med mobilitetstjänster som kan vara relevanta i fortsatt arbete.

4.1 LIMA

LIMA (Lindholmen Integrated Mobility Arena) var ett Drive Sweden-projekt som genomfördes i företagsparken Lindholmen i Göteborg. Projektet syftade bland annat till att öka andelen hållbara resor inom området och minska trafikrelaterad trängsel (Löfstrand et al., 2021). Sammanlagt 19 partner var delaktiga och utvecklade en MaaS-lösning (Mobility as a Service) för anställda på företag på Lindholmen. Denna lösning bestod av en digital tjänst tillsammans med ett system av mobilitetshubbar i området. Den digitala tjänsten samlade utbudet av delade mobilitetstjänster såsom kollektivtrafik, fordonspooler och taxi. Några av dessa kunde betalas direkt i appen medan användaren länkades vidare till externa websidor för de andra. Appen gav även information om trafikläge och tillgänglighet. Cirka 300 testanvändare från 15 företag deltog som testanvändare projektet.

Projektet identifierade en rad utmaningar och rekommendationer:

- Kollektivtrafiken behöver vara ryggraden i systemet för att en MaaS-tjänst ska bli ett hållbart alternativ. Traditionellt sett har det inte varit möjligt för privata aktörer att återförsälja kollektivtrafikens biljetter vilket lägger ansvaret för utveckling på kollektivtrafikbolagen.
- Bildelning försvåras av hyrbilslagen, skatteregler och komplicerad deklaration av eventuell inkomst.
- En lättanvänd reseplanering tillsammans med flera transporttjänster behöver samlas på samma digitala tjänst för att attrahera resenärer.
- Utöver engagemang från de som deltog i projektet har det främsta intresset utifrån kommit från fastighetsutvecklare i urbana miljöer. Deras intresse kan härledas från kommuners parkeringsnormer som ställer krav på mobilitetstjänster för att tillåta lägre parkeringstal.



Figur 9: Digital mobilitetstjänst från LIMA-projektet.

4.2 Örebro kommun – flytt av kommunhus och förmånscyklar

Hösten 2020 genomfördes två resvaneundersökningar som fokuserade på hur resvanor hos anställda ändrats efter att förmånscykel erbjudits och flytt av kommunens kontor (Malm, 2022). Likt Järfälla kommuns planer på att flytta delar av sin verksamhet till nya lokaler genomförde Örebro kommun en motsvarande omorganisation för ett par år sedan. 2019 flyttade ca 400 personer till ett nytt kontor beläget närmre Örebro centrum. Sedan Örebro kommun började erbjuda sina anställda förmånscyklar år 2017 och vid hösten 2020 hade 3 669 cyklar köpts av anställda.

Resvaneundersökningen visade att andelen som färdades med cykel till arbetet ökat. I synnerhet kunde en stor ökning av arbetsresor med elcykel observeras, samtidigt som bilresorna minskade. Enligt kommunens slutsatser "ökar sannolikheten att anställda köper elcykel när tröskeln är lägre då det är billigare och enklare att köpa en förmånscykel".

Det nya kontorets läge och förutsättningar har också haft inverkan på hur fördelningen av färdmedel för arbetsresor har sett ut. Kontoret ligger närmre resecentrum har begränsad tillgång till och högre avgift på parkering för bil. Andelen som körde bil till jobbet minskade från 34% till 21% i samband med flytten. För cykel som färdmedelsval ökade andelen från 47% till 52%, gång och kollektivtrafik har också ökat. De ändrade förutsättningarna för bilparkering uppgavs av flera vara anledningen till byte av färdmedel.

4.3 Mobilitetslösningar för pilotprojekt

4.3.1 Peer-to-peer bildelning (ex Heap)

Peer-to-peer är en bildelningstjänst där en pool av bilar finns för uthyrning från privatpersoner och företag. Tjänsten vänder sig till anställda som behöver göra ärenden dagtid, anställda som behöver göra tjänsteärenden, individer i närområdet som tillfälligt behöver access till bil på kvällar och helger.

I en appbaserad tjänst installeras hårdvara i bilarna som gör det möjligt för privatpersoner att hyra ut sin privata bil till företag/kommun för tjänsteresor eller till privatpersoner. Tjänsten kan innebära 15-20 % lägre pris än vanlig bilpool och kan ses som ett komplement till befintlig bilpool. Vidare kan tjänsten öka användning av befintliga bilar i närområdet som annars står parkerade, minska behovet av att äga egen bil och minska utsläppen för bilkörning totalt sett.

4.3.2 Benify mobilitetsbidrag

Benify arbetar i skrivande stund med att utveckla en tjänst som gör det möjligt för deras kunder att erbjuda ett mobilitetsbidrag till sina medarbetare. Mobilitetsbidraget fungerar på samma sätt som friskvårdsbidraget. Arbetsgivaren förser medarbetarna med en "sponsring" och väljer ett utav flera alternativa segment av förmåner som de önskar premiera och som öppnas upp för medarbetarna för beställning på. Det administrativa sköts av Benify med förmånsbeskattningsvärde mot löneavdrag, automatiserad fakturering för använd summa samt beställningsflöden gentemot leverantörerna. Storleken på mobilitetsbidraget är anpassningsbart. Paketeringen av förmånerna sker utifrån arbetsgivarens förmånsstrategi samt önskat resultat, samtidigt som grundpelaren ligger i att kunna erbjuda medarbetarna högsta möjliga flexibilitet. Medarbetaren kan själv välja hur denne spenderar sitt månatliga mobilitetsbidrag på exempelvis kollektivtrafikbiljetter och krediter hos privata mobilitetsleverantörer.

Utöver denna tjänst som förväntas lanseras hösten 2023 kan Benifys förmånsportal användas för traditionella arbetsförmåner. Järfälla kommun har idag Benifys standardlösning för bruttolönecykel på 12 månader vilket innebär att det är en leasing över 12 månader som betalas via bruttolön. Cykeln beställs via Benify från deras samarbetspartner och Benify hanterar sedan löneavdragen. Alla möjliga olika cykelmodeller kan beställas, allt från el-cyklar och lådcyklar till mer vanliga standardcyklar eller mountainbikes. Som ansluten arbetsgivare till Benify kan du erbjuda dina anställda en extra push i ryggen mot grönare val av transport.

Förmånsportalen kan även användas för att samla och sprida information om pågående kampanjer och initiativ relaterade till bland annat hållbar mobilitet.

5 Slutsatser och fortsatt arbete

5.1 Slutsatser

Denna rapport har skrapat på ytan kring vad som påverkar hur medarbetare på Järfälla kommun reser till och från samt i arbetet. Utifrån intervjuer, platsbesök och CERO-analyser bedömer vi att det finns en efterfrågan och potential att ta fram och testa mobilitetslösningar för kommunen med hjälp av Benifys förmånsportal.

Resultaten från intervjuer, platsbesök och CERO-analyser tydliggör att resvanor är en mångfacetterad fråga. Flera faktorer påverkar res- och fordonsval hos medarbetare i Järfälla kommun och hos människor generellt. För att hantera det så kallade livspusslet upplevs den privata bilen som en nödvändighet för många eftersom den är flexibel och tidsbesparande. Samma frihet uppnås inte varken med dagens utbud av kollektivtrafik eller annan tillgänglig mobilitet.

Att hitta lösningar som funkar på individnivå och som samtidigt kan generaliseras behövs för att hantera de invanda mönstren och för att hantera de behovsstyrda resorna som idag inte görs med det mest hållbara sättet.

De åtgärder som ofta lyfts för att skapa incitament till hållbart resande för anställda är som bäst för de som redan använder någon form av hållbar mobilitet, för att på så sätt uppmuntra fortsatt eller ökat beteende. Dock är det inte klargjort vilken effekt bättre och trevligare cykelrum till exempel ger på cyklandet över tid hos dem som idag inte reser på detta sätt. Är denna typ av åtgärder något som påverkar endast de som redan skulle ha cyklat?

Det kan konstateras att intervjuerna pekar på en låg kännedom om och utnyttjande av de incitament, förmåner och lösningar som idag tillhandahålls. Skulle en ökad kännedom, ett bättre gränssnitt eller mer information kunna påverka detta?

Utöver mer cykelanpassade kontor lyfts ekonomiska stöd som ett incitament för medarbetare att välja mer hållbar mobilitet i stället för privat bil. Även kommunikation om hur alternativa färdmedel kan användas nämns som ett verktyg som kan påverka medarbetarnas resebeteenden. Kommunikationen kring vilka mobilitetstjänster som finns att tillgå för medarbetare kan också förbättras. Resultaten visar att kännedom kring befintlig bilpool och elcyklar är bristande. Däremot lyfts möjligheten att låna kollektivtrafikkort i receptionen på kommunhuset som ett smidigt sätt att ersätta en bilresa med en kollektivtrafikresa för medarbetare.

Enligt resultaten råder det en del osäkerheter kring vad som finns på Benifys förmånsportal. Utöver den information som inskaffats genom Benify var det ingen som visste att Järfälla kommun erbjuder cykel på bruttolöneavdrag. Uppfattningen var att de erbjudanden som finns i portalen är opersonliga och svåra att hitta.

Tillgång till och information om mobilitetstjänster via Benifys förmånsportal föreslås trots detta vara av intresse att studera vidare och testa. I omvärldsbevakningen nämns utöver Benifys arbete med ett mobilitetsbidrag och en (av många) potentiella mobilitetsleverantörer, två exempel på hur arbetsgivare har arbetat med beteendepåverkande åtgärder. Att man kan se nya resvanor efter flytt av kommunhus och införandet av förmånscyklar i Örebro kommun ger en fingervisning på inom vilken skala Järfälla kommun lämpligen arbetar med mobilitetstjänster. LIMA-projektet å andra sidan belyser utmaningar som är relaterade till utvecklandet av en egen app och MaaS-tjänst. En digital lösning av denna magnitud anses inte intressant att arbeta med vidare med i Järfälla kommun. Nyttan av ytterligare en digital plattform förmodas inte tillräckligt stor för att motivera ett projekt av den omfattningen.

5.2 Fortsatt arbete och piloter

I syfte att identifiera lösningar som gör att det hållbara resandet ökar inom kommunen föreslås ett pilotprojekt där olika vägar prövas för att öka nyttjandet av tjänsterna i dagsläget. Baserat på beteende och användning ser vi att det går att i en iterativ process förfina och hitta lösningar som fungerar för anställda inom kommunen även oberoende av det nya kommunhuset. På så sätt är hypotesen att vi redan innan det att huset byggs kan införa åtgärder som ökar det hållbara resandet.

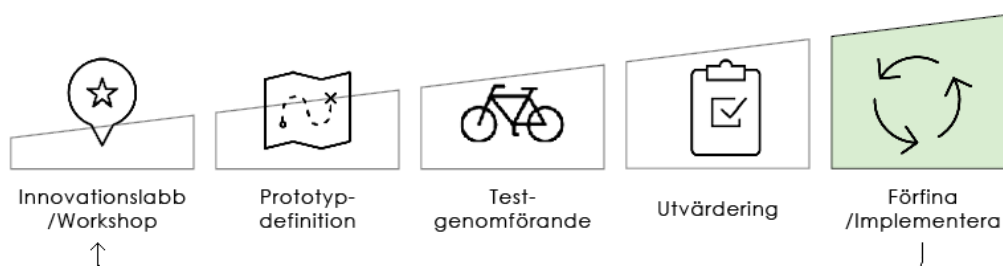
Vidare arbete utgörs exempelvis av stegen nedan som itereras för att testa och validera i två steg, vilket i slutändan förväntas leda till implementering i större skala. Förslaget uppvisas schematiskt i **Figur 10**.

Iteration 1

1. Innovationslabb
 - a. Problembeskrivning
 - b. Snabba insikter/intervjuer
 - c. Idégenerering för första testet
2. Prototypefinition
3. Testgenomförande
4. Utvärdering

Iteration 2

1. Workshop
 - a. Förfinad testspecificering
2. Prototypefinition
3. Testgenomförande
4. Utvärdering



Figur 10: Förslag på fortsatt arbete

5.3 Pilot-test

En pilot föreslås innehålla följande aktiviteter:

- Testa **mobilitetsbidrag** genom Benify enligt samma upplägg som friskvårdsbidrag erbjuds i förmånsportalen. Exempelvis genom att rekrytera medarbetare som testpersoner med olika förutsättningar/behov som vill prova mobilitetsbidraget
 - Utgå från medarbetares behov, vilka mobilitetstjänster kan passa vilka personer?
- Arbeta med **kommunikation** och kunskapsspridning och en helhet kring mobilitetsbidraget utifrån insikter från förstudie. Utgå från befintliga färdmedelsalternativ och kommande kommunhus.
- Koppla in mobilitetsleverantörer genom Drive Swedens och AFRYs kontaktnät. Bildelningstjänst, bilpoolsleverantör och mikromobilitetsleverantörer är alternativ på aktuella **mobilitetstjänster**.
- **Uppföljning** av åtgärderna. Utgå från mätbara mål.

6 Referenser

Löfstrand, Sofia, Kristina Andersson, Anton Carlsson, Maria Coulianos, Åsa-Li Eriksson, Maria Gunnarsson, Håkan Göransson, m.fl. (2021) *LiMA MaaS-Pilot*. Göteborg: Lindholmen Science Park.

Malm, Hanna (2022). *Förändrade resvanor med förmåncykel och flytt av kontor, resultat av resvaneundersökningar*. Linköping: VTI.

Schnurr, M., Olsson, L., & Andersson, K. [RISE] (2019). *Regelsverksinnovation i Sverige: Från förmånsbilar till förmånsmobilitet* [Position Paper]. RISE Viktoria.

Skatteverket (u.å.) *Förmåner*. Hämtad från:

<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner.4.3a2a542410ab40a421c80001009.html#:~:text=Om%20din%20arbetsgivare%20betalar%20en,%C3%A4r%20skattefria%2C%20till%20exempel%20personalv%C3%A5rdsf%C3%B6rm%C3%A5ner.>

7 Bilaga 1: Begreppsförklaring

Arbetsresor är privata resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Förmån av fria arbetsresor mellan bostaden och arbetsplatsen beskattas normalt till marknadsvärdet.

Tjänsteresor är en resa som arbetsgivaren har beordrat den anställda att göra för att arbeta för arbetsgivarens räkning på annan plats än den ordinarie arbetsplatsen.

Schablonvärden är förbestämde värden som hämtas från en redan gjord generell uppskattning. De är med andra ord inte exakta värden.

Mobilitetstjänster är tjänster som uppmuntrar till miljövänliga resealternativ. De syftar på boende och verksamhet så god mobilitet att de väljer att inte äga en egen bil. Mobilitetstjänster utgörs av både fysiska åtgärder och andra tjänster och premier

Mobility-as-a-Service (MaaS): ett system där ett omfattande utbud av mobilitetstjänster tillhandahålls (ofta under kortare tidsperioder) av olika mobilitetsoperatörer. Genom att koppla samman olika transporttjänster till enkelt tillgängliga och heltäckande mobilitetslösningar är möjligt att skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till den privata bilen.

Bilpool är en tjänst där många personer delar på en eller flera bilar. Dessa bilar kan vara av olika typer för att täcka olika typer av behov. En bilpool kan antingen vara fast (fasta uppställnings/parkeringsplatser) eller friflytande.

8 Bilaga 2: Fiktiva resor

För att förstå hur en hållbar arbetsresa kan se ut dörr till dörr beskrivs några sådana resor utifrån fiktiva personer. Personerna är en sammanslagning av verkliga personer boende i kommunen. Dessa resebeskrivningar syftar till att utgöra underlag till eventuellt pilotprojekt.

8.1 Kvinna från Barkarbystaden

Resan går mellan hemmet i Järfälla kommun och Solna där arbetsplatsen ligger.

Personen är en kvinna i 35-årsåldern med man och två barn i förskoleåldern och bor i Barkarbystaden. Kvinnan litar på kollektivtrafiksystemet. Just denna dag är det inga problem som tur. Hon reser mestadels med kollektivtrafiken efter att ha lämnat barnen vid skolan. Lämnningen gör hon med sin elcykel som även är en lådcykel. Batteriet måste laddas varje natt vilket hon gör i sitt garage. Hon har lagt en träregel över tröskeln för att komma in lättare med cykeln.

Barnen sitter skyddade i lådan där fram men behöver kläs på för alla väder vilket kan innebära en lätt kamp varje morgon med att få på barnen kläderna och få med rätt utrustning som de kan behöva under dagen beroende på vilken aktivitet som de ska göra. Hon har själv ofta matlåda och dator med sig. Ytterkläder anpassar hon efter vädret och har planerat detta ordentligt kvällen innan.

Hon cyklar till skolan, ca en km. Detta tar ca 5 min. (Det är max 5 min till någon förskola då de ligger tätt i kommun). Väl framme vid skolan finns det cykelparkering (enkel modell utan ramlås) som innebär att barnen och kvinnan måste ta sig förbi alla de bilar som står vid skolan huller om buller. Det inträffar titt som tätt incidenter. Barn som springer ut och stressade föräldrar är inte en bra kombo.

Tar sedan cykeln hem och byter till sin vanliga cykel. Vågar inte ställa lådcykeln vid pendeln pga mycket cykelstölder. Det finns inte heller någon plats att ställa en lådcykel men gott om plats för vanliga cyklar. Kvinnan har fått två elcyklar stulna vid pendeln. Brukar vara lite stressig att hinna till kl 8-tåget. Hon vill gärna ha en sittplats då hon är rätt så trött efter att pinnat på hela morgonen men tyvärr få hon ofta stå intryckt bland många andra människor. Något bättre har det blivit sen pandemin. För att få sittplats brukar hon ta 8:15 tåget då arbete tillåter det.

Tåget inkl byte tar i bästa fall ca 50 min under rusningstrafik den tiden hon brukar åka. Bytet till Tvärbana tar 10 min i SBG. Om hon skulle åka utanför rusningstrafiken tar tåget 25 min. Från hållplatsen Solna station tar det sedan 10 min att gå till arbetsplatsen. Detta innebär att hon är noga med att kolla vädret i fall hon behöver regnkläder eller paraply. Hon bär ofta med sig en del som gör att väskan börjar kännas tung.

I hissen möter hon en person som inte har några ytterkläder på sig, är utvilad och kommer från garaget där denna person har bilen parkerad. Hon tänker då å vad skönt det skulle vara att ta bilen! Hon är också lite avundsjuk på bilistkollegan har fått egen tid i bilen och sluppit släpa på en tung väska. Letar sittplats, går direkt till mötet pga förseningar, svårt att hitta en ledig plats.

Hemresan gör hon samtidigt som har ett sista möte på Teams. Hon behöver inte hämta barnen men vill hinna träffa dom innan dagen är slut. Detta gör att hon kommer direkt hem från ett sista möte utan att få den välbehövda ställtiden. Denna viktiga tid som förespråkas för att inte ta med hem frustrationer från jobbet och lägga dessa på familjen. I England med alla deras pubar kan man blåsa ut frustrationerna på puben. Inte ovanligt att

det görs tillsammans med kollegor och en och annan konflikt kan lösas i ett mer neutralt forum. Kanske detta kan tas med till tänket med 15 min staden tänker hon vidare.

8.2 Man från Viksjö

Beskrivningen utgår från en man boende i Viksjö med två äldre barn som har en del aktiviteter på eftermiddagar och kvällar. Han har tillgång till egen bil som står parkerad på uppfarten till radhuset som används en del till att skjutsa till aktiviteter då kollektivtrafik saknas i detta område utanför högtrafiken. Barnen tar sig själva till skolan med gång eller cykel men han vill se till att de kommer i väg till skolan. Detta ser han som mycket viktigt då det finns mycket som kan locka barn att göra annat än att ta sig till skolan.

Han cyklar till jobbet vilket tar ca 20 min. Cykeln står i gemensamt förråd med grannen som är låsbart. Han har med sig ombyteskläder, en liten handduk, datorn och matlåda. Cyklingen gör honom lite svettig så vid framkomsten byter han om och tvättar av sig lite grann. Han har överdragskläder för att det stänker från bilarna.

Han ställer cykeln på torget i en allmän parkeringsplats utanför kommunhuset. Cykel går att låsa fast i en pollare men är inte väderskyddad. Kommunen har inga egna cykelparkeringar. Cykeln har vid flera tillfällen blivit saboterad när den stått här med klet på sadeln och punka.

Han går först till sin arbetsplats och är nöjd med att ha en egen plats vilket inte alla har och lägger sina grejer där (matlåda och dator). Skyndar vidare in på en toalett och byter om. Kläderna blev lite våta på grund av regn och tröjan svettig så dessa hänger han upp så gott det går över stolen på sin plats. Det har ryktats sedan länge att han ska få tillgång till ett omklädningsrum men ingen direkt information har han fått.

Vid riktig dåligt väder tar han bilen från sin uppfart och ställer sig på handelsparkeringen där det är begränsat till fyra timmar vilket innebär att han måste gå ut och flytta bilen med jämna mellanrum. Det är gott om platser på dagen då de annars används till shopping under helgerna. Parkeringen är gratis.