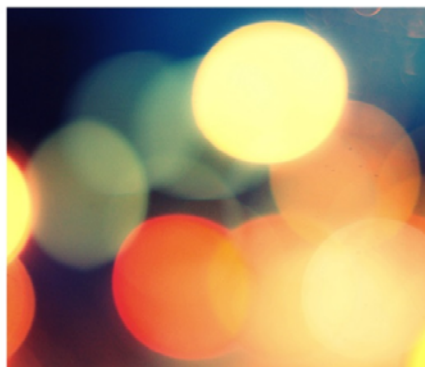
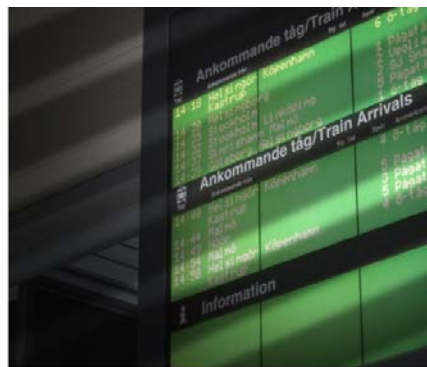


Utvärdering av UbiGo Stockholm



Dokumentinformation

Titel: Utvärdering av UbiGo Stockholm – delrapport 1

Serie nr: 2019:156

Projektnr: 17213

Författare: Emeli Adell
Lovisa Indebetou

Medverkande: Matilda Porsö

**Kvalitets-
granskning:**

Beställare: Stockholm Stad
Kontaktperson: Helene Carlsson, helene.carlsson@stockholm.se,
tel: 08-508 28 915

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2018-09-14	Utkast på undersökningsmetod	Beställare
0.91	2019-11-29	Preliminärversion utan kontrollgrupp	Beställare, projektpartners
0.92	2019-12-12	Uppdaterad version efter synpunkter	Beställare, projektpartners
1.0	2020-02-05	Slutversion	Beställare

Förord

UbiGo är en mobilitetstjänst som utvecklats och introducerats i Stockholm inom ramen för EU-projektet Eccentric. Tjänsten som lanserades i Stockholm bygger på erfarenheter från ett pilotprojekt som genomfördes i Göteborg 2013-2014.

För att utforska och skapa kunskap kring effekter av konceptet ”mobilitet som tjänst” eller MaaS (Mobility as a Service) har en fördjupad utvärdering av UbiGo-tjänsten genomförts.

Den fördjupade utvärderingen har blivit möjlig genom delfinansiering från Vinnova. Dessutom har Miljöförvaltningen i Stockholms stad och Trafikförvaltningen Region Stockholms bidragit med egna medel i utvärderingen. UbiGo har medverkat med egen tid.

Utvärderingen har planerats och utförts av Trivector. Till sin hjälp har Trivector haft en arbetsgrupp med representanter från Stockholms stad och Trafikförvaltningen Region Stockholms (beställarna), UbiGo samt samarbetspartnern VTI.

Utvärderingen gjordes i samverkan med VTI. Samarbetet ledde till att VTI inom ramen för forskningsprojektet Mistra SAMS använde samma utvärderingsupplägg för att samla in och analysera material från en kontrollgrupp bestående av stockholmare som inte använt UbiGo.

Inom ramen för Mistra SAMS kan VTI även komma att genomföra djupintervjuer med UbiGo-användare, men detta kommer i så fall att rapporteras separat av VTI/Mistra SAMS.

Samverkan har även skett med projektet *Kompis – nationell färdplan för kombinerad mobilitet* genom ömsesidigt utbyte av utvärderingsupplägg, enkätutformning etc. Utvärderingen av UbiGo har i möjligaste mån anpassats till de preliminära utvärderingsenkäter som Kompisprojektet delat med sig av.

Arbetsgruppen har bestått av Helene Carlsson, Miljöförvaltningen Stockholms stad; Karolina Pamp-Sandgren, Stefan Thulin och Håkan Karlsson, Trafikförvaltningen Region Stockholms; Hans Arby, UbiGo; Emeli Adell, Trivector samt Jan Andersson, VTI.

Ett särskilt tack till Vinnova som möjliggjort denna utvärdering, UbiGo som generöst medverkat i utvärderingen av en nylanserad tjänst i ett tidigt skede samt till alla UbiGo-användare som medverkat genom att besvara enkäter och samla in data.

Sammanfattning

UbiGo är en MaaS-tjänst som utvecklats och introducerats i Stockholm inom ramen för EU-projektet Eccentric. Tjänsten som lanserades i Stockholm är en utveckling från ett pilotprojekt som genomfördes i Göteborg 2013-2014 och innehåller bilpool, dygnsbiljett på kollektivtrafik, taxi och hyrbil. För att utforska och skapa kunskap kring effekter av konceptet ”mobilitet som tjänst” eller MaaS (Mobility as a Service) har en fördjupad utvärdering av UbiGo-tjänsten genomförts. Syftet med den fördjupade utvärderingen är bland annat att svara på följande frågor:

- ▶ Vilka vill använda MaaS?
- ▶ Varför vill man använda MaaS?
- ▶ Vilka är effekterna av att använda MaaS?
- ▶ Vilka är erfarenheterna av att använda MaaS?

1.1 Sammanfattning av resultat

I denna rapport beskrivs resultaten av utvärderingen av UbiGo, en ny MaaS-tjänst. Utvärderingen har gjorts i lanseringsfasen, och de åsikter och erfarenheter som samlats in och analyserats kommer från tjänstens första kunder (early adopters). UbiGo-tjänsten har utvecklats kontinuerligt under utvärderingens gång och fortsätter att utvecklas även efter avslutad utvärdering.

Resultaten visar att de som deltagit i utvärderingen, vilket motsvarar ungefär hälften av UbiGos tidiga kunder, har en övervikt av högt utbildade, välbetalda män i arbetsför ålder (30-64 år) utan barn i hushållet. Deltagarna bryr sig mindre än genomsnittet om att äga det som de använder och de är också mer positivt inställda till att använda delningstjänster. UbiGo-kunderna har körkort i högre utsträckning än andra, men en majoritet saknar permanent tillgång till bil. De deltagande hushållen hade relativt höga transportkostnader då de beslutade sig för att bli kunder till UbiGo.

Generellt är UbiGo-användarna också nyfikna, det är det vanligaste motivet för att de ville prova tjänsten. De som lockats att testa UbiGo söker aktivt efter nya digitala tjänster och appar eller provar gärna när vänner tipsar om tjänster och appar. För barnfamiljer verkar också miljöhänsyn vara ett motiv för att använda MaaS. Däremot är det ingen med barn i hushållet som uppger bekvämlighet som det främsta motivet för att använda MaaS, vilket en del andra användare gör. För dem som väljer att resa kollektivt med dygnsbiljett via UbiGo verkar kostnad vara ett viktigt motiv för att använda MaaS-tjänsten. Kostnad dyker dock inte upp som ett motiv för de användare som istället väljer att fortsätta resa med periodkort eller reskassa utanför UbiGo. Om användarna har bil eller inte verkar inte spela någon roll för motiven bakom att använda MaaS-tjänsten.

En tredjedel av användarna upplever att de använder privat bil mindre sedan de började använda UbiGo. Drygt hälften upplever att de använder bilpool mer. Cirka en tredjedel uppger att de åker mer med kollektivtrafik sedan de började använda UbiGo. Hur stora förändringarna är i absoluta tal går inte att få en uppfattning om eftersom mängden resdata varit för liten. Nettoeffekten, om man kör mer eller mindre bil, behöver därför undersökas vidare i andra studier.

Att använda UbiGo har också inneburit att användarna börjat överväga att ändra sitt sätt att lösa transporter på. Nästan hälften överväger att minska antalet bilar i hushållet. Runt en tredjedel vardera funderar på att börja arbetspendla med kollektivtrafik eller cykel, beställa hemleverans av varor eller samt utöka sina valmöjligheter när det gäller cykel (lånecykelsystem, köpa andra typer av cyklar).

Att använda UbiGo har också påverkat både vilken överblick användarna har över vad transporterna kostar och hur mycket pengar de lägger på transporter. Kvinnor upplever i högre grad än män att deras kontroll över transportkostnaderna ökat, och upplever också i högre utsträckning än männen att kostnaderna minskat. En del upplever att MaaS-tjänsten gör att man behöver planera sitt resande mer. Man upplever också att miljöpåverkan av transporterna blir mindre.

De allra flesta är nöjda eller mycket nöjda med UbiGo som helhet. Mest nöjd är man med att tjänsterna finns samlade, att biljett på SL ingår samt att familjens resor kan samlas på ett konto.

Många har använt bilpoolen som ingår i UbiGo och de flesta är nöjda med den också. Däremot är det få som använt taxi och hyrbil. Detta innebär att UbiGo i praktiken främst blir en bilpoolsjänst för dem som valt att fortsätta betala kollektivtrafikresande utanför UbiGo. Däremot kan man inte utesluta att möjligheten att kunna använda taxi och hyrbil i tjänsten uppskattas, även om man inte har utnyttjat dessa tjänster. Appen är man relativt nöjd med, men det finns en del som önskar sig mer. Att man har höga förväntningar och krav på appen är inte förvånande eftersom deltagarna är storkonsumenter av digitala tjänster och vana vid att digitala tjänster ska fungera väl.

Antalet deltagande i utvärderingen var relativt litet, totalt 50 personer från 44 hushåll. Större studier behöver göras för att bekräfta resultaten. Icke desto mindre är resultaten som redovisas i rapporten intressanta både för hypotesgenerering och som ett bidrag till kunskapen om MaaS-tjänsters attraktivitet och effekter. Målsättningen i utvärderingen var att studera både drivkrafter, förväntningar och upplevelser (genom enkätfrågor) samt faktiskt resbeteende (genom resdata). Mängden insamlad resdata blev tyvärr för liten för att kunna analyseras på ett meningsfullt sätt. Resultaten i denna rapport bygger därför uteslutande på enkät-svar, kompletterat med data från UbiGo, kontrollgrupp och befolkningsstatistik.

Innehållsförteckning

1.1	Sammanfattning av resultat	i
2.	Bakgrund och syfte	1
2.1	UbiGo - första MaaS-tjänsten i Stockholm	1
2.2	UbiGo under utvärderingsperioden	2
3.	Utvärderingsmetod	4
3.1	Utvärderingsupplägg	4
3.2	Datainsamling	4
4.	Resultat	11
4.1	Osäkra men intressanta observationer	11
4.2	Vilka vill använda MaaS?	11
4.3	Varför vill man använda MaaS?	19
4.4	Erfarenheter av att använda MaaS-tjänsten	23
4.5	Effekter på resandet av att använda MaaS-tjänsten	28
4.6	Hur nöjd är man med UbiGo?	31
5.	Diskussion och slutsatser	36
Bilaga 1: Introduktion till datainsamling med TravelVu		39
Bilaga 2: Enkätfrågor datainsamling 1		42
Bilaga 3: Enkätfrågor datainsamling 2		50

2. Bakgrund och syfte

Omställningen till ett mer hållbart transportsystem är en stor utmaning, och behovet av att öka takten har aldrig varit så akut som nu. Att skapa mer attraktiva alternativ till det privata bilåkandet är nödvändigt både för städernas hållbarhet och för klimatomställningen. Ett sätt att arbeta med detta skulle kunna vara kombinerad mobilitet eller mobilitet som tjänst (MaaS – mobility as a service).

Som ett led i arbetet med att vinna erfarenhet och kunskap kring MaaS följer Stockholms Stad och Trafikförvaltningen Region Stockholms, introduktionen av MaaS-tjänsten UbiGo i Stockholm.

Arbetet sker både inom EU-projektet Civitas Eccentric och genom en fördjupad utvärdering som blivit möjlig genom delfinansiering från Vinnova, SL och Stockholms stad.

För att utforska MaaS-konceptet och bygga kunskap genomfördes en fördjupad utvärdering av introduktionen av UbiGo i Stockholm. Syftet med utvärderingen är bland annat att svara på följande frågor:

- ▶ Vilka vill använda MaaS?
- ▶ Varför vill man använda MaaS?
- ▶ Vilka är effekterna av att använda MaaS?
- ▶ Vilka är erfarenheterna av att använda MaaS?

2.1 UbiGo - första MaaS-tjänsten i Stockholm

UbiGo lanserade sin kombinerade mobilitetstjänst i Stockholm i februari 2019. UbiGo har marknadsförts som en lösning för hela hushållets alla vardagsresor. För att vara ett realistiskt och attraktivt alternativ till bilägande behöver tjänsten möta ett hushålls samlade mobilitetsbehov, morgon till kväll, måndag till söndag, januari till december. Den behöver också vara flexibelt utformad och lätt att prova och ändra. Genom att ersätta privat bilägande är tanken att UbiGo ska minska behovet av parkeringsplatser och öka andelen mer hållbara färdmedel.

Som kund till UbiGo delar hushållets medlemmar på ett abonnemang som innehåller kollektivtrafik, bilpool, hyrbil och taxi. Tjänsterna bokas i en app och faktureras månadsvis. Det finns inga fasta kostnader – man betalar bara för det man använder – biltimmar eller kollektivtrafikdygn som inte används en månad kan sparas, tar de slut läggs nya till och vald plan kan ändras varje månad.

En tidigare version av tjänsten utvecklades och testades framgångsrikt i en pilot i Göteborg 2013, då också bolaget UbiGo startades för att kommersialisera konceptet. Inom ramen för EU-projektet Eccentric påbörjade UbiGo en nystart på ny

ort, dvs i Stockholm. Det som fanns kvar från det tidigare pilotförsöket var en stor mängd kunskap och lärdomar, medan nya underleverantörer av tjänster, producenter av app och bokningssystem, kollektivtrafikleverantör osv återstod att hitta och engagera i UbiGo Stockholm. Uppbyggnaden av tjänsten har gått och fortgår stegvis och med flera omstarter, precis som det måste vara för en ny och komplex tjänst.

Lanseringen i Stockholm har blivit möjlig dels genom finansiering från EU-projektet Eccentric, dels genom ett beslut i Region Stockholms trafiknämnd om att öppna upp för digitala återförsäljare och medverka i pilotprojekt för kombinerad mobilitet. I slutet av 2018 gjorde franska Via-ID en strategisk investering i UbiGo. Begränsade tekniska resurser hos SL försenade integrationen av mobilbiljetter, vilket gjort att appen kompletterats med ett UbiGo-kort för kollektivtrafiken för att UbiGo-användarna skulle slippa använda manuella spärrar.

UbiGo fortsätter att utvecklas, etablerar sig i flera områden i Stockholm och rekryterar nya kunder. I december 2019 har antalet hushåll som testat UbiGo nästan fördubblats jämfört med när datainsamlingen för denna utvärdering upphörde i september 2019.

Den aktuella tjänsten presenteras på ubigo.me.

2.2 UbiGo under utvärderingsperioden

UbiGo har hela tiden arbetat för att etablera en riktig tjänst i Stockholm, på marknadens villkor, till skillnad från ett begränsat pilotförsök utan ambition att fortleva efter projekt slut.

Det bör dock påpekas att utvärderingen genomförts i ett mycket tidigt skede, på de allra första kunderna, med en tjänst som initialt var i betaversion. Under utvärderingens gång har både själva tjänsten och villkoren för att få tillgång till den och för att medverka i utvärderingen justerats ett flertal gånger.

Under perioden maj 2018 till januari 2019 kunde personer i hela Stockholm som var intresserade av att använda UbiGo anmäla sitt intresse.

Första versionen av UbiGo-appen och övriga delar av plattformen (back-office) var driftklara i oktober 2018, även om många mindre och större förändringar gjorts sedan dess. En mer övergripande kommunikationskampanj inleddes försommaren 2018 och cirka 200 intresseanmälningar kom in via webben fram till årsskiftet 2018/2019.

I slutet av hösten 2018 fattades beslut om pilotområden för de första bilpoolslokaliseringarna (Hammarby Sjöstad, Finnboda och Minneberg) och ett samarbete med samfälligheter och andra lokala intressenter etablerades, dels för marknadsföringssamarbete, dels för tillgång till bilpoolsplatser med laddning.

Under november 2018 till januari 2019 släpptes de fyra första externa testkunderna ombord.

Andra veckan i februari 2019 lanserades den nya **webbplatsen för UbiGo** och med den en rekryteringskampanj specifikt i de tre utvalda pilotområdena.

Eftersom tjänsten var ny och pilotkunderna förväntades delta i datainsamling för utvärdering (fylla i enkät och göra resmätningar i en app) innan de fick börja använda tjänsten erbjöds kunderna en månads fritt abonnemang på lägsta nivån (6 timmar bil och 10 dygn kollektivtrafik).

Genom spridning via i huvudsak samarbetspartners kanaler, artiklar och mindre online-kampanjer anmälde sig cirka 200 hushåll fram till och med april. Av dem tecknade drygt en tredjedel avtal, men eftersom den första månaden inte kostade något aktiverade inte alla sitt abonnemang, Det visade sig också att en del bara var med på grund av frimånaden och sedan lämnade tjänsten. Eftersom det fanns oro att datainsamlingen för utvärderingen avskräckte personer att teckna avtal fattade utvärderingsprojektet i april 2019 beslut om att göra utvärderingen frivillig, men ge ytterligare ett extra incitament, 4 gratis biltimmar, till dem som besvarat enkäter och samlat resdata till utvärderingen. Gratismånaden ströks i samband med omstart av kampanjen under sommaren 2019.

UbiGo samlar kollektivtrafikbiljetter, hyrbil, taxi och bilpool i samma app och med gemensamt betalningssystem. I Figur 2-1 visas när olika delar funnits tillgängliga under utvärderingsperioden.

	Sep-18	Okt-18	Nov-18	Dec-18	Jan-19	Feb-19	Mar-19	Apr-19	Maj-19	Jun-19	Jul-19	Aug-19	Sep-19	Okt-19
UbiGo-app lanseras														
SL-biljetter i UbiGo		A												
Hyrbil i UbiGo														
Taxi i UbiGo														
Helelektriska poolbilar					B			C, D						

Figur 2-1 Vad UbiGo-tjänsten innehållit under utvärderingsperioden. A) Bokning i app, kort i spärrar, B) Poolbilar finns tillgängliga i Finnboda och Minneberg, C) Poolbilar finns tillgängliga i Hammarby Sjöstad, D) Poolbilar i Finnboda blir fossildrivna pga bristande laddningsmöjligheter

3. Utvärderingsmetod

3.1 Utvärderingsupplägg

Utvärderingen har gjorts i två perioder. Den första som huvudsakligen fokuserar på förväntningar på att använda UbiGo och beteenden *innan* användning av UbiGo (datainsamling 1) och den andra som i huvudsak fokuserar på erfarenheter och beteenden av att använda UbiGo (datainsamling 2).

Medverkade i datainsamlingarna gjorde registrerade kunder hos UbiGo och deras hushållsmedlemmar över 15 år.

Utöver den data som samlats in genom utvärderingen av UbiGo finns vissa data om alla som är kunder hos UbiGo tillgängliga. Dessa har använts för att ställa den utvärderade gruppen i relation till hela kundbasen hos UbiGo.

Genom samarbete med VTI/Mistra SAMS genomfördes även samma datainsamling på en kontrollgrupp. Därmed blev det möjligt att jämföra hur UbiGo-kunder skiljer sig från personer med liknande förutsättningar, men som inte är UbiGo-kunder. Utöver detta kan VTI/Mistra SAMS i framtiden komma att göra intervjustudier med UbiGo-användare. Dessa intervjustudier rapporteras inte i denna rapport.

Formellt genomförs VTI/Mistra SAMS undersökningar fristående och med andra finansierare, men samarbetsavtal har tecknats för att möjliggöra synergier.

3.2 Datainsamling

Utvärderingsverktyg

Enkätfrågor och resedagbok via appen TravelVu

Utvärderingen har gjorts med hjälp av appen TravelVu. Med denna kan de personer som deltar i utvärderingen både besvara enkäter och dokumentera i detalj hur man reser. Enkätfrågorna är det första som presenteras för deltagaren, därefter börjar insamling av resdata.

Enkätfrågor

För att samla in mer uppgifter kring förutsättningarna för respektive person och hushåll samt vilka föreställningar, förväntningar och erfarenheter man har på MaaS-tjänsten ställdes ett antal enkätfrågor till användarna. Enkätfrågor ställdes både i datainsamling 1 och 2.

Enkätfrågor datainsamling 1:

Enkätfrågor i datainsamling 1 ställdes i två olika omgångar, detta för att det inte skulle vara för betungande för användarna att svara på för många frågor på en gång. Första omgången frågor ställdes direkt när man kom in i TravelVu. Dessa frågor handlade om bakgrundsfrågor om individen och hushållet (t.ex. kön, ålder, antal personer i hushållet) samt inställning till ägande, delande, miljö och ny teknik. Andra omgången ställdes när användaren varit med i undersökningen i två dagar och handlade om tillgång till olika typer av transportmedel i hushållet (inkl. parkering), kostnader för transporter, motiv för och nöjdhet med nuvarande transportval samt motiv till att bli kund hos UbiGo. För att minimera bördan för användarna ställdes frågor om hushållet endast till den personen i hushållet som var "hushållsansvarig" enligt avtalet med UbiGo. I bilaga 2 finns en beskrivning av vilka frågor och svarsalternativ som använts i datainsamling 1.

Enkätfrågor datainsamling 2:

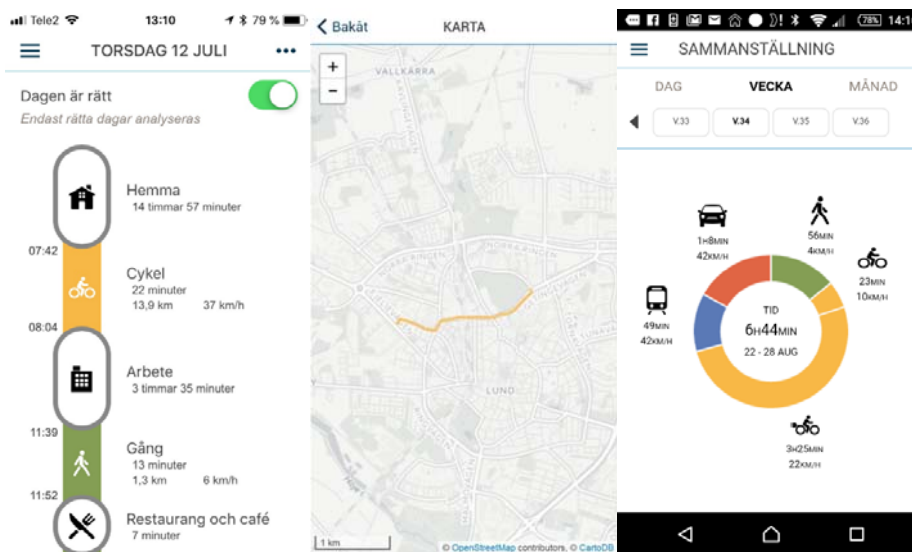
Enkätfrågor i datainsamling 2 ställdes i en omgång, dock var enkäten tydligt uppdelad i tre olika delar för att underlätta om användaren ville pausa och fortsätta svara på frågorna vid senare tillfälle. De olika delarna var: "UbiGo", "Dig" och "Resor".

Avsnittet om UbiGo handlade om motiv för att vara kund hos UbiGo, nöjdhet med UbiGo, om man överväger förändra tillgång till transportmedel och/eller strategier på grund av UbiGo och vilka förändringar man upplevde med UbiGo. I avsnittet om "Dig" ställdes frågor om individen och hushållet (upprepat från datainsamling 1) och i avsnittet om resor ställdes frågor om transportsituationen och kostnad för transporter (upprepat från datainsamling 1). I bilaga 3 finns en beskrivning av vilka frågor och svarsalternativ som använts i datainsamling 2.

Resedagbok

TravelVu samlar in uppgifter om hur användaren rest. Appen kombinerar teknik och användarens tillägg: appen ger ett förslag på hur du rest under dagen baserat på GPS-data mm, användaren granskar detta och justerar där det behövs, och markerar att beskrivningen av dagens resor är rätt. Det är endast den data som användaren markerat som rätt som ingår i analyserna. Som användare kan man också se en sammanställning av hur man rest olika dagar, veckor och månader.

Nedan visas ett par exempel på hur resorna beskrivs för användaren inuti TravelVu. TravelVu finns för både iPhone och Android. I bilaga 1 beskrivs vilken introduktion användarna fick av mätverktyget.



TravelVu samlar data om alla delar i en resa, till exempel även gångresan till busshållplatsen och väntetid där innan bussen kommer, men så klart också bussresan i sig. Uppgifter som samlas in är när resan startade och slutade när, var den startade och slutade samt vilken resväg som användes, reslängden, vilket färdmedel som nyttjades, samt vilket ärende man haft på platser där man stannat.

Planerad datainsamling

Den ursprungliga planen var att genomföra en före-mätning och en under/eftermätning. Ambitionen var att mätningen skulle genomföras av minst 200 UbiGokunder. Före-mätningen skulle bestå av enkäter samt resedagbok med hjälp av TravelVu och genomföras när personer beslutat sig för att bli UbiGo kund men innan de börjat använda tjänsten. Under/eftermätningen skulle genomföras efter en längre tids användning av UbiGo. Initialt var tanken att vänta ett år för att kompensera för årstidsvariationer. När lanseringen av tjänsten senare lades planerades istället för en vårmätning och en höstmätning. Tanken var att före- och eftermätning skulle ske vid tidpunkter som årstidsmässigt upplevdes som lika, eftersom resvanor påverkas av årstid.

Datainsamling som blev möjlig i praktiken

På grund av olika tekniska förseningar försköts starten av UbiGo-tjänsten närmare ett år. Utöver detta drog finansieringen av bolagets verksamhet ut på tiden. Sammantaget gjorde detta att den verkliga lanseringen av tjänsten gjordes först i februari 2019. Detta fick konsekvenser för datainsamling 1 som också sköts upp och genomfördes i huvudsak under andra halvan av våren 2019.

Eftersom tillströmningen av kunder var begränsad förlängdes datainsamling 1 så mycket som möjligt (fram till slutet av juni 2019) för att kunna inkludera så många nya kunder som möjligt.

Datainsamling 2 genomfördes under augusti och september 2019, därefter avslutades datainsamlingen för att tillåta tid för analyser innan utvärderingsprojektet behövde avslutas december 2019.

Att delta i datainsamlingen var initialt ett villkor för att få börja använda UbiGo. I början var det också strikt att UbiGo-tjänsten inte aktiverades innan en blivande kund samlat resdata från 14 dagar. Detta lättades upp för att inte avskräcka UbiGos potentiella och nyblivna kunder. Mot slutet av perioden då datainsamling 1 genomfördes väntade man inte med att aktivera UbiGo utan tjänsten blev tillgänglig så fort avtal var tecknat.

Kunder som tecknat avtal uppmanades att omedelbart besvara enkät och samla in uppgifter om sina resor med hjälp av TravelVu-appen. Dessa enkätsvar räknas till datainsamling 1 ("före-mätning"), även om några kunder började använda UbiGo direkt. Resdata samlades in under en längre tid och för att avgöra vilka resdata som påverkats av UbiGo-användning har datumet för när första bokningen genom UbiGo gjordes använts som datum för att skilja resbeteende innan UbiGo mot resbeteende med UbiGo.

Till datainsamling 2 bjöds samtliga befintliga UbiGo-kunder in. Inbjudna var alltså både kunder som varit med i datainsamling 1 och kunder som tillkommit efter att datainsamling 1 avslutades. Alla personer som deltog i datainsamling 2 hade erfarenhet av att använda UbiGo.

Olika typer av incitament har getts för att uppmuntra deltagande i datainsamlingen. De olika incitamenten som använts:

- ▶ Gratis provmånad med 6 timmar bil och 10 dygn kollektivtrafik. De som tecknade sig förutsattes genomföra utvärderingen som motprestation. Detta gällde till och med juni 2019.
- ▶ Från april 2019 erbjöds de som genomförde utvärderingen som då var "helt frivillig", utöver en gratismånad, fyra extra biltimmar. Kravet på att resedagboken skulle vara gjord innan kunder kunde börja använda tjänsten togs bort. Ansvaret för att påminna användare att genomföra mätningarna flyttades från UbiGo till VTI.
- ▶ I datainsamling 2 erbjöds de som deltog fyra fria biltimmar.

Beskrivning av rekrytering och tidsperioder för datainsamling visas i Figur 3-1.

	Aug-18	Sep-18	Okt-18	Nov-18	Dec-18	Jan-19	Feb-19	Mar-19	Apr-19	Maj-19	Jun-19	Jul-19	Aug-19	Sep-19	Okt-19
Datainsamling 1															
Datainsamling 2															
Kontrollgruppsmätning															
Intresseanmälan öppnar	←1					2									
Kampanj i utpekade områden															
Lokala ambassadörer engagerade															
Gratis månad för nya kunder															
Andra viktiga marknadsföringar							3		4						
Första kunden tecknar avtal				5		6									
UbiGo-app lanseras															
SL-biljetter i UbiGo			A												
Hyrbil i UbiGo															
Taxi i UbiGo															
Helelektriska poolbilar						B			C, D						

Figur 3-1 Rekrytering och tider för datainsamling. 1) Generell intresseanmälan öppnar maj 2018; 2) Intresseanmälan i utpekade områden; 3) Artiklar i media; 4) Invigning; 5) Förkund börjar abonnemang; 6) Första vanliga kunden

Vad UbiGo-tjänsten innehållit under utvärderingsperioden. A) Bokning i app, kort i spärrar, B) Poolbilar finns tillgängliga i Finnboda och Minneberg, C) Poolbilar finns tillgängliga i Hammarby Sjöstad, D) Poolbilar i Finnboda blir fossildrivna pga bristande laddningsmöjligheter

Insamlad data

Följande datamängd inkom genom datainsamlingarna:

	Datainsamling 1	Datainsamling 2	Totalt
Enkätsvar	Innan erfarenhet av UbiGo	Med erfarenhet av UbiGo	
Personer	30	25	50 (varav 5 personer svarat både insamling 1 och 2)
Hushåll	26	23	44 (varav 5 hushåll finns representerade i både insamling 1 och 2)
Resdata	Resdata innan UbiGo OCH med UbiGo*	Resdata med UbiGo	
Personer	21	12	29
Resdagar	209	138	347
Resor	888	666	1554

*För att skilja på resdata innan UbiGo och med UbiGo användes datum för första bokningstillfället i UbiGo

När studieupplägget gjordes var målsättningen att mäta en kundgrupp på 200 hushåll eller max 500 personer vid två tillfällen, före användning av UbiGo och efter en längre tid med UbiGo (gärna ett år). När UbiGo lanserades och kunder började anmäla sig och teckna avtal med UbiGo stod det snart klart att det var en betydligt mer komplicerad process både att få kunder till UbiGo och att få dessa kunder att delta i utvärderingen. Förändringar i incitament och hur deltagande i datainsamling kommunicerats har därför anpassats för att underlätta processen. Totalt har hundratalet hushåll tecknat avtal med UbiGo fram till sista perioden

för datainsamling. Av dessa har alltså totalt 44 hushåll varit med i datainsamlingen, en andel på drygt 40 procent.

Trots en rimlig svarsfrekvens på drygt 40 procent är dock mängden resdata som samlats in är betydligt lägre än målsättningen, vilket begränsar vilka analyser som är möjliga att göra på ett meningsfullt sätt.

Efter att ha studerat resdata från de totalt 29 personer som lämnat sådan data konstaterar vi att det inte är meningsfullt att söka svar på hur resbeteenden förändrats utifrån detta underlag. Resultaten blir helt enkelt alldeles för osäkra eftersom det är för få personer som lämnat resdata samt att resdata lämnats under olika tider på året. Istället fokuserar analyserna i denna rapport på de enkätsvar som lämnats in.

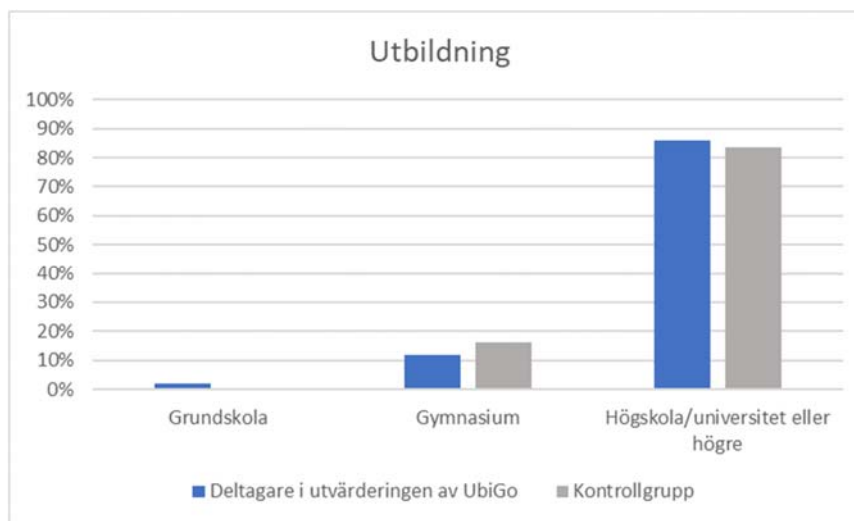
Jämförelsedata

För att undersöka vilken del av befolkningen som attraheras av MaaS-tjänster har data om befolkningen som helhet i Hammarby Sjöstad använts som proxy för de områden där tjänsten varit tillgänglig. I första hand har uppgifter om befolkningen i området sökts i officiella statistikdatabaser. När uppgifter saknats i dessa databaser, eller när det inte gått att precisera området med tillräckligt hög noggrannhet, har uppgifter från Stockholms resvaneundersökning från 2015 använts.

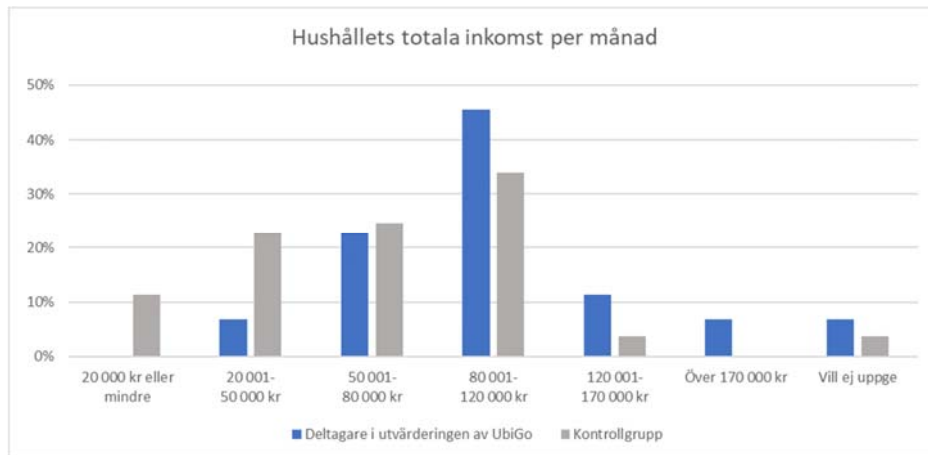
Kontrollgrupp

För att samla in data från en kontrollgrupp gjordes samma typ av datainsamling bland personer som inte använder UbiGo. Denna datainsamling utfördes av VTI inom projektet Mistra SAMS.

De som inte använde UbiGo fick besvara exakt samma frågor som UbiGo-användarna. Av dessa valdes en grupp på 53 individer ut till kontrollgrupp. Denna grupp matchade UbiGo-användarna utifrån demografiska och socio-ekonomiska aspekter. I synnerhet valdes inkomst per månad, utbildningsnivå och var individen bodde ut som viktiga aspekter att matcha mot.



Figur 3-2 Utbildningsnivå för UbiGo-användarna och kontrollgruppen ($n_{\text{UbiGo}}=45$ $n_{\text{kontroll}}=49$)



Figur 3-3 Hushållets totala inkomst per månad för UbiGo-användarna och kontrollgruppen ($N_{\text{UbiGo}}=44$, $n_{\text{kontroll}}=53$)

4. Resultat

4.1 Osäkra men intressanta observationer

Få deltagare och varierande mätperioder ger osäkra resultat

I detta kapitel presenteras resultat baserade på enkätsvaren. Mängden resdata bedöms vara för liten för att det ska gå att kunna göra några intressanta analyser. Datainsamlingen i projektet behövde tyvärr avslutas för att kunna leverera resultat inom projekttiden för Eccentric-projektet. UbiGo och SL fortsätter dock samarbetet en tid till, och efter att datainsamlingen avslutades har antalet kunder fortsatt att öka.

Generellt är datamaterialet som resultaten bygger på relativt litet, och större studier behöver göras för att bekräfta dessa resultat. Icke desto mindre är resultaten som redovisas i rapporten intressanta både för hypotesgenerering och som ett bidrag till kunskapen om MaaS-tjänsters attraktivitet och effekter.

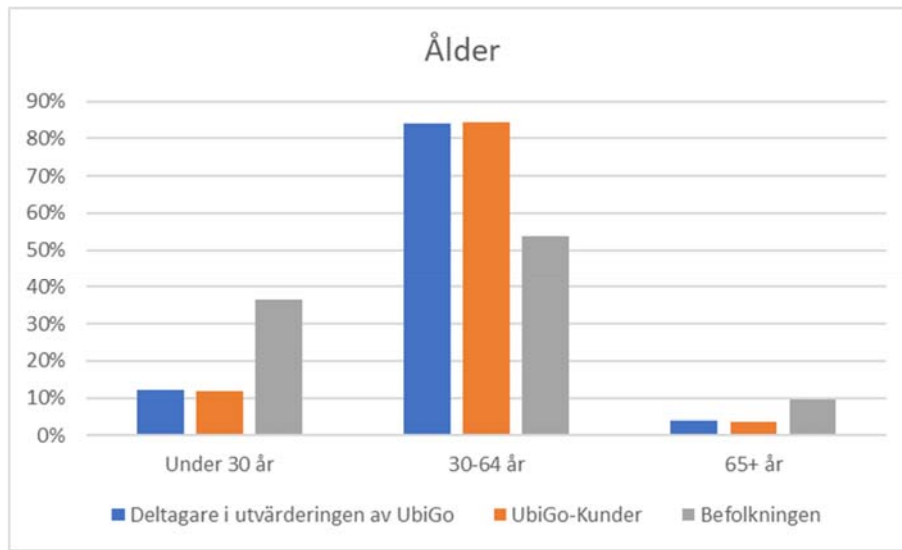
4.2 Vilka vill använda MaaS?

MaaS lockar högutbildade män i arbetsför ålder utan barn i hushållet

Här beskrivs gruppen som valt att använda UbiGo och på vilket sätt de skiljer sig från gruppen som också hade möjlighet att använda tjänsten men valde att inte göra det.

Ålder – få unga och äldre

Av deltagarna i undersökningen är de allra flesta i åldern 30-64 år, se Figur 4-1. Medelåldern är 43 år och medianåldern 42 år. Detta stämmer bra med åldersfördelningen hos alla UbiGos kunder, där medelåldern är 43 år och medianåldern ligger på 40 år, 12 procent är under 30 år, 84 procent är mellan 30 och 64 år och 4 procent är över 65 år. Vid jämförelse med befolkningen som helhet (i områden där man kunde bli kund hos UbiGo) verkar personer under 30 år och över 64 år vara underrepresenterade bland UbiGo-användare.



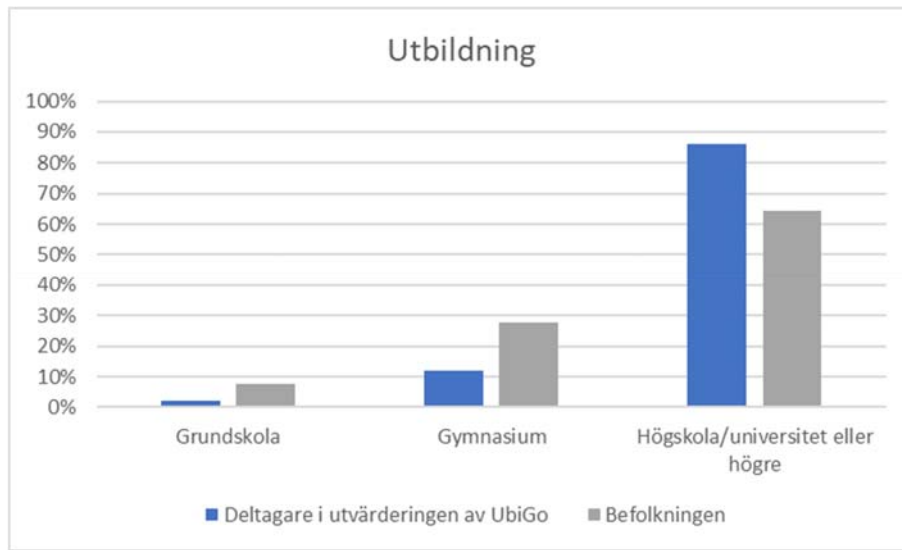
Figur 4-1 Åldersfördelning bland de som deltagit i utvärderingen, bland UbiGos kunder totalt samt bland befolkningen. $n_{\text{Deltagare}}=50$, $n_{\text{UbiGo-kunder}}=209$, $n_{\text{Befolkningen}}=16\ 283$.

Män verkar driva när hushållet går med i MaaS-tjänsten

Av UbiGo-kunderna som deltagit i studien är 31 män och 18 kvinnor. Det motsvarar 63 procent män respektive 37 procent kvinnor. Tittar man på den totala kundbasen för UbiGo (inte bara de som lämnat data för utvärdering) är 68 procent män. Jämfört med befolkningen är detta en överrepresentation av män, 50 % av de som bor i området är män. De som deltagit i datainsamlingen är i huvudsak "hushållsansvarig" för avtalet med UbiGo. Man kan anta att det också är dessa personer som varit mest drivande i hushållet för att pröva tjänsten, vilket tyder på att män i högre utsträckning än kvinnor är de som driver att hushållet ska testa UbiGo.

Högutbildade lockas mer av UbiGo

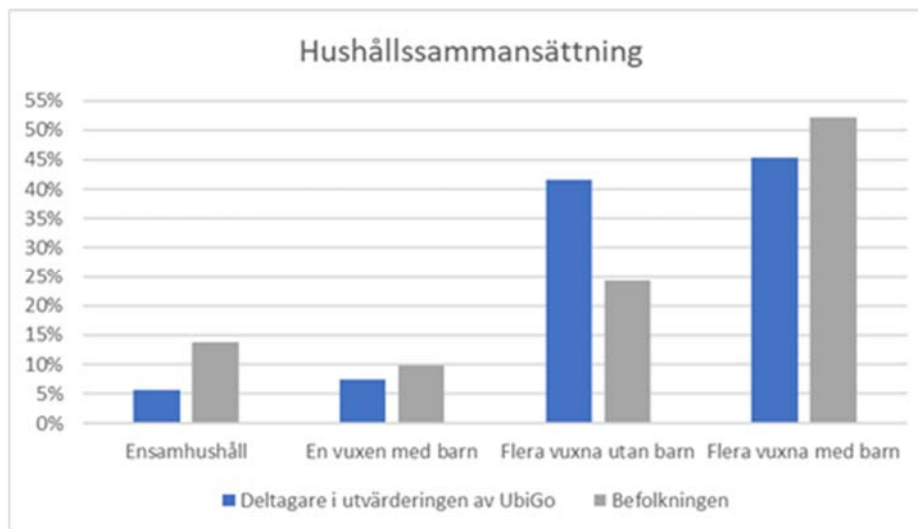
Utbildningsnivån bland de som deltagit i utvärderingen av UbiGo är mycket hög, nio av tio har högskola/universitet eller högre som högsta utbildningsnivå. Utbildningsnivån i området i stort är också hög, men inte så hög som bland de som deltagit i utvärderingen av UbiGo, se Figur 4-2. Högutbildade verkar därmed attraheras av MaaS-tjänster i högre utsträckning än andra.



Figur 4-2 Utbildning bland de som deltagit i utvärderingen respektive befolkningen som helhet. $N_{\text{Deltagare}}=50$, $n_{\text{Befolkningen}}=11\ 777$ (bara de över 16 år).

UbiGo lockar initialt främst hushåll med flera vuxna utan barn

De flesta deltagarna i undersökningen bor i hushåll med flera vuxna utan barn. Denna grupp verkar också vara överrepresenterad jämfört med befolkningen i aktuella områden, se Figur 4-3.

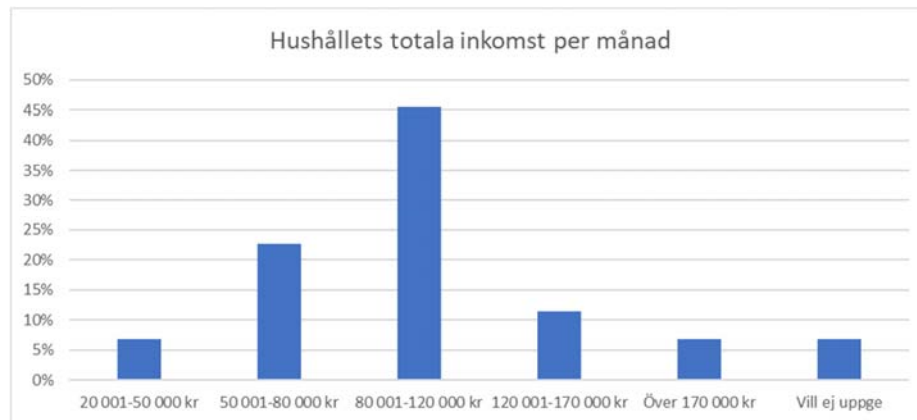


Figur 4-3 Hushållssammansättning där någon i hushållet är med i utvärderingen samt för befolkningen i stort. $N_{\text{Deltagare}}=45$, $n_{\text{Befolkningen}}=16\ 282$

Åldern på barnen som finns i hushållen varierar och inga tydliga skillnader kan ses.

Hushållets inkomstnivå

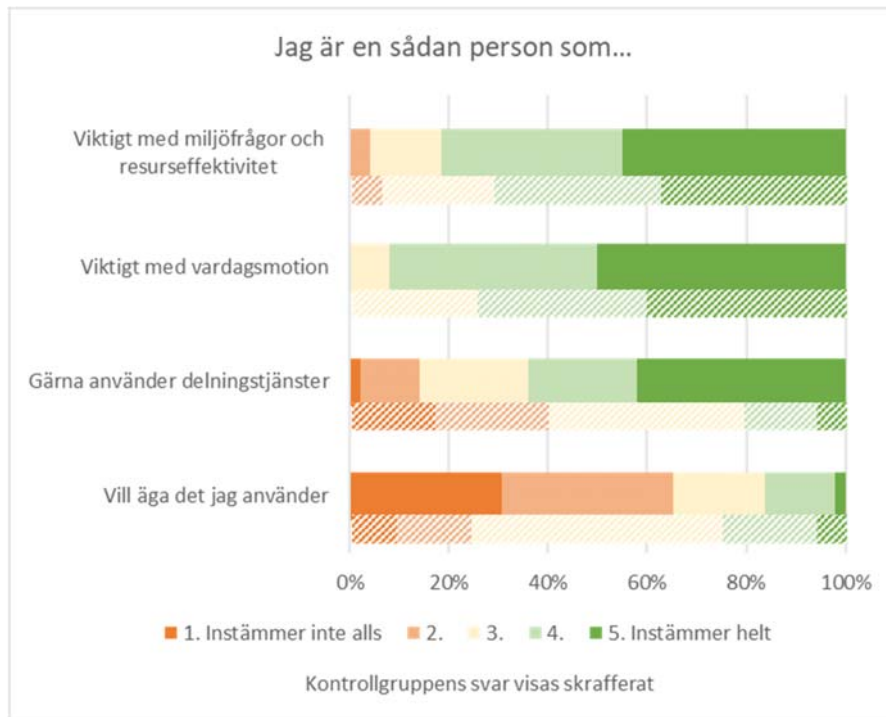
De flesta hushållen som är med i utvärderingen av UbiGo har en total inkomst per månad före skatt på 80 001-120 000 kronor, se Figur 4-4. SCBs statistik visar att medelinkomsten per månad i hushållen i befolkningen i Hammarby Sjöstad är 68 000 kr. Hushållen som deltagit i utvärderingen av UbiGo har därmed i genomsnitt högre inkomst än befolkningen i området.



Figur 4-4 Hushållets inkomstnivå per månad före skatt bland hushållen som är med i utvärderingen av UbiGo.(n=44)

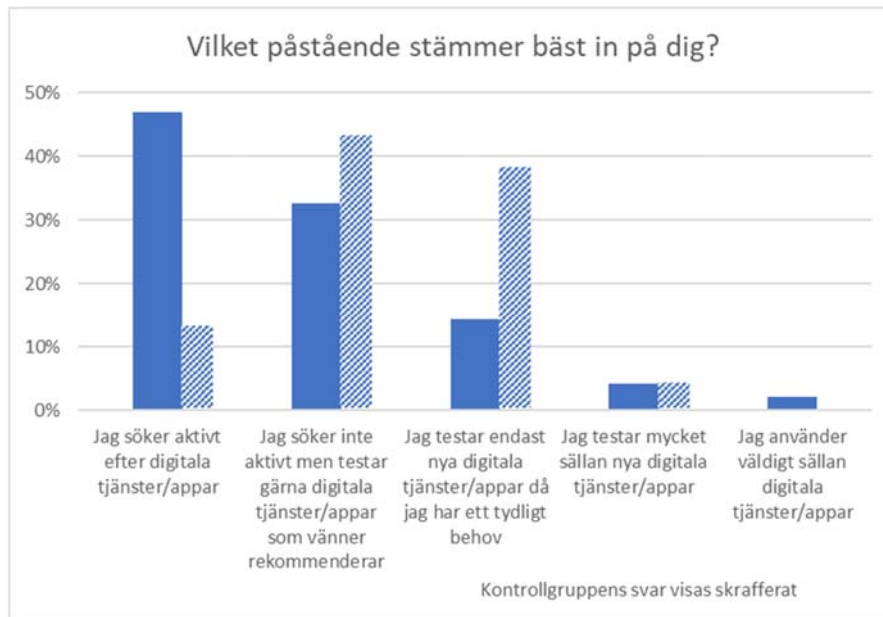
Tidiga MaaS-användare bryr sig inte om att äga och provar gärna digitala appar och tjänster

På enkätfrågorna som handlar om vilken typ av person man är svarar UbiGo-användarna och kontrollgruppen relativt lika, i synnerhet på frågorna som handlar om hur viktigt det är med miljö och vardagsmotion. UbiGo-användarna verkar dock mer positiva till att använda delningstjänster och verkar vilja äga det som de använder i mindre utsträckning än kontrollgruppen, se Figur 4-5.



Figur 4-5 Hur viktigt man tycker det är att äga det man använder och hur gärna man använder delningstjänster ($n_{\text{UbiGo}}=49$ alt. 50, $n_{\text{kontroll}}=53$) (För att hantera att tryckfelsnische var framme och ändrade sjugradig skala i datainsamling 1 till en femgradig skala i datainsamling 2 har svarsalternativ 2 och 3 respektive svarsalternativ 5 och 6 i den sjugradiga skalan slagits ihop till alternativ 2 respektive alternativ 4 ovan.)

En stor del av UbiGo-användarna söker aktivt efter digitala tjänster och appar. Totalt nästan 80 procent av de som svarat säger att de antingen aktivt söker efter nyheter eller gärna testar appar/tjänster som vänner rekommenderar, vilket är mycket högre än för kontrollgruppen, se Figur 4-6. Detta är ett tecken på att de är så kallade *early adopters*, personer som är tidiga med att prova nya saker.



Figur 4-6 Hur gärna man provar nya appar och digitala tjänster (n_{UbiGo}=49, n_{kontroll}=53).

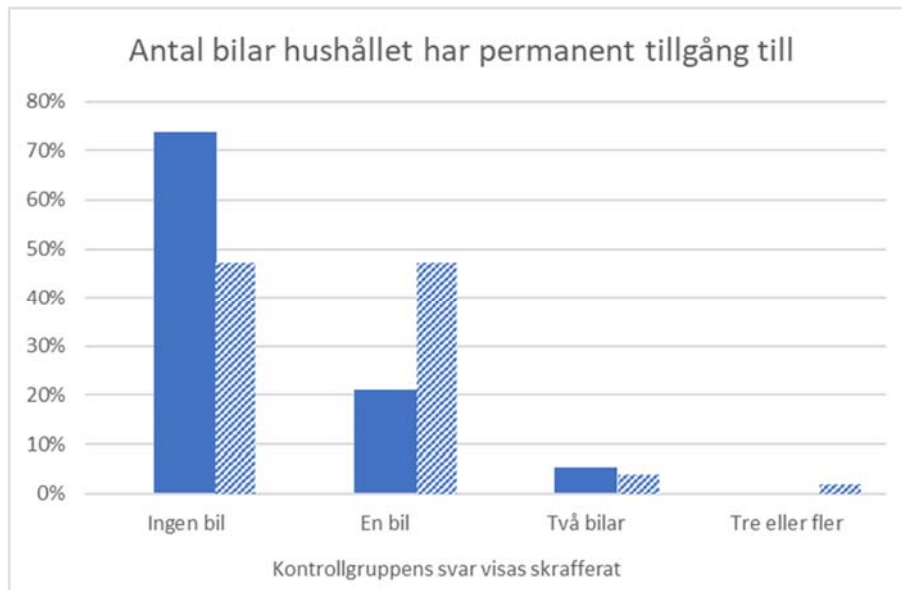
Transportsituationen förutom UbiGo

Mer attraktivt för dem med körkort

Bland deltagarna i undersökningen är det 98 procent som har körkort. Enligt resvaneundersökningen (Hammarby sjöstad) har 84 procent av befolkningen (minst 18 år) körkort och 89 procent av befolkningen i åldrarna 30 till 64 år. I kontrollgruppen hade ca 85% har körkort vilket stämmer bättre överens med befolkningen som helhet. Det verkar då som att de som väljer att gå med i en MaaS-tjänst har körkort i något högre utsträckning än befolkningen.

Många har inte permanent tillgång till bil

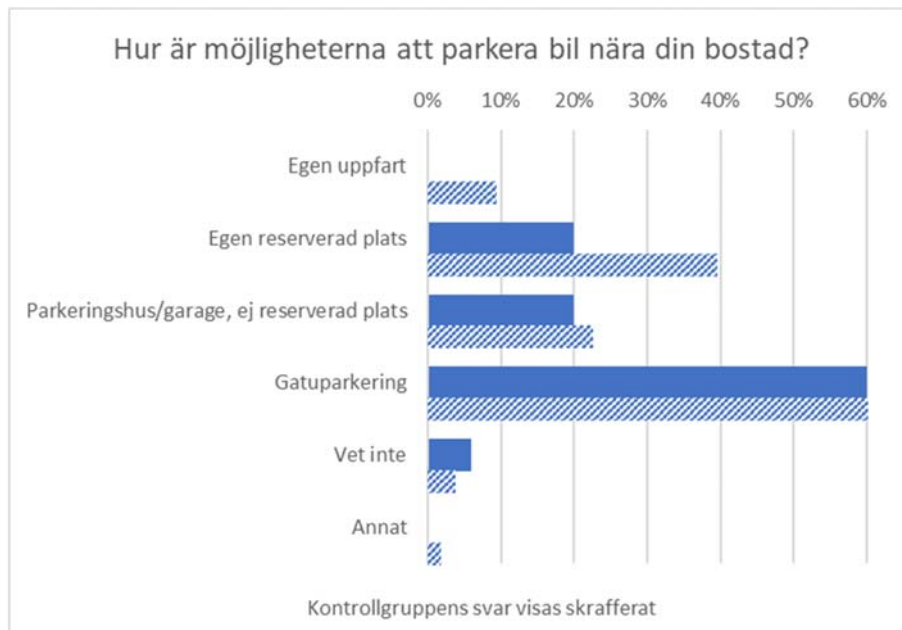
De flesta UbiGo-användarna i undersökningen saknar permanent tillgång till bil, se Figur 4-7. Av de hushåll som inte har bil är hälften medlem i bilpool, och lika stor andel kan låna bil av familj/vän/arbete när de behöver det. En fjärdedel av hushållen har permanent tillgång till bil. Kontrollgruppen har större tillgång till bil, vilket tyder på att man kan vara mer intresserad av att nyttja en MaaS-tjänst om man inte har permanent tillgång till bil.



Figur 4-7 Antal bilar hushållet har permanent tillgång till ($n_{\text{UbiGo}}=38$, $n_{\text{kontroll}}=53$).

De flesta parkerar på gatuparkering

Vid hemmet parkerar de flesta på gatuparkering, se Figur 4-8. Detsamma gäller för kontrollgruppen. Det är dock vanligare i kontrollgruppen att man har tillgång till parkering på egen uppfart eller en egen reserverad parkeringsplats.



Figur 4-8 Parkeringssituationen vid hemmet ($n_{\text{UbiGo}}=50$, $n_{\text{kontroll}}=53$).

För att betala för parkering vid hemmet skulle de flest betala per månad, men det förekommer även gratis parkering för enstaka respondenter. De som betalar för parkeringen betalar i genomsnitt 900 kronor per månad.

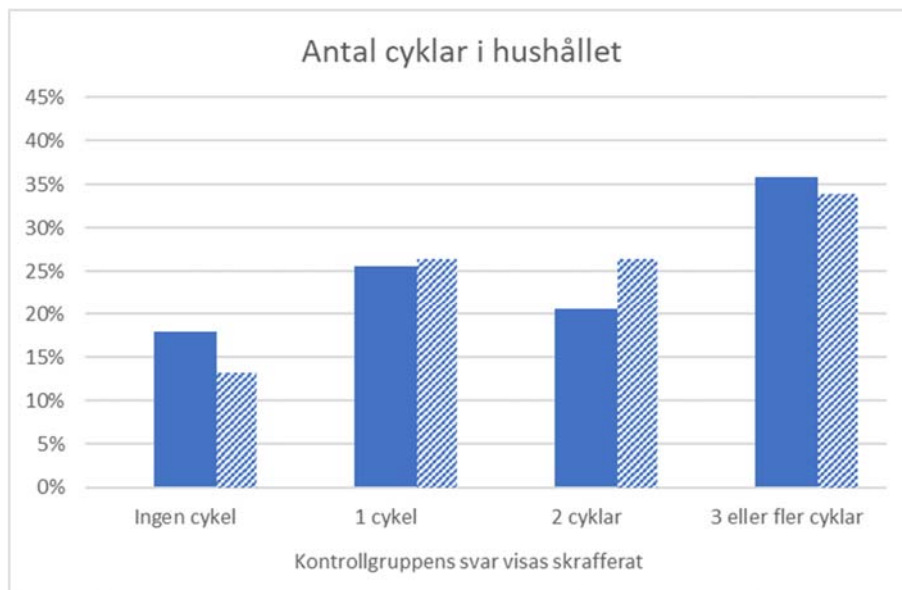
Om man skulle köra bil till arbetet skulle de allra flesta betala privat för parkeringen. Enstaka respondenter parkerar gratis och någon blir förmånsbeskattad för det.

Före UbiGo reste varannan med reskassa och varannan med periodkort 30 dagar eller längre

Före inträdet i UbiGo var det ungefär lika många som reste med reskassa i kollektivtrafiken och som reste med periodkort 30 dagar eller längre. I kontrollgruppen reser knappt två tredjedelar med periodkort och en tredjedel med reskassa.

Vart femte person lever i hushåll som saknar cykel

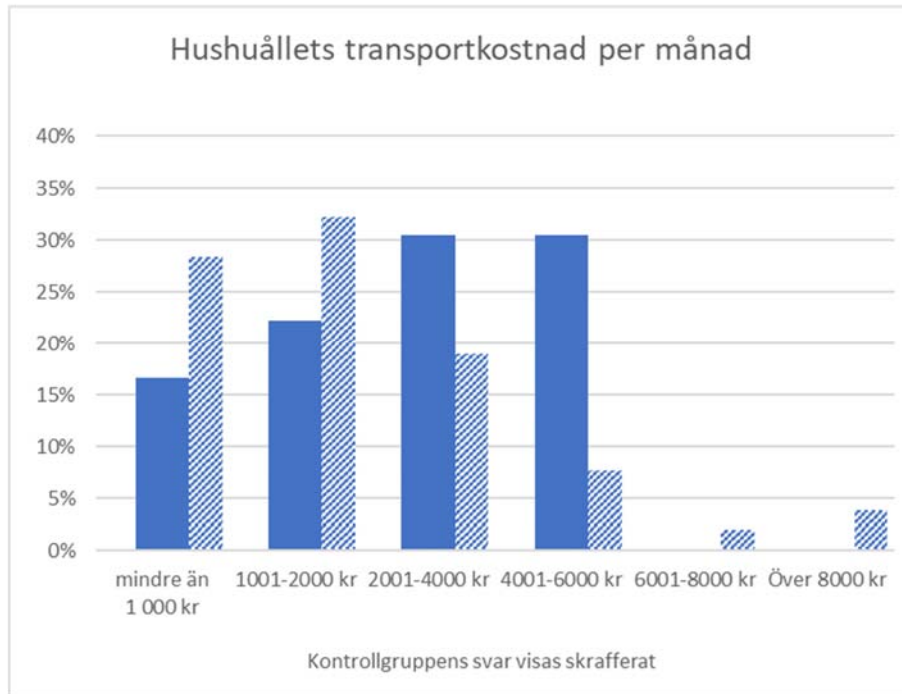
Ungefär var femte deltagare i UbiGo anger att de lever i hushåll där man inte har någon cykel (inkl elcykel). Drygt var tredje anger att de lever i hushåll där det finns tre eller fler cyklar, se Figur 4-9. Kontrollgrupp har en nästan identisk tillgång till cyklar.



Figur 4-9 Antal cyklar (inklusive elcyklar) som finns i hushållet ($n_{\text{UbiGo}}=39$, $n_{\text{kontroll}}=53$).

Hushållets transportkostnader per månad

Många, mer än 60 procent av deltagarna, uppger att hushållet betalar mellan 2000 kr och 6000 kr per månad för sina transporter. Drygt 30 % säger att de betalar mer än 4000 kr per månad, se Figur 4-10. Kontrollgruppen uppger en lägre månadskostnad.



Figur 4-10 Fördelning av transportkostnader för hushållet bland de som deltagit i utvärderingen ($n_{\text{UbiGo}}=36$, $n_{\text{kontroll}}=53$).

4.3 Varför vill man använda MaaS?

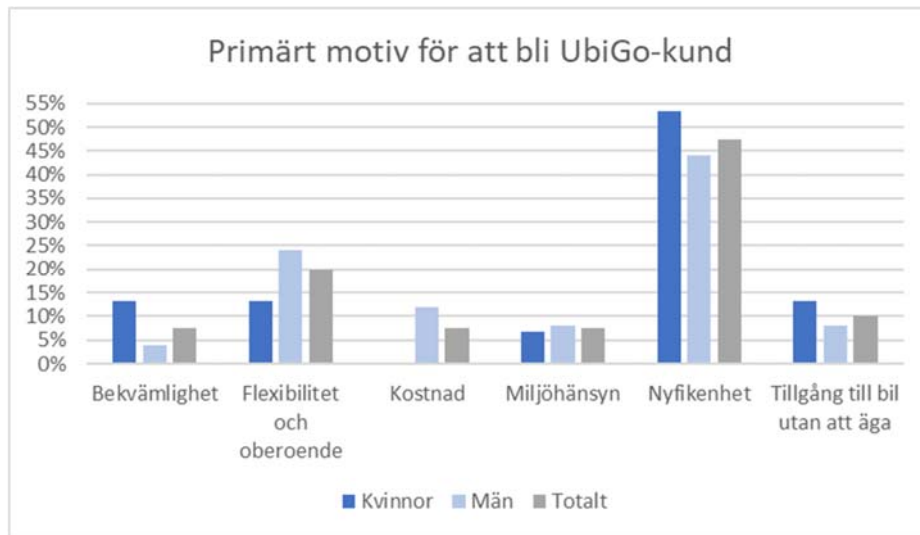
Nyfikenhet motiv för att använda MaaS

Det primära motivet för de som blir UbiGo-kunder är nyfikenhet. Nästan hälften anger detta motiv, se Figur 4-11. Därefter är flexibilitet och oberoende det näst största motivet och totalt sett anger var femte detta som det primära motivet.¹

Både kvinnors och mäns primära motiv är nyfikenhet

Både kvinnor och män har nyfikenhet som klart främsta anledning men resultaten tyder på vissa skillnader mellan könen. Männerna verkar därefter ha flexibilitet och oberoende som den näst största anledningen medan det för kvinnorna är ungefär lika stora andelar som också angivit bekvämlighet och tillgång till bil utan att äga.

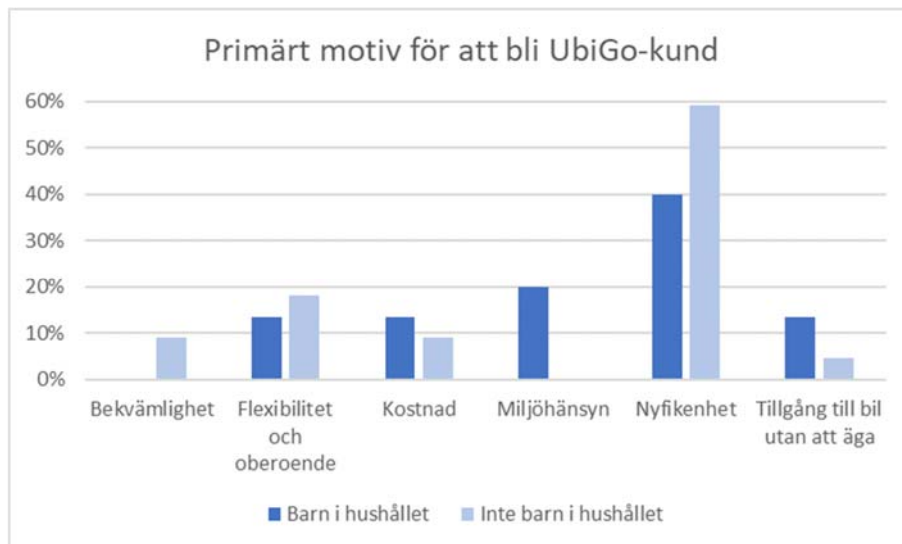
¹Innan man började använda UbiGo fick man frågan "Vilket är ditt primära motiv för att bli UbiGo-kund" och i eftermätningen ställdes också frågan om "Vilket är/var ditt primära motiv för att bli UbiGo-kund". Vid sammanställning av dessa svar har bara det första svaret tagits med för de som svarat i både före- och efterundersökningen.



Figur 4-11 Primärt motiv för att bli UbiGo-kund, totalt sett och uppdelat på kvinnor respektive män (n_{kvinnor}=15, n_{män}=25, n_{totalt}=40)

Hushåll med barn drivs också av miljöhänsyn men inte av att det skulle ge ökad bekvämlighet

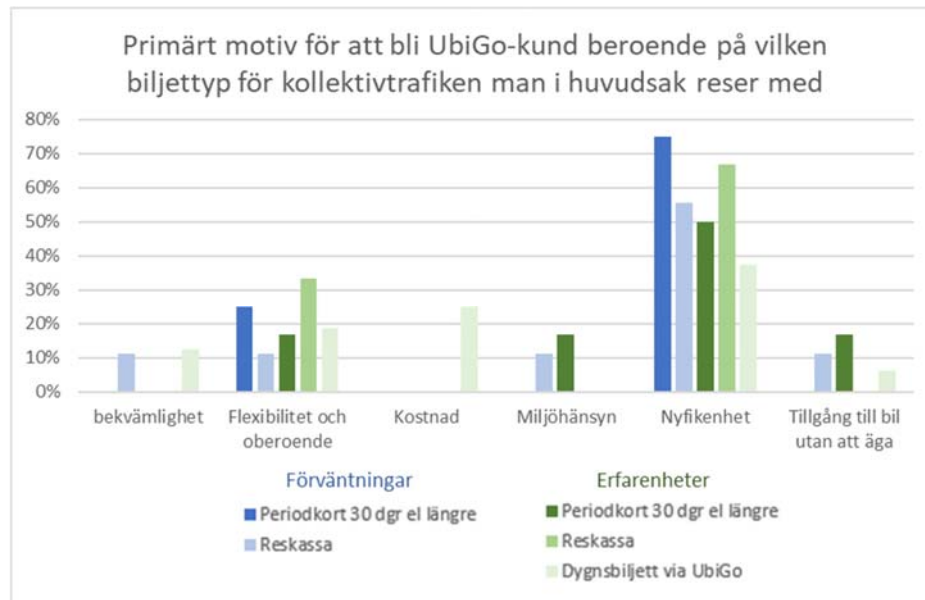
Det finns också vissa skillnader avseende primärt motiv beroende på om man har barn i hushållet eller ej, se Figur 4-12. Båda hushåll med och utan barn drivs främst av nyfikenhet, men denna andel verkar vara betydligt större i hushållen utan barn. I hushåll med barn är det istället en ganska stor andel vars främsta motiv är miljöhänsyn. Däremot anger inget av hushållen med barn bekvämlighet som det primära skälet för att använda UbiGo.



Figur 4-12 Primärt motiv för att bli UbiGo-kund uppdelat på hushåll med respektive utan barn. (n_{barn}=15, n_{inte barn}=22)

Kostnad ett motiv för dem som reser med dygnsbiljett via UbiGo

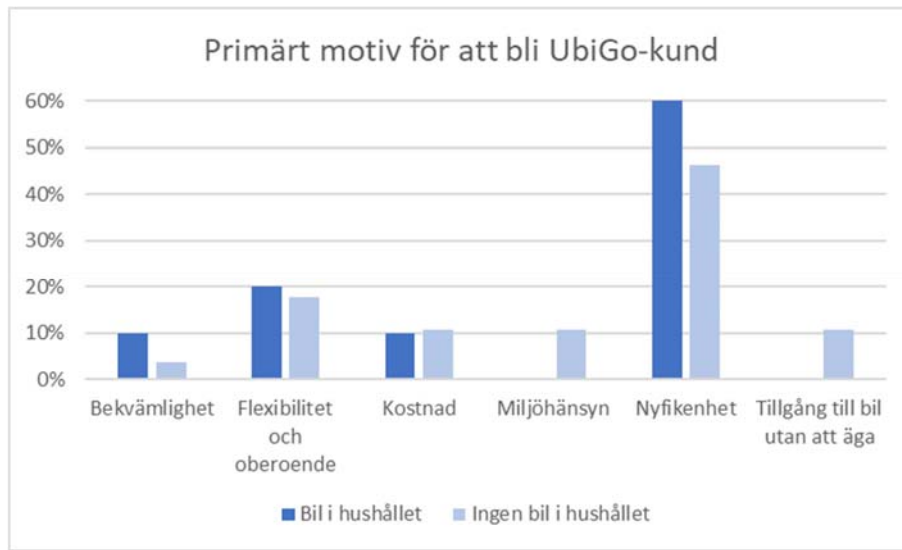
Även bland de som reser med kollektivtrafiken är nyfikenhet det viktigaste skälet att prova UbiGo. För de personer som väljer att använda dygnsbiljetten via UbiGo (datainsamling 2) när de reser kollektivt är kostnad ett primärt motiv för ungefär en fjärdedel, se Figur 4-13. För personer som betalar kollektivtrafikbiljetter utanför UbiGo verkar kostnad inte vara ett primärt motiv. Eftersom det fortfarande är billigare att använda SLs periodkort om man reser mycket inom kollektivtrafiken kan man anta att de som reser kollektivt via UbiGo antingen inte reser kollektivt så mycket eller oregelbundet.



Figur 4-13 Motiv för att bli UbiGo-kund beroende på vilken biljettyp för kollektivtrafiken man i huvudsak reser med ($n_{\text{före period}}=8$, $n_{\text{före reskassa}}=8$, $n_{\text{efter period}}=6$, $n_{\text{efter reskassa}}=3$, $n_{\text{UbiGo}}=16$)

Tillgång till bil påverkar inte motivet för att använda UbiGo

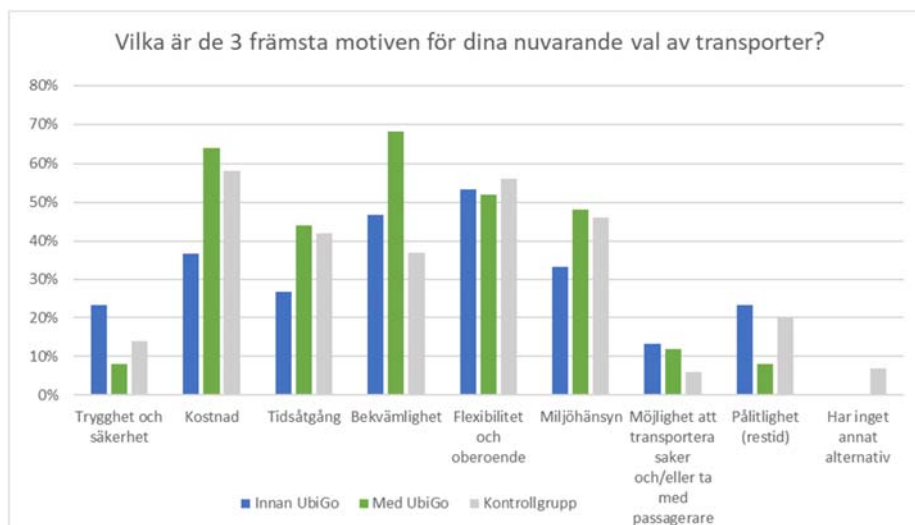
Oberoende av om man har permanent tillgång till bil i hushållet eller ej så är det nyfikenhet som varit det största motivet för att bli UbiGo-kund. De som har tillgång till bil verkar i något högre utsträckning drivas av nyfikenhet och bekvämlighet, medan de som inte har tillgång till bil i hushållet också drivas av miljöhänsyn och önskan om tillgång till bil utan att äga, se Figur 4-12.



Figur 4-14 Motiv för att bli UbiGo-kund beroende på om man har permanent tillgång till bil i hushållet eller ej (n_{bil}=10, n_{ingen bil}=28)

Flexibilitet och oberoende viktigast vid val av transporter, men kostnad också viktigt för UbiGo-användare

Innan UbiGo verkar de främsta motiven för användarnas val av transporter vara flexibilitet och oberoende, följt av bekvämlighet och kostnad. Efter att man börjat använda UbiGo verkar bekvämlighet och kostnad bli viktigare motiv, liksom miljöhänsyn och tidsåtgång. Flexibilitet och oberoende är viktiga motiv både innan och efter man blivit UbiGo-kund.

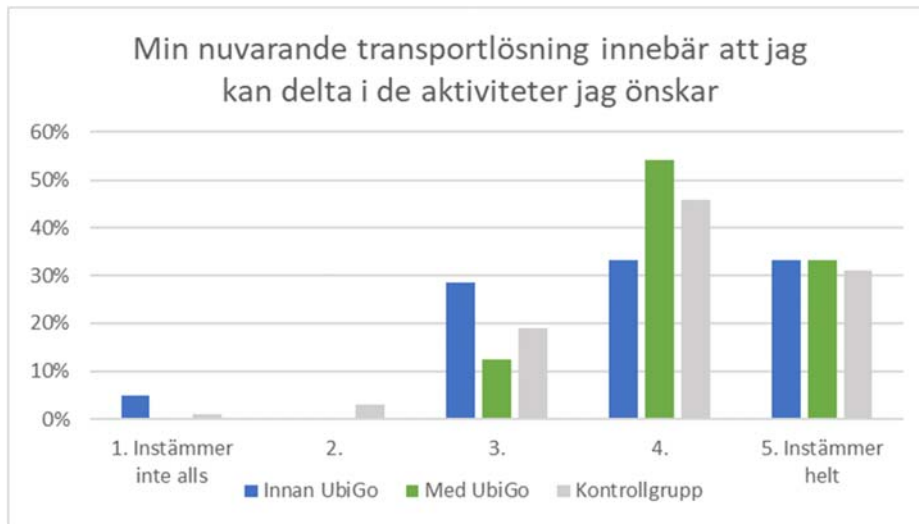


Figur 4-15 Vilka är de 3 främsta motiven för dina nuvarande val av transporter? (n_{innan UbiGo} =30, n_{med UbiGo}=25, n_{kontroll} =53)

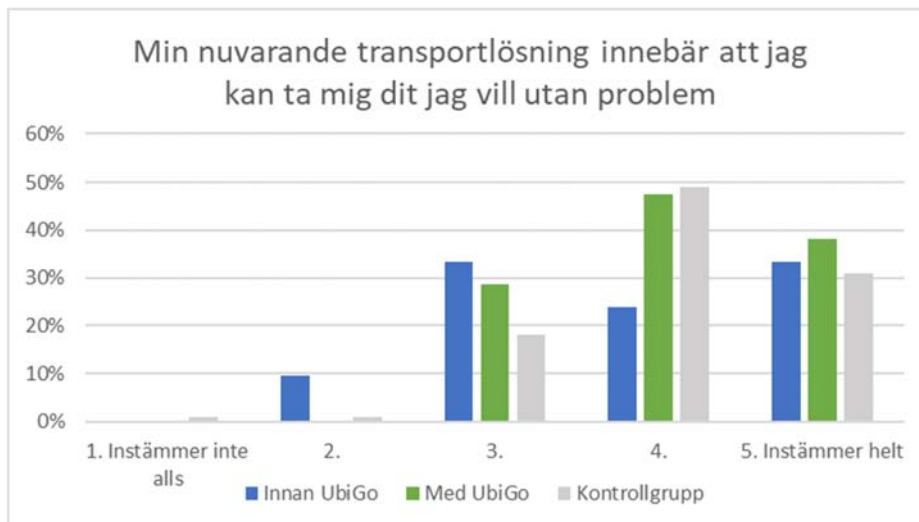
4.4 Erfarenheter av att använda MaaS-tjänsten

Som transportlösning fungerar UbiGo minst lika bra

Personer som väljer att börja använda UbiGo (innan UbiGo) verkar tycka att de i något mindre utsträckning kan delta i de aktiviteter man vill och att man i något lägre utsträckning kan ta sig dit man vill utan problem jämfört med kontrollgruppen. Att använda UbiGo verkar göra tycker att man kan delta i aktiviteter och ta sig dit man vill i högre utsträckning.

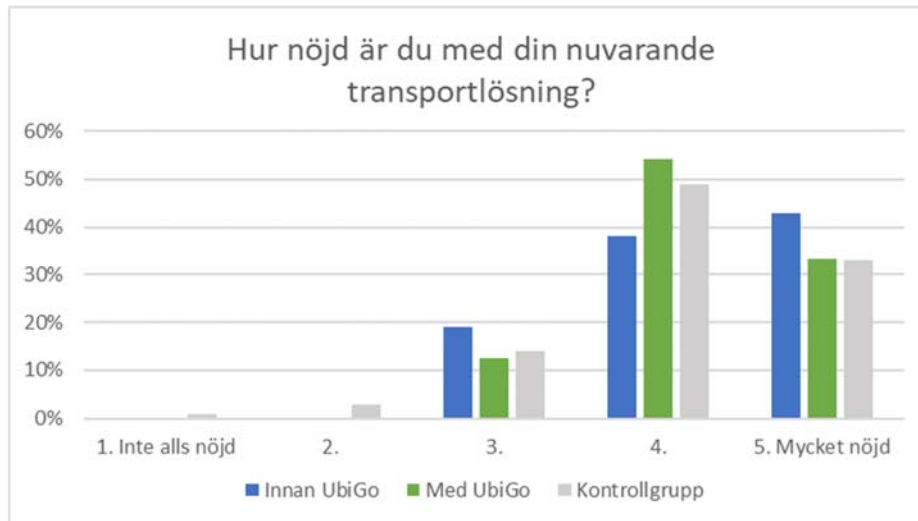


Figur 4-16 Min nuvarande transportlösning innebär att jag kan delta i de aktiviteter jag önskar ($n_{\text{innan UbiGo}}=21$, $n_{\text{med UbiGo}}=24$, $n_{\text{kontroll}}=53$)



Figur 4-17 Min nuvarande transportlösning innebär att jag kan ta mig dit jag vill utan problem ($n_{\text{innan UbiGo}}=21$, $n_{\text{med UbiGo}}=24$, $n_{\text{kontroll}}=53$)

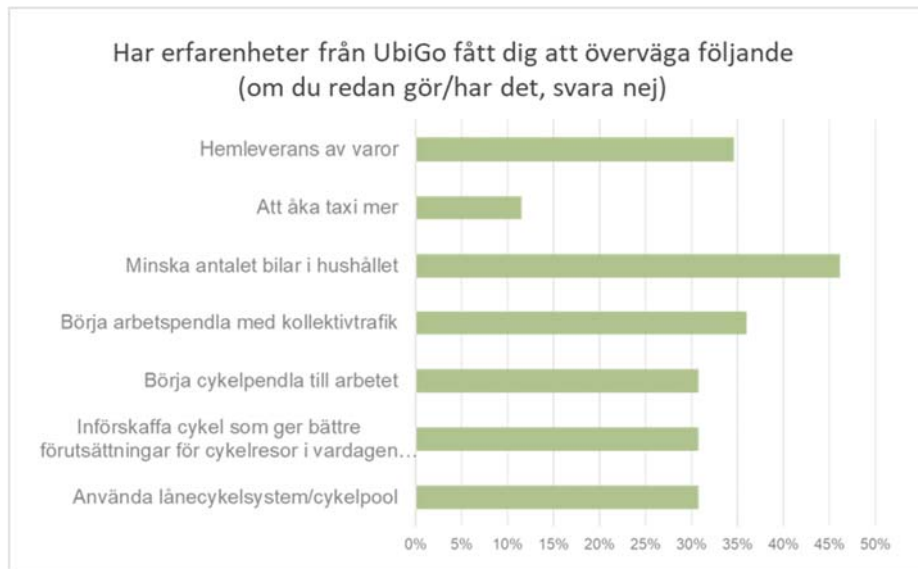
Med UbiGo veckar man vara lika nöjd med sin transportsituation som man var innan UbiGo. Det verkar inte finnas några större skillnader mellan kontrollgrupp och UbiGo-kunder.



Figur 4-18 Hur nöjd är du med din nuvarande transportlösning? ($n_{\text{innan UbiGo}}=21$, $n_{\text{med UbiGo}}=24$, $n_{\text{kontroll}}=53$)

Erfarenheterna från UbiGo har fått nästan hälften att överväga att minska antalet bilar i hushållet

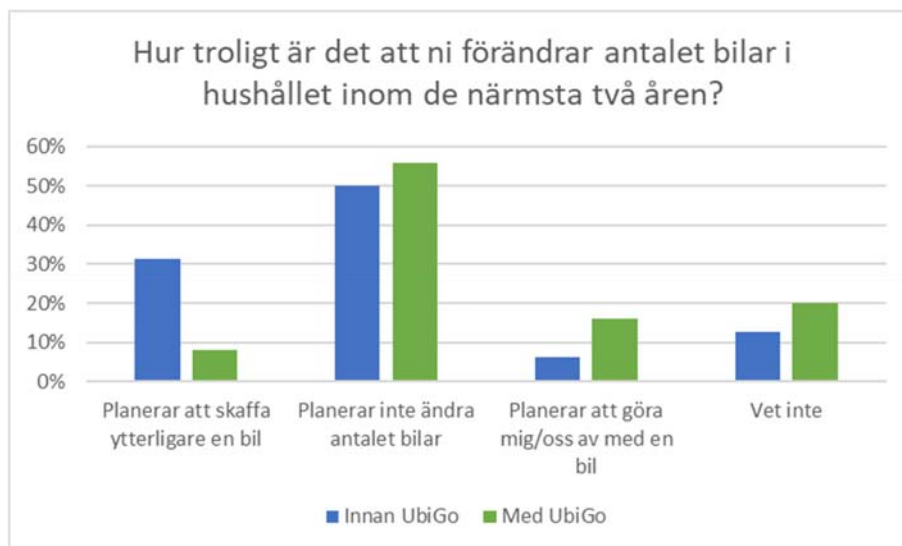
Deltagarna tillfrågades om erfarenheterna från UbiGo har fått dem att överväga olika förändringar, se Figur 4-19. Det som flest överväger är att minska antalet bilar i hushållet, det som upplevs minst aktuellt är att åka mer taxi. Ungefär en tredjedel överväger de andra alternativen. Ett par personer vill förklara varför de svarar nej, de har inte bil, och pendlar redan kollektivt, någon förtydligar att de överväger hemleverans för veckohandling.



Figur 4-19 Andel som anger att erfarenheterna från UbiGo har fått dem att överväga olika alternativ (de som redan gör/har det skulle svara nej) (n=24 alt. 25)

Färre uppger att det är troligt att de skaffar ytterligare bilar

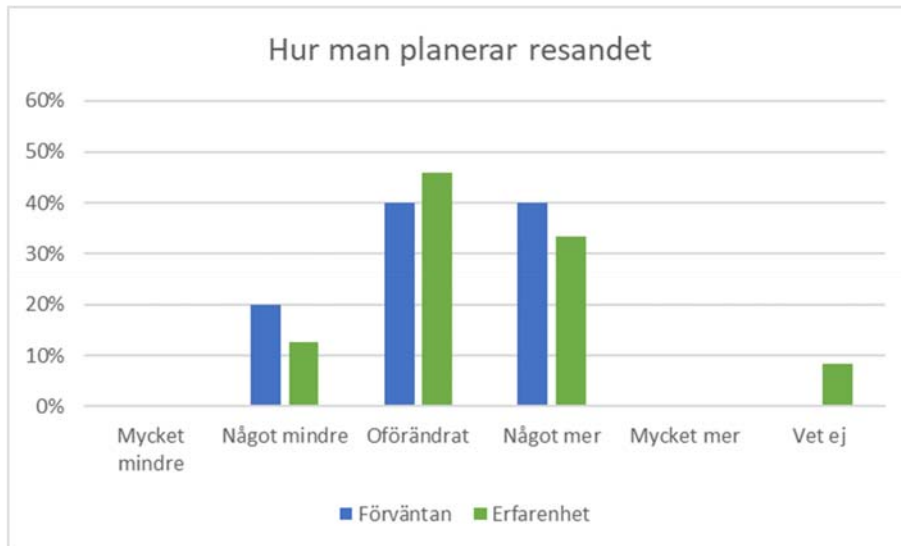
På den direkta frågan hur troligt det är att man kommer förändra antalet bilar i hushållet inom de närmsta två åren svarade ungefär 50 procent att man inte kommer förändra sitt bilinnehav, både innan och efter man använt UbiGo. Däremot verkar det vara betydligt större andel som säger att man funderar på att göra sig av med en bil när man använt UbiGo jämfört med innan man använde UbiGo, och likaså är det en betydligt lägre andel som planerar att skaffa ytterligare en bil.



Figur 4-20 Hur troligt är det att ni förändrar antalet bilar i hushållet inom de närmsta två åren? (n_{före}=16, n_{efter}=25)

Planera resandet

Användning av UbiGo verkar öka behovet av att planera resandet något, men inte för alla, se Figur 4-21. Förväntan och erfarenhet stämmer väl överens.

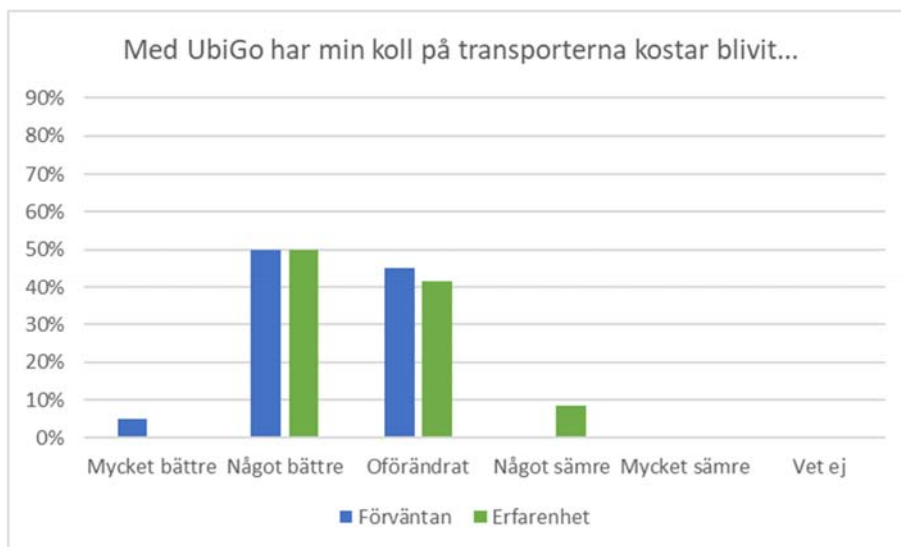


Figur 4-21 Förväntan och erfarenheter avseende hur man planerar resandet (n_{förväntan}=20, n_{erfarenhet}=24)

Koll på transportkostnader

Kollen på transportkostnaderna blev som väntat något bättre

Hälften av deltagarna uppger att man fått något bättre koll på transportkostnaderna när man använder UbiGo, se Figur 4-22, precis som man trodde.

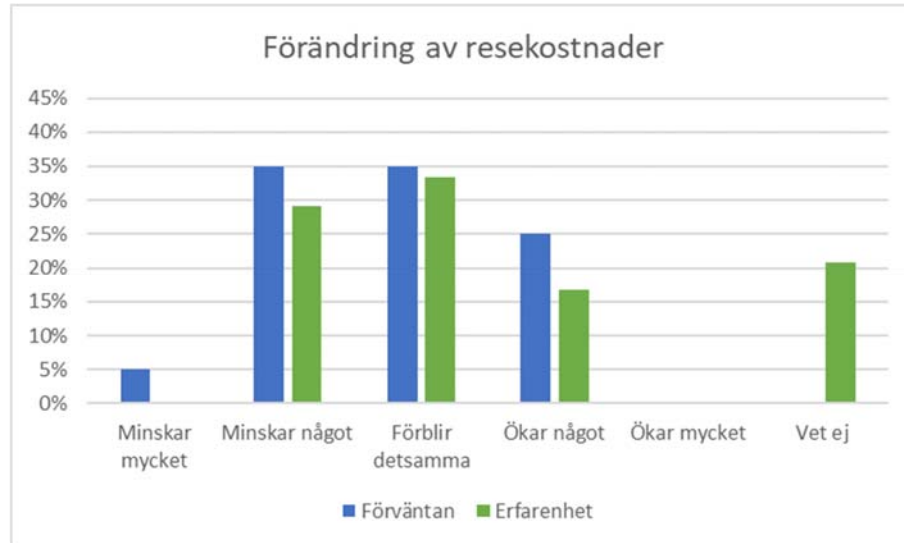


Figur 4-22 Förväntningar respektive erfarenheter avseende koll på transporterernas kostnad (n_{förväntan}=20, n_{erfarenhet}=24)

Effekt på resekostnader

Reskostnaderna förändrades så som man förväntade sig

De faktiska resekostnaderna verkar påverkas olika för olika personer, en del uppger något ökade kostnader, men fler uppger att de minskar något. Detta stämmer också relativt bra överens med vad man förväntade sig innan man provat UbiGo, se Figur 4-23.

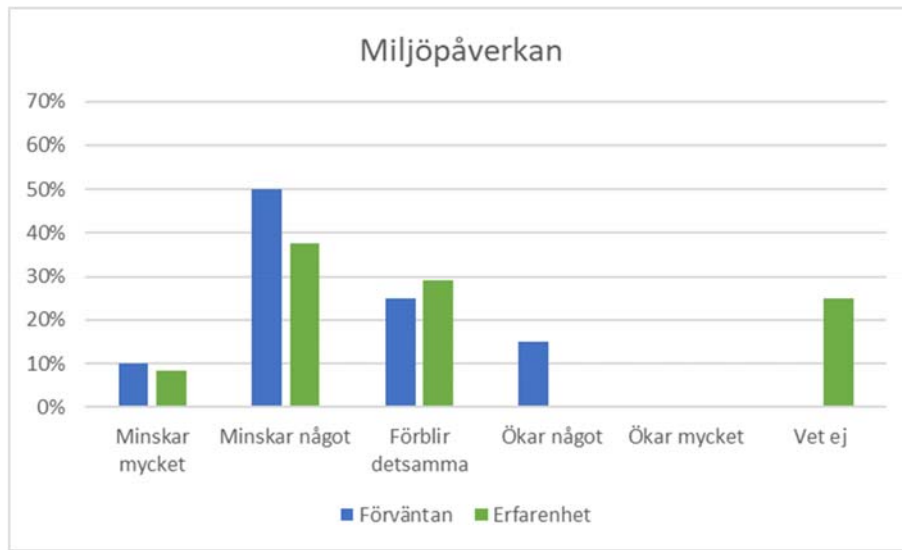


Figur 4-23 Förväntningar respektive erfarenheter avseende förändring resekostnader (n_{förväntan}=20, n_{erfarenhet}=24).

Miljöpåverkan

Miljöpåverkan upplevs minska något

Deltagarna uppger att de upplever att deras miljöpåverkan minskat något genom medlemskapet i UbiGo. Det är möjligt att erfarenheterna inte riktigt levde upp till förväntningarna, men ingen av deltagarna rapporterar att de upplever en ökad miljöpåverkan med UbiGo. Däremot är cirka var fjärde deltagare osäker på effekten, se Figur 4-24.



Figur 4-24 Förväntningar respektive erfarenheter avseende miljöpåverkan ($n_{\text{förväntan}}=20$, $n_{\text{erfarenhet}}=24$)

4.5 Effekter på resandet av att använda MaaS-tjänsten

På grund av för få deltagare och låg omfattning av insamling av resvanedata är den insamlade mätdata om deltagarnas faktiska resande för begränsad för att användas för att dra slutsatser om skillnader i resande före och efter man blev medlem i UbiGo.

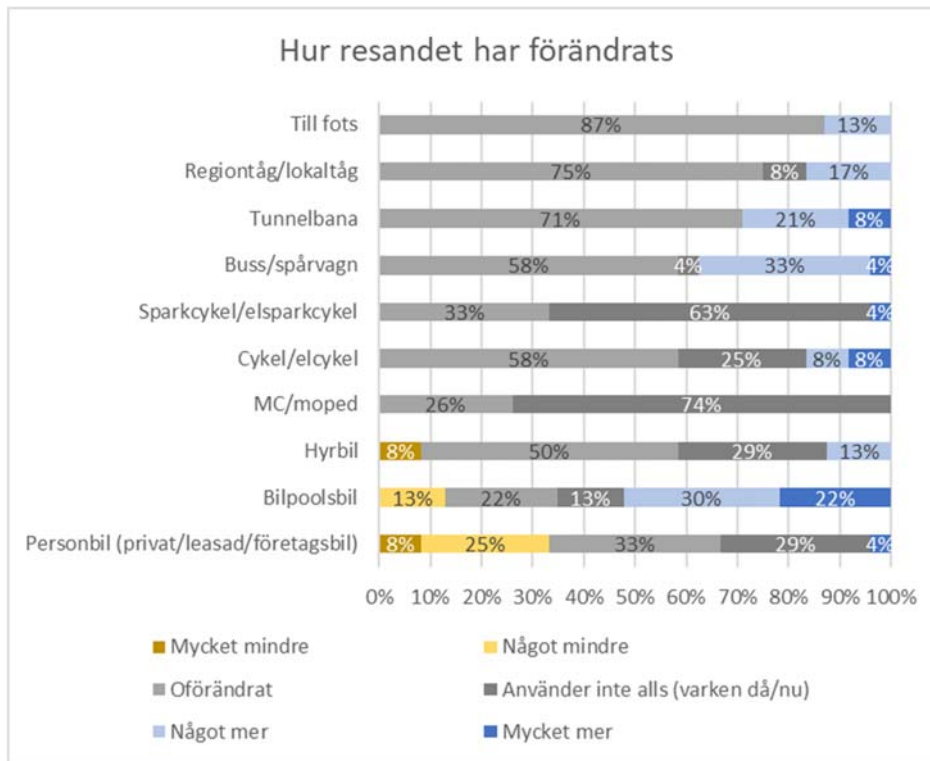
I detta kapitel redogörs istället för hur de som använder UbiGo själva har skattat effekterna. Även detta datamaterialet är dock litet. Större studier behöver göras för att bekräfta dessa resultat och för att mäta dem i verkligt beteende.

Icke desto mindre är resultaten intressanta både för hypotesgenerering och som ett bidrag till kunskapen om MaaS-tjänsters effekter.

Upplevda effekter på mängd resor med olika färdmedel

Var tredje reser mindre med privatägd bil och varannan reser mer med bilpoolsbil

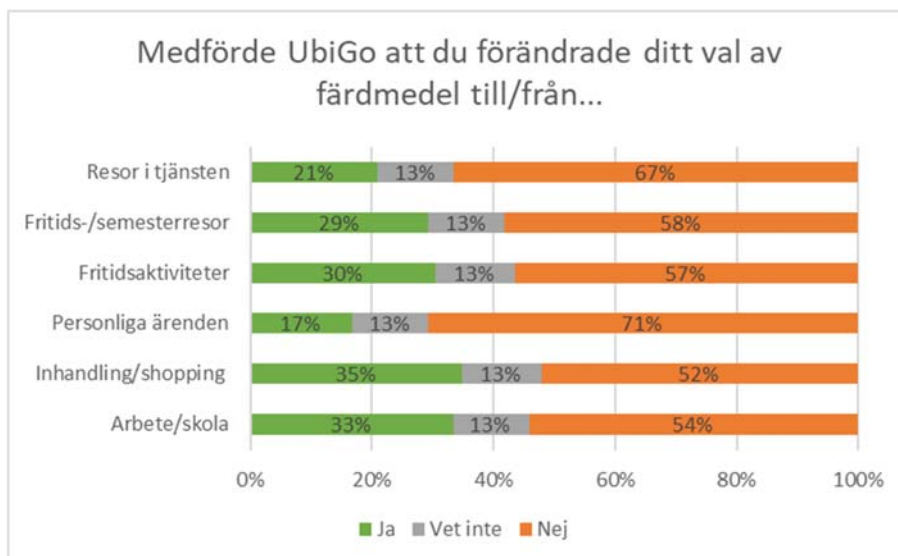
När deltagarna jämför hur de reser som UbiGo-kund jämfört med innan UbiGo, är det en tredjedel som anger att deras resor med privatägd bil (privat/leasad/företagsbil) minskat. Samtidigt är det nästan hälften som anger att de börjat resa mer i bilpoolsbil. Andelen som anger att de börjat resa mer kollektivt är också stor, nästan 40 procent har börjat resa mer med buss/spårvagn och 30 procent mer med tunnelbana, se Figur 4-25.



Figur 4-25 Förändring av resande med olika färdmedel efter inträdet i UbiGo jämfört med tidigare. n=23-24.

UbiGo har påverkat färdmedelsval för de vanligaste resorna för var tredje person

UbiGo verkar främst påverka val av färdmedel vid resor till arbete/skola, vid inköpsresor, resor till fritidsaktiviteter och fritids-/semesterresor. Ungefär var tredje anger att färdmedelsvalen påverkats vid dessa resor. Var femte anger att resorna vid personliga ärenden (bank, läkare etc) respektive i tjänsten påverkats, se Figur 4-26.

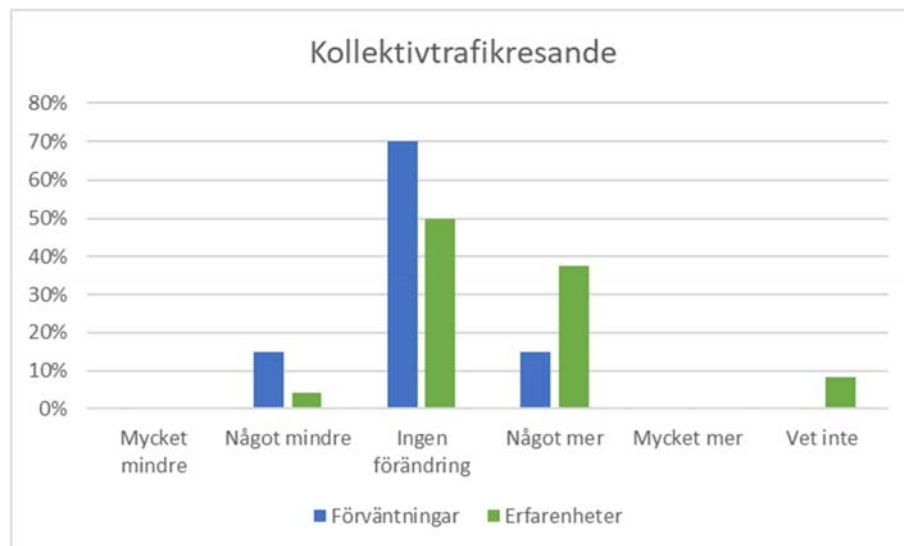


Figur 4-26 Förändring av resande med olika ärenden efter inträdet i UbiGo jämfört med tidigare. N=23-24.

Förväntningar och erfarenheter på kollektivtrafikresandet

Kollektivtrafikresandet ökade något, och mer än vad man trodde att det skulle göra

Deltagarnas erfarenheter visar på att kollektivtrafikresandet verkar ha ökat något med UbiGo, se Figur 4-27. Innan man aktiverade tjänsten var man mer osäker och en klar majoritet förväntade sig inte att kollektivtrafikresandet skulle påverkas.

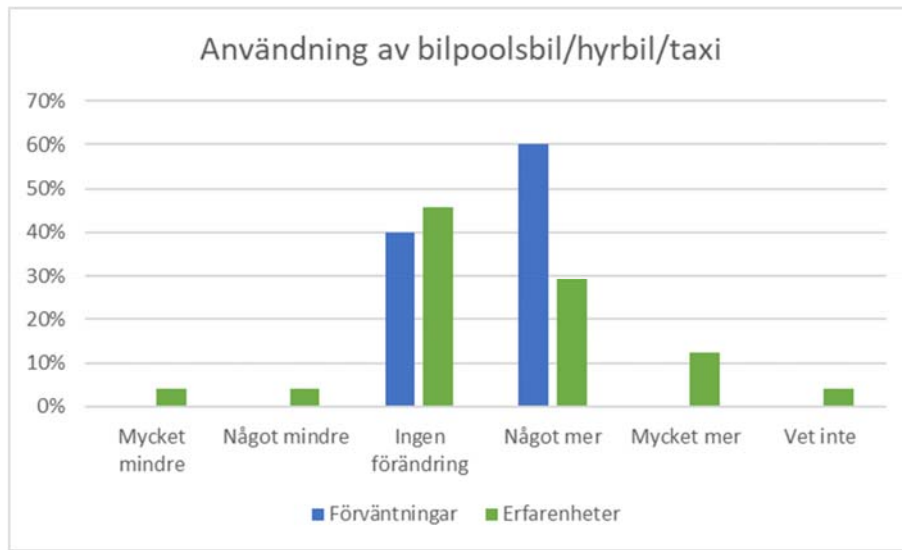


Figur 4-27 Förväntningar och erfarenheter av förändring i kollektivtrafikresandet (N_{förväntan}=20, N_{erfarenhet}=24)

Förväntningar och erfarenheter av bilpoolsbil/hyrbil/taxi

Användningen av bilpoolsbil/hyrbil/taxi ökade, men inte för alla

Innan man blev UbiGo-kund trodde sex av tio att de skulle använda bilpoolsbil/hyrbil eller taxi något mer än man gjorde utan UbiGo. Erfarenheten pekar också på att så kan vara fallet, men också på en större spridning där några enstaka minskade sin användning och några få använde tjänsterna mycket mer än tidigare, se Figur 4-28.

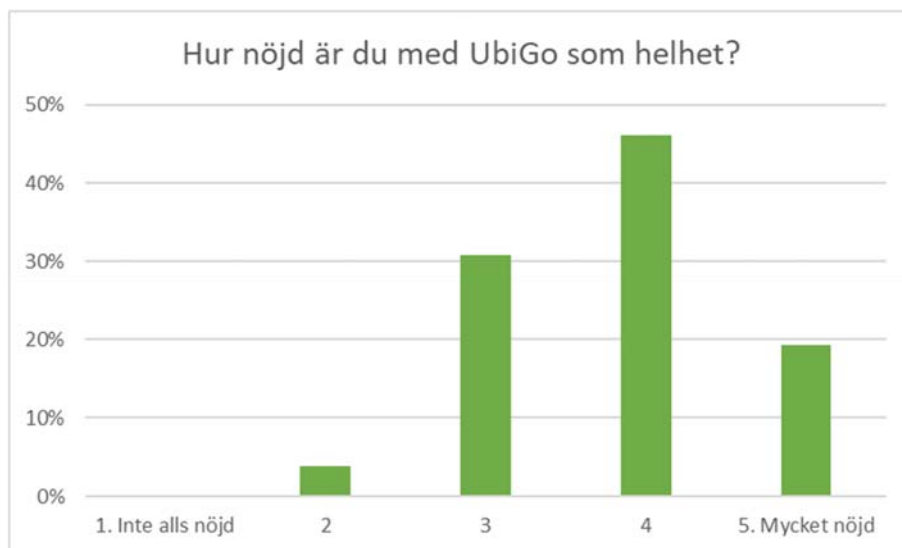


Figur 4-28 Förväntningar och erfarenheter av förändring i användning av bilpoolsbil/hyrbil/taxi (n_{förväntan}=20, n_{erfarenhet}=24)

4.6 Hur nöjd är man med UbiGo?

Man är nöjd med UbiGo som helhet

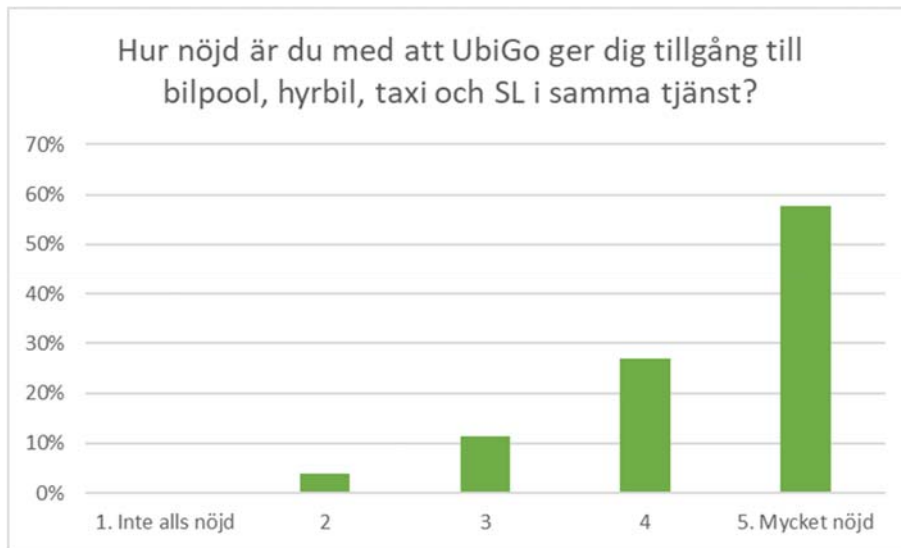
En majoritet av användarna är nöjda med UbiGo som helhet, se Figur 4-29. På en femgradig skala där 1 står för inte alls nöjd och 5 står för mycket nöjd är genomsnittsbetyget 3,8.



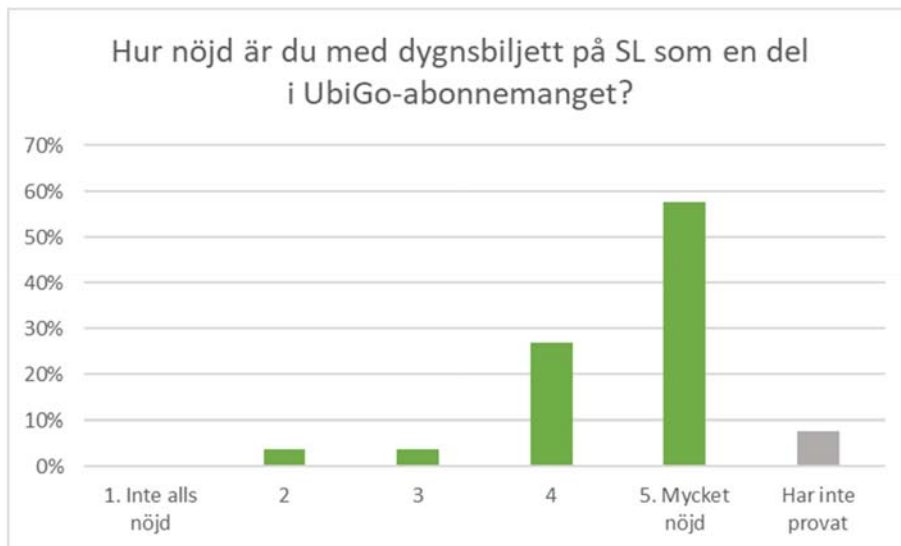
Figur 4-29 Hur nöjd är du med UbiGo som helhet? (n=26)

Alla mest nöjd är man med att tjänsterna finns samlade, att biljett på SL ingår samt att familjens resor kan samlas på ett konto

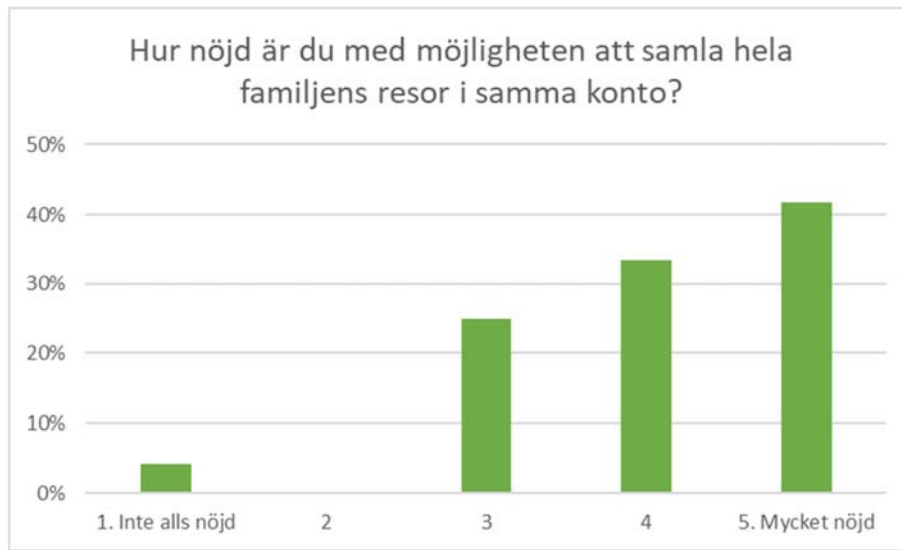
På samma femgradiga skala (från inte alls nöjd till mycket nöjd) får UbiGo ett medelbetyg på 4,4 för hur nöjd man är med att man får tillgång till bilpool, hyrbil, taxi och SL i en och samma tjänst. Sex av tio anger att man är mycket nöjd med detta, se Figur 4-30. Lika nöjd är man (medelbetyg 4,5) med att det ingår dygnsbiljett på SL i abonnemanget, något nästan alla har använt, se Figur 4-30. Nästan lika nöjd, medelbetyg 4,2, är man med att man kan samla hela familjens resor på samma konto.



Figur 4-30 Hur nöjd är du med att UbiGo ger dig tillgång till bilpool, hyrbil, taxi och SL i samma tjänst? (n=26)



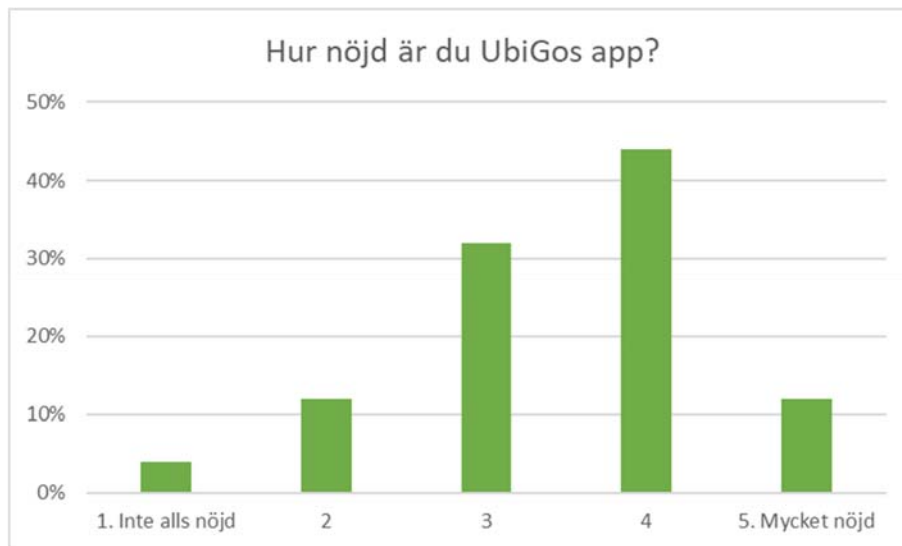
Figur 4-31 Hur nöjd är du med dygnsbiljett på SL som en del av UbiGo-abonnemanget? (n=26)



Figur 4-32 Hur nöjd är du med möjligheten att samla hela familjens resor i samma konto? (n=25)

Man är relativt nöjd med UbiGos app

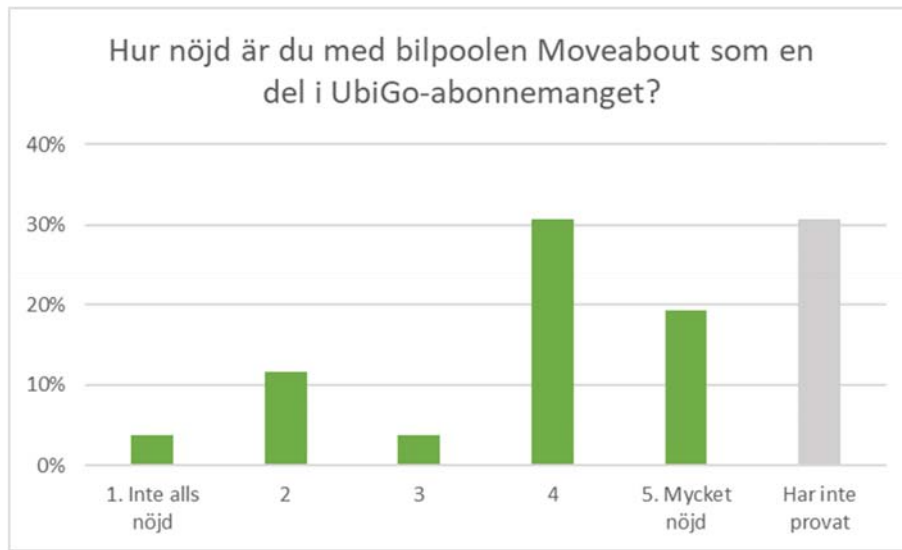
Man är också relativt nöjd med UbiGos app, se Figur 4-33, även om den får lägre medelbetyg: 3,5 på den femgradiga skalan.



Figur 4-33 Hur nöjd är du med UbiGos app? (n=26)

En stor andel har provat bilpoolen och de som gjort det är nöjda

Sju av tio har provat bilpoolen och de som provat är nöjda med ett medelbetyg på 3,7.

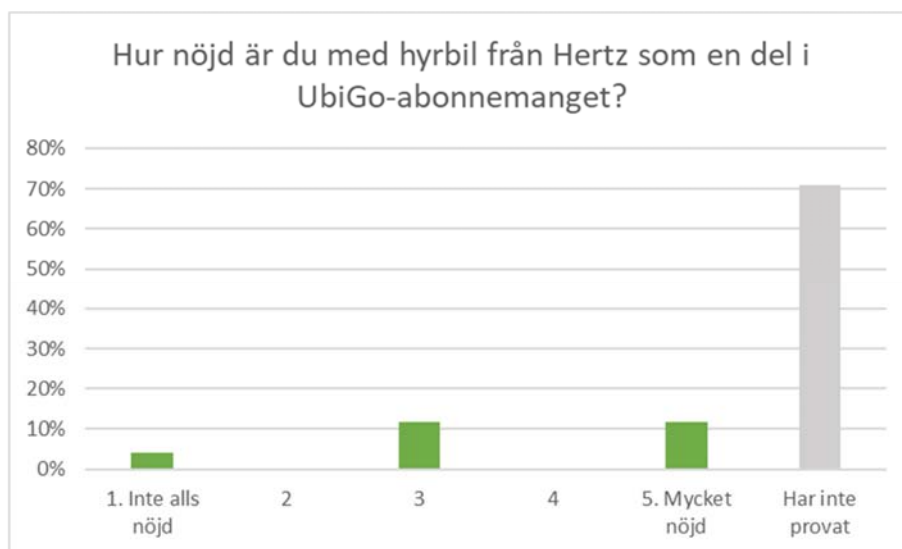


Figur 4-34 Hur nöjd är du med bilpoolen Moveabout som en del i UbiGo-abonnemanget? (n=26)

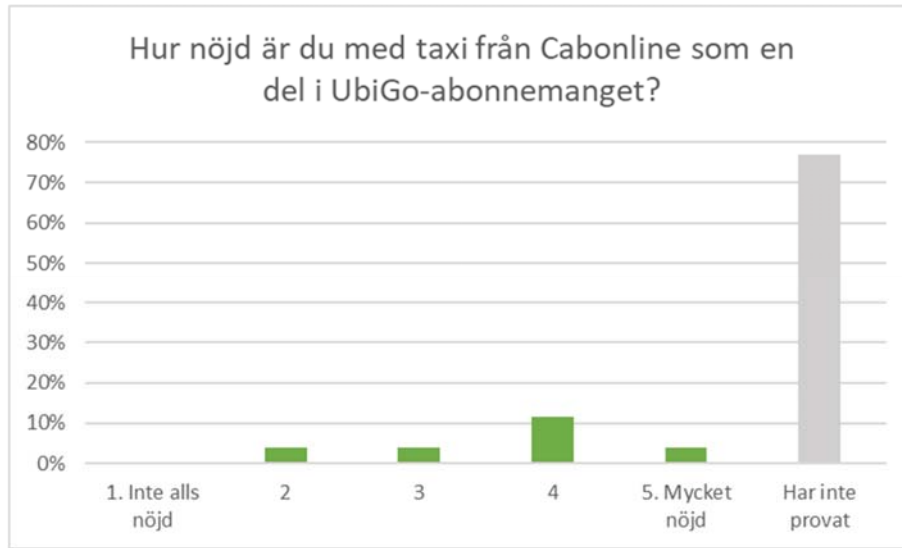
Relativt få har använt hyrbil och taxi inom UbiGo

Det är inte så många som har använt hyrbilen från Hertz, se Figur 4-35, och inte heller så många som tagit taxi via Cabonline som en del i UbiGo-abonnemanget, se Figur 4-36.

Med tanke på hur få som använt taxi och hyrbil inom UbiGo är det troligt att de som valt att fortsätta resa kollektivt med biljetter utanför UbiGo i praktiken främst använder UbiGo som en bilpool.



Figur 4-35 Hur nöjd är du med hyrbil från Hertz som en del i UbiGo-abonnemanget? (n=24)



Figur 4-36 Hur nöjd är du med taxi via Cabonline som en del i UbiGo-abonnemanget? (n=26)

5. Diskussion och slutsatser

Få användare ger osäkra resultat

Utvärderingen gjordes i ett mycket tidigt skede av UbiGo-tjänstens utveckling och lansering. Antalet personer som testade tjänsten inom tidsfristen för utvärderingsprojektet var litet. Av dessa medverkade ca hälften i utvärderingen och mängden resdata som samlades in var begränsad. Det visade sig också vara svårt att få personer att delta i datainsamlingen två gånger. Detta dels på grund av att många inte var kund vid båda mättillfällena och dels på grund av att de inte ville delta i datainsamlingen. På grund av förseningar i lanseringen av tjänsten samlades data in under olika tider på året, vilket också försvårade analyser av förändringar i resmönster på grund av introduktionen av UbiGo. Av dessa anledningar har inga analyser gjorts av resdata, utan alla analyser bygger på enkätsvar.

Utvärderingen visar vilka som är de första användarna

Utvärderingen ringar in vilka som är early adopters av MaaS-tjänster. De personer som lockats av att använda UbiGo är i högre utsträckning än befolkningen högutbildade, välbetalda män i arbetsför ålder (30-64 år) utan barn i hushållet. Det är en intressant grupp att locka till förändrat resbeteende eftersom de står för ett oproportionerligt högt privatbilsåkande ^{2,3}.

När tjänsterna blir mer etablerade kan spridning till andra delar av befolkningen ske. Hur dessa grupper använder och upplever MaaS-tjänster kan skilja sig från early adopters upplevelser. Även MaaS-tjänstens utformning kan påverka både upplevelser och verkliga effekter av tjänsten. I denna studie har UbiGo, som är en version av MaaS-tjänst, testats. Det finns studier som visar att MaaS-tjänster för områden med annan sociodemografi behöver utformas på andra sätt⁴.

Nyfikenhet viktigaste motivet att prova UbiGo

Motivet för deltagarna att använda MaaS-tjänsten är framförallt att man är nyfiken. Endast barnfamiljer nämnde miljöhänsyn som skäl för att testa UbiGo. Ekonomi fanns som motiv för användare av dygnsbiljett hos SL via UbiGo. I takt med att MaaS-tjänster blir vanligare och användarbasen växer utanför gruppen ”early-adopters” kan miljöhänsyn och kostnadseffektivitet vara intressanta motiv för fler.

² Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L. (2019) Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees. Sustainability.

³ Smidfelt Rosqvist, L. 2019. *Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks*. January 2019. DOI: 10.1107/978-3-030-05042-9_4. In book: Integrating Gender into Transport Planning.

⁴ Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A. (2018) Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden : Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS, Trivectorrapport 2018:45

Potential att bidra tillförändrade resvanor hos segment som anars är svåra att motivera till mindre bilåkande

Deltagarna i utvärderingen rapporterar att medlemskap i UbiGo fått dem att öka sitt kollektivtrafikresande och nyttjande av bildelningstjänster. Att prova ett annat sätt att genomföra sina transporter har också fått de som deltar att överväga fler förändringar i sina transportvanor så som att minska antalet bilar i hushållet, använda sig av hemleverans och ändra färdmedel för arbetspendling. Detta tyder på att erfarenheter från MaaS-tjänsten även spiller över i ett bredare sätt att tänka och ifrågasätta sina resor.

Detta är intressant eftersom deltagarna i flera hänseenden liknar en grupp som står för stor andel bilresor samt är svår att påverka i hållbar riktning. Denna studie skulle därför kunna tyda på att MaaS-tjänster kan förändra resvanor i hållbar riktning hos ett svårpåverkat segment.

Svårt att utvärdera en tjänst i lanseringsskedet

Erfarenheterna från utvärderingen har lärt oss ett par saker: Dels är det vanskligt att försöka bedriva forskning (läs detaljerad uppföljning) på en tjänst som samtidigt lanseras på marknadsmässiga villkor. Det är känsligt både när det gäller forskningsstudien och när det gäller lansering av tjänsten. Ur forskningssynpunkt är det svårt att hitta ett studieupplägg som tål de förseningar och förändringar i antal deltagare, rekryteringsmetoder, tjänsteutbud, incitament med mera som naturligt följer av att en ny produkt tas fram och lanseras. Man vet helt enkelt inte hur den kommer att tas emot och på vilket sätt den kan tänkas behöva förändras för att passa marknaden. Samtidigt är det känsligt för tjänsten som lanseras eftersom en utvärdering ställer krav på att kunderna, som redan är pionjärer genom att vilja köpa tjänsten, också ska ägna tid och engagemang till datainsamling för forskning. Att dessutom delta i utvärdering är kanske inte det kunderna är intresserade av.

Utvärderingsupplägg kan återanvändas

Så ska man inte följa upp och skapa kunskap i samband med lansering av nya tjänster? Jo, det ska man nog. Det krävs dock en generös tidsplan, flexibilitet och robusthet i insamlingsmetoder samt en ödmjukhet inför det svåra och komplexa, både hos utvärderingsteamet och hos tjänsteutvecklare och finansierare. Med facit i hand kan vi konstatera att vi i detta projekt fick fram mycket intressant information, även om utvärderingen inte gick att genomföra enligt den ambitiösa ursprungsplanen.

Idén att be potentiella kunder att genomföra en föremätning är korrekt ur utvärderingssynpunkt men kan komma i konflikt med potentiella kunders önskemål att omedelbart komma igång med en ny tjänst. Detta kan eventuellt få några potentiella kunder att avstå. Detta är en aspekt framtida utvärderingar bör vara uppmärksam på.

Resedagbok är krävande

Att logga sina dagliga resor i detalj som en form av resedagbok är en uppgift som många tycker är krävande och en metod som generellt har låg svarsfrekvens. Appen TravelVu underlättar för användare att föra en detaljerad resedagbok i telefonen genom att föreslå färdmedel och reslängd, men kräver ändå daglig tillsyn och ofta någon korrigering från användarens sida. Att få in detaljerad resdata är därför en grannlaga uppgift oavsett om loggningen sker med app eller på traditionellt sätt med papper. I den respons som projektet fått från användare av TravelVu-appen framkommer både positiva och negativa aspekter. Det är oftast rättningens omfattning som genererar mindre nöjda användare. Om användaren har en relativt enkel resa blir rättningen enkel. Dessa användare är nöjda och upplever att det är roligt. De individer som har många rättningar upplever en större problematik. Andra generationen av TravelVu (som lanserades efter denna datainsamling) har beaktat detta och förenklat rättningen.

UbiGo-deltagarna var mindre villiga att samla resdata än deltagarna i ett parallellt löpande projekt i Botkyrka där kommunen ville se om man kunde påverka personalens resvanor genom att bjuda på kollektivtrafikkort. Frågor och insamlingsmetodik var i det närmsta identiska men här bidrog deltagarna med mycket resdata per person.

Framtida utvärderingar bör därför överväga hur noggrann redogörelse av resvanor man behöver och hur insamlingen bör utföras för att den både blir tillräckligt omfattande och tillräckligt detaljerad samt hur man motiverar den aktuella målgruppen.

Större dataunderlag behövs

Resultaten från denna studie tyder på att MaaS kan leda till ökat kollektivtrafikåkande och ökat nyttjande av bildelningstjänster. Detta är intressant, men för att kunna dra slutsatsen att MaaS bidrar till mer hållbart resande krävs samtidigt att användningen av den egna bilen minskar. För att förstå vilka förändringar i resbeteende MaaS-tjänster kan leda till behövs ytterligare studier med större dataunderlag.

Bilaga 1: Introduktion till datainsamling med TravelVu

Både enkätsvar och resdata samlades in med hjälp av resvaneappen TravelVu. När deltagarna tecknats sig för MaaS-tjänsten sändes en inbjudan ut med uppmaning att vara med och samla data för forskningsprojektet Eccentric. De som accepterade att vara med fick ett kort introduktionsbrev till hur man använder TravelVu, se nedan.

Hej,

Tack för att du vill delta i studien om resvanor. Vi hoppas att du ska tycka att det är kul. I detta brev har du information om hur du gör för att komma igång med appen som mäter dina resor.

När du har registrerat 7 resdagar kommer vi så snart som möjligt att skicka dig din ersättning.

Det är VTI som är ansvariga för denna datainsamling och vi garanterar att dina svar är konfidentiella på så sätt att endast ansvariga forskare som kommer att bearbeta dina svar. Vid presentation av resultaten kommer ingen enskild individ att kunna identifieras.

Har du några som helst funderingar kring studien så är du välkommen att ringa eller skicka ett e-post till någon av de ansvariga forskarna vid VTI. Kontaktinformation finns nedan.

Använda TRavelVU

Så här laddar du ner TRavelVU:

1. TRavelVU finns för både Android och iPhone. Sök upp och installera TRavelVU från [GooglePlay](#) eller [AppStore](#) (du kan behöva söka efter TRavelVU för att hitta den).
2. När du öppnar appen ange undersökning **UbiGo Sthlm Erfarenheter**
3. Sedan besvarar du några bakgrundsfrågor.
4. Därefter börjar appen logga dina resor.
5. När vi ser att du rättat 7 dagar så kommer vi att skicka dig ersättning.

Eftersom TRavelVU använder GPS för att följa dina förflyttningar kan du behöva ladda din telefon lite oftare än vanligt. TRavelVU samlar in data i bakgrunden kontinuerligt tills att du stänger av loggning. Vill du fortsätta använda TRavelVU efter att undersökningen är över får du möjlighet att välja detta när insamlingsperioden är slut.

Så här kontrollerar och rättar du dina resor i TRavelVU:

TRavelVU analyserar dina GPS-spår för att försöka avgöra var du stannar och vilka färdmedel du använder. Ibland lyckas det inte riktigt. Därför är det viktigt att du som vet hur du åkt kontrollerar TRavelVU och bekräftar att resorna är rätt/ändrar de som är fel.

1. **Dagen är rätt:** Du markerar att beskrivningen av dina förflyttningar och aktiviteter under en dag är rätt ovanför varje aktuell dag.
2. **Ange aktivitet:** Tryck på aktiviteten och välj rätt aktivitet. Nästa gång du är på samma ställe kommer TRavelVU komma ihåg vad du gjorde sist och föreslå det.
3. **Ändra färdmedel:** Tryck på resan du vill ändra. Här kan du ändra färdmedel, tid, sträcka, slå ihop och dela upp resor.
4. **Meny:** Här hittar du bland annat sammanställning över hur du rest, bakgrundsenkäten, inställningar och möjlighet att stänga av/sätta på loggning.



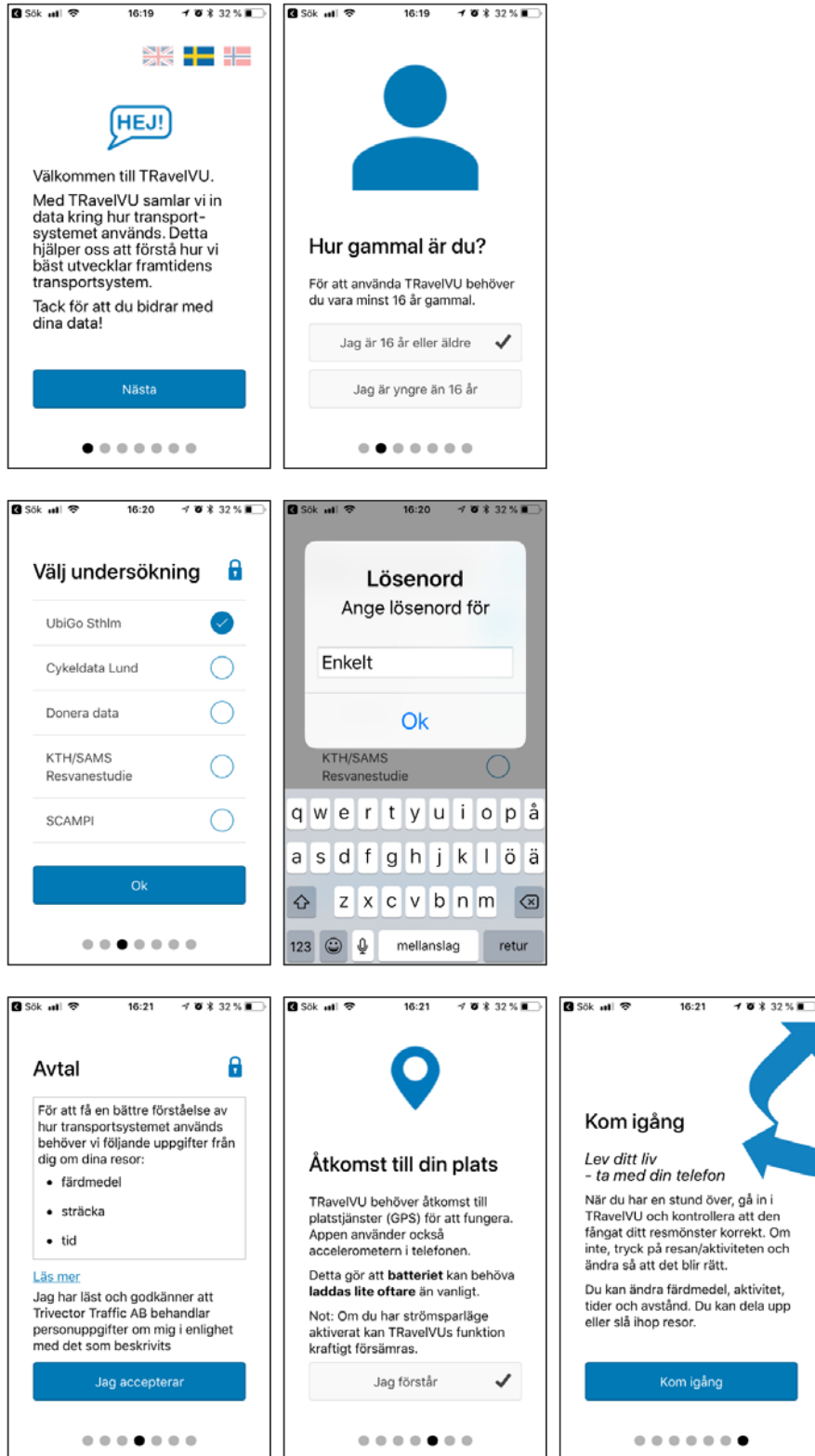
Håll koll på dina resor

I TRavelVU kan du också se var du rest och få en sammanställning av dina resor i tid eller sträcka uppdelat på dag, vecka eller månad. Dessa data kan du också ladda ner.

Undrar du något?

- Mer information om hur du använder TRavelVU finns på www.TRavelVU.se/.
- Support och frågor om TRavelVU: Du kan använda dig av online-forumet på <https://support.travelvu.se> där du kan läsa svaren på vanligt förekommande frågor samt ställa egna frågor, eller så kan du mejla travelvu@trivector.se.
- Frågor om studien i stort: kontakta Jan Andersson (jan.andersson@vti.se eller 0709-430495).

När användarna gick in i TRavelVU möttes de av en kort introduktion till verktyget där också avtal kring hur data får användas träffas med varje användare. Bildserien nedan visar hur introduktionen såg ut:



Bilaga 2: Enkätfrågor datainsamling 1

Enkätfrågorna i datainsamling 1 ställdes vid två tillfällen. Första delen ställdes direkt när deltagaren kom in i TravelVu och den andra delen när deltagaren varit med två dagar i undersökningen.

Del 1 – direkt när man börjar använda TravelVu

Frågor markerade med * ställs endast till ”kontoansvarig” person i hushållet, frågor med ** ställs till ”förvärvsarbetande”.

Tack för att du är med och hjälper oss förstå hur UbiGo påverkar resor!

I denna enkät frågar vi efter lite bakgrundsuppgifter om dig. Om ett par dagar kommer du få ytterligare en enkät. Det är viktigt för oss att du besvarar alla enkäter och markerar dina dagar som rätt i TRavelVU.

F1.1 Ange din e-postadress

För att vi ska kunna hjälpa dig om de uppstår problem och kunna koppla ihop dina data även om du t.ex. byter telefon behöver vi din e-postadress.

- e-post

F1.2 Vilken är din roll i avtalet med UbiGo?

- Kontoansvarig
- Annan vuxen i hushållet
- ”Barn” i hushållet (även om du är över 18 år)

F1.3 Är du man eller kvinna?

- Kvinna
- Man
- Annan könstillhörighet

F1.4 Vilket år är du född?

- Födelseår: YYYY

F1.5 Hur bor du?*

- Villa, radhus, kedjehus
- Lägenhet
- Annat

F1.6 Hur många personer är ni i ditt hushåll?*

- 0–6 år _ st
- 7–11 år _ st
- 12–15 år _ st
- 16–19 år _ st
- 20–64 år _ st
- Summa _ st

F1.7 Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola
- Gymnasium
- Högskola/universitet
- Forskarutbildning
- Annan

F1.8 Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- Företagsarbetare
- Studerar
- Sjukskriven / Föräldraledig / Arbetsökande
- Pensionär
- Annat

F1.9 Är din arbetstid..?***

- Fast dagtid
- Fast kvällstid
- Flexitid
- Skiftarbete
- Annat

F1.10 Vilken är hushållets totala inkomst per månad före skatt?*

Med inkomst menas lön, pension, bidrag, inkomst av eget företag etc.

- 20 000 kr eller mindre
- 20 001 – 50 000 kr
- 50 001 – 80 000 kr
- 80 001 – 120 000 kr
- 120 001 – 170 000 kr
- Över 170 000 kr
- Vill ej uppge

F1.11. Har du någon form av funktionsnedsättning som påverkar dina val av färdmedel?

- Ja
- Nej

F1.12 Jag är en sådan person som gärna vill äga det jag använder

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
7. Instämmer helt

F1.13 Jag är en sådan person som gärna använder delningstjänster

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
7. Instämmer helt

F1.14 Jag är en sådan person som tycker det är viktigt med vardagsmotion

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
7. Instämmer helt

F1.15 Jag är en sådan person som tycker det är viktigt med miljöfrågor och resurseffektivitet

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
7. Instämmer helt

F1.16 Vilket påstående stämmer bäst in på dig?

- Jag söker aktivt efter digitala tjänster/appar
- Jag söker inte aktivt men testar gärna digitala tjänster/appar som vänner rekommenderar
- Jag testar endast nya digitala tjänster/appar då jag har ett tydligt behov
- Jag testar mycket sällan nya digitala tjänster/appar
- Jag använder väldigt sällan nya digitala tjänster/appar

Tack

... för att du är med och hjälper oss förstå hur UbiGo påverkar resor!

Om någon dag kommer du få en uppföljande enkät i denna app. Den kommer handla mer om vilka transportmedel du har tillgång till idag och varför du valt att använda UbiGo.

Del 2 – efter två dagar

Frågor med * ställs endast till ”kontoansvarig” person i hushållet, frågor med *** ställs till personer födda år 2000 eller tidigare.

Transportmedel idag

Hoppas du kommit igång med TRavelVu. Om du har några problem hjälper vi dig gärna i vårt supportforum som du hittar i huvudmenyn under Hjälp/FAQ.

Nu skulle vi vilja veta lite om vilken tillgång du har till transportmedel idag och varför du valt att använda UbiGo. Tack för att du hjälper oss förstå effekterna av att använda UbiGo!

F1.17 Ange din e-postadress

- e-post: _____

F1.18 Har du körkort för personbil?***

- Ja
- Nej

F1.19 Hur många personbilar har hushållet permanent tillgång till?*

Med permanent tillgång menar vi att bilen helt disponeras av hushållet (t.ex. inte bilpool, bil som endast får användas i tjänsten).

- Ingen bil
- En bil
- Två bilar
- Tre eller fler bilar

F1.20 Har hushållet dessutom tillgång till bilar på andra sätt?*

- Medlem i bilpool
- Kan låna av familj / vänner / arbete när jag behöver
- Annat
- Nej

F1.21 Hur är möjligheterna att parkera bil nära din bostad?*

Du kan ange flera alternativ. Besvara frågan även om du inte kör bil.

- Egen uppfart
- Egen reserverad plats
- Parkeringshus / garage, ej reserverad plats
- Gatuparkering
- Vet inte
- Annat

F1.28 Hur många cyklar (inkl. elcyklar) finns i ditt hushåll?*

- Ingen cykel
- 1 cykel
- 2 cyklar
- 3 eller fler cyklar

F1.29 Är du medlem i en cykelpool/låncykelsystem?

- Ja
- Nej

F1.30 Vad uppskattar du att hushållets kostnad för transport är per månad?*

Inkl. kostnad för bil, parkering, drivmedel, kollektivtrafikkort/biljett, taxiresor etc.

- Mindre än 1 000 kr
- 1001 – 2000 kr
- 2001 – 4000 kr
- 4001 – 6000 kr
- 6001 – 8000 kr
- Över 8000 kr
- Vet inte / Vill inte ange

F1.31 Vilka är de 3 främsta motiven för dina nuvarande val av transportmedel?

- Trygghet och säkerhet
- Kostnad
- Tidsåtgång
- Bekvämlighet
- Flexibilitet och oberoende
- Miljöhänsyn
- Möjlighet att transportera saker och/eller ta med passagerare
- Pålitlighet (restid)
- Har inget annat alternativ

F1.32 Hur nöjd är du med din nuvarande transportlösning?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

F1.33 Min nuvarande transportlösning innebär att jag kan delta i de aktiviteter jag önskar

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F1.34 Min nuvarandetransportlösning innebär att jag kan ta mig dit jag vill utan problem

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F1.35 Vilket är ditt primära motiv för att bli UbiGo-kund?*

- Nyfikenhet
- Flexibilitet
- Bekvämlighet
- Ekonomi
- Miljö
- Tillgång till bil utan att äga
- Annat

F1.36 Jag förväntar mig att mina/hushållets resekostnader...*

- Minskar mycket
- Minskar något
- Förblir detsamma
- Ökar något
- Ökar mycket

F1.37 Jag förväntar mig att min negativa miljöpåverkan...*

- Minskar mycket
- Minskar något
- Förblir detsamma
- Ökar något
- Ökar mycket

F1.38 Jag förväntar mig att jag kommer utnyttja kollektivtrafiken...*

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer

F1.39 Jag förväntar mig att jag sammantaget kommer utnyttja bilpoolsbil/hyrbil/taxi...*

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer

F1.40 Jag förväntar mig att jag kommer utnyttja cykelpool/låncykel...*

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer

F1.41 Jag förväntar mig att jag kommer planera mitt resande...*

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer

F1.42 Jag förväntar mig att min koll på vad transporterna kostar kommer bli...*

- Mycket sämre
- Något sämre Oförändrat
- Något bättre
- Mycket bättre

Tack!

...för att du är med och hjälper oss förstå hur UbiGo påverkar resor.

Bilaga 3: Enkätfrågor datainsamling 2

Enkätfrågorna i datainsamling 2 ställdes alla vid samma tillfälle, då deltagaren kom in i TravelVu. Däremot var frågorna uppdelade i tre olika avsnitt som deltagaren enkelt kunde hoppa emellan. På det sättet blev det lättare för deltagarna att pausa ifyllandet av enkäten och återuppta vid senare tillfälle. Första avsnittet handlade om erfarenheterna av att använda UbiGo, andra avsnittet handlade om deltagaren själv och dess hushåll, tredje avsnittet handlade om transportsituationen.

Avsnitt 1 – Erfarenheter av att använda UbiGo

Tack för att du är med och hjälper oss förstå hur UbiGo påverkar resor!

Med dessa frågor vill vi bättre förstå hur tjänsten upplevs och påverkar resandet. Vissa frågor kan du ha svarat på tidigare, men vi vill gärna att du svarar igen. Frågorna presenteras i tre olika omgångar, en om dagen i tre dagar. Tack för att du ställer upp!

F2.1 Ange din e-postadress

För att vi ska kunna hjälpa dig om de uppstår problem och kunna koppla ihop dina data även om du t.ex. byter telefon behöver vi din e-postadress.

- e-post

Först några frågor om ditt medlemskap i UbiGo.

F2.2 Vilket är/var ditt primära motiv för att vara UbiGo-kund?

- Nyfikenhet
- Flexibilitet
- Bekvämlighet
- Kostnad
- Miljöhänsyn
- Tillgång till bil utan att äga
- Trygghet och säkerhet
- Tidsåtgång
- Möjlighet att transportera saker och/eller ta med passagerare
- Pålitlighet (restid)
- Annat

F2.3 Hur nöjd är du med UbiGo som helhet?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

Eventuell kommentar: ____

F2.4 Hur nöjd är du med UbiGos app?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

Eventuell kommentar: ____

F2.5 Hur nöjd är du med att UbiGo ger dig tillgång till bilpool, hyrbil, taxi och SL i samma tjänst?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

Eventuell kommentar: ____

F2.6 Hur nöjd är du med möjligheten att samla hela familjens resor i samma konto?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

Eventuell kommentar: ____

F2.7 Hur nöjd är du med bilpoolen Moveabout som en del i UbiGo-abonnemanget?

1. Inte alls nöjd
 - 2.
 - 3.
 - 4.
 5. Mycket nöjd
- Har inte provat

Eventuell kommentar: ____

F2.8 Hur nöjd är du med hyrbil från Hertz som en del i UbiGo-abonnemanget?

1. Inte alls nöjd
 - 2.
 - 3.
 - 4.
 5. Mycket nöjd
- Har inte provat

Eventuell kommentar: ____

F2.9 Hur nöjd är du med taxi via Cabonline som en del i UbiGo-abonnemanget?

1. Inte alls nöjd
 - 2.
 - 3.
 - 4.
 5. Mycket nöjd
- Har inte provat

Eventuell kommentar: ____

F2.10 Hur nöjd är du med dygnsbiljett på SL som en del i UbiGo-abonnemanget?

1. Inte alls nöjd
 - 2.
 - 3.
 - 4.
 5. Mycket nöjd
- Har inte provat

Eventuell kommentar: ____

Har erfarenheter från UbiGo fått dig att överväga följande (om du redan gör/har det, svara nej)...

F2.11 Använda låncykelsystem/cykelpool

- Ja
- Nej

F2.12 Införskaffa cykel som ger bättre förutsättningar för t.ex. elcykel, lådcykel

- Ja
- Nej

F2.13 Börja cykelpendla till arbetet

- Ja
- Nej

F2.14 Börja arbetspendla med kollektivtrafik

- Ja
- Nej

F2.15 Minska antalet bilar i hushållet

- Ja
- Nej

F2.16 Att åka taxi mer

- Ja
- Nej

F2.17 Hemleverans av varor

- Ja
- Nej

F2.18 Annat

- _____

F2.19 Anser du att prisbilden för UbiGo är rimlig utifrån de tjänster som erbjuds?

- Ja
- Nej

Några frågor om vilka förändringar du upplever med UbiGo

F2.20 Hur upplevde du att dina/hushållets resekostnader förändrades med UbiGo...

- Minskade mycket
- Minskade något
- Förblev detsamma
- Ökade något
- Ökade mycket
- Vet inte

F2.21 Hur upplevde du att din miljöpåverkan förändrades med UbiGo...

- Minskade mycket
- Minskade något
- Förblev detsamma
- Ökade något
- Ökade mycket
- Vet inte

F2.22 Om du jämför med innan du gick med i UbiGo, hur har din användning av kollektivtrafik förändrats av att vara UbiGo-kund...

- Minskat mycket
- Minskat något
- Ingen förändring
- Ökat något
- Ökat mycket
- Vet inte

F2.23 Om du jämför med innan du gick med i UbiGo, hur har din användning av bilpoolsbil/hyrbil/taxi förändrats av att vara UbiGo-kund...

- Minskat mycket
- Minskat något
- Ingen förändring
- Ökat något
- Ökat mycket
- Vet inte

F2.24 Om du jämför med innan du gick med i UbiGo, hur har din användning av cykel förändrats av att vara UbiGo-kund...

- Minskat mycket
- Minskat något
- Ingen förändring
- Ökat något
- Ökat mycket
- Vet inte

F2.25 Jag upplevde att jag med UbiGo kunde planera mitt resande...

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte

F2.26 Med UbiGo har min koll på vad transporterna kostar blivit...

- Mycket sämre
- Något sämre
- Förblivit detsamma
- Något bättre
- Mycket bättre
- Vet inte

Om du tänker på hur du reser som UbiGo-kund jämfört med innan UbiGo, hur har ditt resande med nedan nämnda transportmedel ändrats?

F2.27 Personbil (privat/leasad/företagsbil)

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.28 Ditt resande med Bilpoolsbil

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.29 Ditt resande med Hyrbil

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.30 Ditt resande med Motorcykel/moped

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer

- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.31 Ditt resande med Cykel/elcykel

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.32 Ditt resande med Sparkcykel/elsparkcykel

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.33 Ditt resande med Buss/spårvagn

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.34 Ditt resande med Tunnelbana

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.35 Ditt resande med Regiontåg/lokaltåg

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer
- Mycket mer
- Vet inte
- Använder inte alls (varken nu eller innan)

F2.36 Ditt resande till fots (går hela vägen eller stora delar av sträckan)

- Mycket mindre
- Något mindre
- Oförändrat
- Något mer

- Mycket mer
- Vet inte
- Gör inte alls (varken nu eller innan)

F2.37 Upplever du att ditt resande med andra färdmedel påverkats?

Ange vilka färdmedel och hur.

- _____

Medförde UbiGo att du förändrade ditt val av färdmedel till/från...

F2.38 Arbete och/eller skola

- Ja
- Nej
- Vet inte

F2.39 Inhandling/shopping

- Ja
- Nej
- Vet inte

F2.40 Personliga ärenden (bank, läkare etc.)

- Ja
- Nej
- Vet inte

F2.41 Fritidsaktiviteter (sport, hobby etc.)

- Ja
- Nej
- Vet inte

F2.42 Fritids-/semesterresor

- Ja
- Nej
- Vet inte

F2.43 Resor i tjänsten

- Ja
- Nej
- Vet inte

Tack!

...för att du svarat på frågor om UbiGo! Fortsätt gärna med några (inte lika många) frågor om dig och ditt hushåll.

Avsnitt 2 – om användaren och dess hushåll

Några frågor om dig och ditt hushåll

F2.44 Är du man eller kvinna?

- Kvinna
- Man
- Annan könstillhörighet

F2.45 Vilket år är du född?

- Födelseår: YYYY

F2.46 Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola
- Gymnasium
- Högskola/universitet
- Forskarutbildning
- Annan

F2.47 Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- Förtjäningsarbetare
- Studerar
- Sjukskriven / Föräldraledig / Arbetslös
- Pensionär
- Annat

F2.48 Är din arbetstid...?

- Fast dagtid
- Fast kvällstid
- Flexitid
- Skiftarbete
- Annat

F2.49 Hur många personer är ni i ditt hushåll?

- 0–6 år _ st
- 7–11 år _ st
- 12–15 år _ st
- 16–19 år _ st
- 20–64 år _ st
- Summa _ st

F2.50 Hur bor du?

- Villa, radhus, kedjehus
- Lägenhet
- Annat

F2.51 Har du någon form av funktionsnedsättning som påverkar dina val av färdmedel?

- Ja
- Nej

F2.52 Vilken är hushållets totala inkomst per månad före skatt?

Med inkomst menas lön, pension, bidrag, inkomst av eget företag etc.

- 20 000 kr eller mindre
- 20 001 – 50 000 kr
- 50 001 – 80 000 kr
- 80 001 – 120 000 kr
- 120 001 – 170 000 kr
- Över 170 000 kr
- Vill ej uppge

Nedan följer några frågor om hur du är som person.

F2.53 Jag är en sådan person som gärna vill äga det jag använder

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F2.54 Jag är en sådan person som gärna använder delningstjänster

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F2.55 Jag är en sådan person som tycker det är viktigt med vardagsmotion

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F2.56 Jag är en sådan person som tycker det är viktigt med miljöfrågor och resurseffektivitet

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F2.57 Vilket påstående stämmer bäst in på dig?

- Jag söker aktivt efter digitala tjänster/appar
- Jag söker inte aktivt men testar gärna digitala tjänster/appar som vänner rekommenderar
- Jag testar endast nya digitala tjänster/appar då jag har ett tydligt behov

- Jag testat mycket sällan nya digitala tjänster/appar
- Jag använder väldigt sällan nya digitala tjänster/appar

F2.58 Vilka är de 3 främsta motiven för dina nuvarande val av transportmedel?

- Trygghet och säkerhet
- Kostnad
- Tidsåtgång
- Bekvämlighet
- Flexibilitet och oberoende
- Miljöhänsyn
- Möjlighet att transportera saker och/eller ta med passagerare
- Pålitlighet (restid)
- Har inget annat alternativ

F2.59 Hur nöjd är du med din nuvarande transportlösning?

1. Inte alls nöjd
- 2.
- 3.
- 4.
5. Mycket nöjd

F2.60 Min nuvarandetransportlösning innebär att jag kan ta mig dit jag vill utan problem

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

F2.61 Min nuvarande transportlösning innebär att jag kan delta i de aktiviteter jag önskar

1. Instämmer inte alls
- 2.
- 3.
- 4.
5. Instämmer helt

Stort tack!

Avsnitt 3 – om användarens transportsituation

Några frågor om din transportsituation

Har du körkort för personbil

- Ja
- Nej

Hur många personbilar har hushållet permanent tillgång till?

Med permanent tillgång menar vi att bilen helt disponeras av hushållet (t.ex. inte bilpool, bil som endast får användas i tjänsten).

- Ingen bil
- En bil
- Två bilar
- Tre eller fler bilar

Har hushållet dessutom tillgång till bilar på andra sätt

- Medlem i bilpool
- Kan låna av familj / vänner / arbete när jag behöver
- Annat
- Nej

Hur troligt är det att ni förändrar antalet bilar i hushållet inom de närmsta två åren?

Kommer troligtvis...

- ...skaffa ytterligare en bil
- ...inte ändra antalet bilar
- ...göra mig/oss av med en bil
- Vet inte

Kommer inte åt följande frågor i appen, kopierar frågor och svarsalternativ från enkät 1 och 2...

Hur är möjligheterna att parkera bil nära din bostad?

Du kan ange flera alternativ. Besvara frågan även om du inte kör bil.

- Egen uppfart
- Egen reserverad plats
- Parkeringshus / garage, ej reserverad plats
- Gatuparkering
- Vet inte
- Annat

Vad betalar du (oftast) för att parkera vid din bostad?

Om det finns flera alternativ, ange då kostnaden för parkeringen du oftast använder.

- Gratis
- kr/timme:
- kr/dygn:
- kr/månad:
- Vet inte

Om du skulle ta bil till arbete/skolan, hur betalar du för parkeringen?

- Det kostar mig inget

- Betalar privat
- Min arbetsgivare betalar och jag förmånsbeskattas
- Annat
- Vet ej

Vad skulle det kosta dig att parkera bil en dag vid arbetet/skolan?

Ange det alternativ som du utnyttjar dig av när du kör bil till arbetet. Om du blir förmånsbeskattad ange värdet du blir beskattad för.

- kr/timme:
- kr/dygn:
- kr/månad:
- Vet inte

Hur troligt är det att ni förändrar antalet bilar i hushållet inom de närmsta två åren?

Kommer troligtvis...

- ...skaffa ytterligare en bil
- ...inte ändra antalet bilar
- ...göra mig/oss av med en bil
- Vet inte

Hur många cyklar (inkl. elcyklar) finns i ditt hushåll?

- Ingen cykel
- 1 cykel
- 2 cyklar
- 3 eller fler cyklar

Är du medlem i en cykelpool/lånecykelsystem?

- Ja
- Nej

Vilken typ av biljett använder du i huvudsak när du åker kollektivt?

- Dygnsbiljett via UbiGo
- Periodkort 30 dagar eller längre
- Skol- eller fritidskort
- Reskassan
- Mobilbiljett eller andra enkelbiljetter
- Annat

Vilken typ av biljett använde du i huvudsak innan UbiGo?

- Periodkort 30 dagar eller längre
- Skol- eller fritidskort
- Reskassan
- Mobilbiljett eller andra enkelbiljetter
- Annat

Hur många kollektivtrafikkort har ni för barn i hushållet som är under 16 år?

- Barn som använder dygnsbiljett via UbiGo _st
- Periodkort 30 dagar eller längre _st
- Skol- eller fritidskort _st
- Reskassan _st
- Annat _st
- Summa _st

Vilken typ av biljett använde barnen i huvudsak innan UbiGo?

- Periodkort 30 dagar eller längre
- Skol- eller fritidskort
- Reskassan
- Mobilbiljett eller andra enkelbiljetter
- Annat

Vad uppskattar du att hushållets kostnad för transport är per månad?

Inkl. kostnad för bil, parkering, drivmedel, kollektivtrafikkort/biljett, taxiresor etc.

- Mindre än 1 000 kr
- 1001 – 2000 kr
- 2001 – 4000 kr
- 4001 – 6000 kr
- 6001 – 8000 kr
- Över 8000 kr
- Vet inte / Vill inte ange

Stort tack!

... för att du är med och hjälper oss förstå hur UbiGo påverkar resor.