Höfundur: Daði Baldur Ottósson

Kennitala: 0311862509

Skilað 29.01.2021 15:46

EFLA VÖXT DEILIBÍLA Á ÍSLANDI MEÐ FJÁRHAGSLEGUM STUÐNINGI

UMSÆKJANDI

Kennitala: 6210790189

Nafn: EFLA

Netfang: efla@efla.is

Sími: 4126000

Heimilisfang: Lyngháls 4

Póstfang: 110 Reykjavík

VERKEFNISSTJÓRI

Nafn: Daði Baldur Ottósson

Kennitala: 0311862509

Netfang: dadi.ottosson@efla.is

Sími: 6968960

AÐRIR ÞÁTTTAKENDUR

Nafn	Netfang	Sími	Fær greitt af rannsóknarstyrk	Hlutverk
Árni Sigurjónsson	arni.sigurjonsson@alp.is	6600638	Já	Zipcar verða samstarfsaðilar EFLU í rannsókn um innleiðingu deilibíla í þremur sveitarfélögum og munu gegna því mikilvæga hlutverki að útvega þrjá deilibíla til verkefnisins, ásamt þeirri þjónustu sem þörf er á s.s. tæknilausn (snjallsímaapp).
Guðbjörg Brá Gísladóttir	gudbjorgbra@gardabaer.is	5258506	Nei	Guðbjörg er tengiliður Garðabæjar en Garðabær er tilbúin að taka þátt í rannsóknarverkefninu um innleiðingu deilibíls í sveitarfélaginu til sex mánaða.
Pétur Ingi Haraldsson	peturingi@akureyri.is	460 1000	Nei	Pétur Ingi er tengiliður Akureyrarbæjar en Akureyrarbær er tilbúin að taka þátt í rannsóknarverkefninu um innleiðingu deilibíls í sveitarfélaginu til sex mánaða

UM VERKEFNIÐ

Heiti verkefnis: Efla vöxt deilibíla á Íslandi með fjárhagslegum stuðningi

Heiti verkefnis á ensku: Accelerate carsharing in municipalities in Iceland by assisting providers with startup costs

Flokkur: Samfélag

Stutt ágrip af verkefnalýsingu

Rannsóknin snýr að því að meta áhrif þess að innleiða deilibíla í nýjum hverfum/bæjum með fjárhagsaðstoð til deilibílaþjónustu. Þetta verður gert með því að standa að tilraunaverkefni þar sem deilibílar verða aðgengilegir íbúum í sex mánuði. Vonast er eftir að því að tilraunaverkefni loknu verði rekstrargrundvöllur tryggður fyrir áframhaldandi deilibílaþjónustu. Verði það að raunveruleika, flest megin ávinningur að því að ýta undir (eða flýta fyrir) innleiðingu deilibíla í fleiri sveitarfélögum á Íslandi.

Rannsókn sem EFLA framkvæmdi á síðasta ári sýndi að deilibílar hér á landi eru mikilvægur liður í að auðvelda íbúum að lifa án einkabílsins, og að einn deilibíll komi í stað 4-6 einkabíla[1]. Þrátt fyrir ótvíræðan ávinning deilibíla hér og annars staðar, þá hefur þróunin verið hæg og eru aðeins deilibílar aðgengilegir miðsvæðis í Reykjavík og á einum stað í Kópavogi. Engin fyrirstaða er fyrir því að deilibílaþjónusta geti ekki verið innleidd í fleiri hverfum og sveitarfélögum á Íslandi.

Rannsókn þessi miðar að því framkvæma tilraunaverkefni um rekstur deilibíla í sex mánuði í þremur sveitarfélögum en það er sá tími sem yfirleitt tekur fyrir deilibíl að verða sjálfbæran í rekstri[2]. Tilgangur og markmið verkefnis er að færa mat á það hvort að slíkur fjárhagslegur styrkur sé skilvirk leið til að stuðla að hraðari vexti deilibíla á Íslandi. Er það gert með því að færa mat á árangurinn í lok tilraunaverkefnis, annars vegar með ferðavenjukönnun til meðlima deilibílaþjónustu í viðkomandi sveitarfélögum, og hins vegar með því að greina notkun deilibíla yfir tímabilið. Með því að standa að tilraunaverkefni í þremur sveitarfélögum þá er hægt er að meta betur árangurs verkefnis út frá hinu byggða umhverfi s.s. þéttleika íbúa, bílaeign, aðgengi að þjónustu og þjónustustig almenningssamgangna.

Rannsókn þessi unnin í samstarfi við Zipcar deilibílaleigu ásamt sveitarfélögunum Garðabæ, Hafnarfirði og Akureyri.

Tilgangur og markmið

Upphafskostnaður til að byrja að reka nýjan deilibíl á nýjum stað getur verið umtalsverður, en útvega þarf ökutæki með viðeigandi tæknilausn, útvega sérmerkt bílastæði ásamt markaðssetningu. Það getur tekið allt að 6 mánuði til þess að deilibíll getur orðið sjálfbær í rekstri á nýjum stað[3]. Sökum þess hversu stutt á veg innleiðing deilibíla er kominn hér á landi (þjónusta fyrst aðgengileg síðan 2017) þá þarf það ekki að koma á óvart að vöxturinn sé hægur enda fjárhagsleg áhætta fólgin í innleiðingu á nýjum deilibílum og bílaeign á Íslandi almennt mikil.

Tilgangur og markmið þessa verkefnis er að færa mat á það hvort fjárhagslegur stuðningur til deilibílaþjónustu til að standa að innleiðingu á nýjum deilibíl sé skilvirk og hagkvæm leið til þess að stuðla að hraðari vexti deilibíla á Íslandi. Með fjárhagslegum stuðningi í upphafi innleiðingar þá er dregið úr áhættu fyrir deilibílaþjónstu til að geta vaxið með örari hætti en þekkist á Íslandi í dag. Hraðari innleiðing deilibíla er mikilvæg fyrir sveitarfélög til þess að geta stuðlað að breyttum ferðavenjum ásamt öðrum jákvæðum

umhverfisáhrifum sem það hefur í för með sér.

Með ofangreint í huga má segja að rannsóknarspurningar verkefnsins sé: Er fjárhagslegur stuðningur til þess að innleiða deilibílaþjónustu á nýju svæði skilvirk og hagkvæm leið til þess að efla vöxt deilibíla hér á landi? Rannsóknarspurningunni verður svarað með að standa að tilraunaverkefni í þremur sveitarfélögum þar sem staðið verður að innleiðingu deilibíls til 6 mánaða og árangur metinn með þeim hætti sem tilgreindur er í framkvæmdarhluta verkefnisins.

Bakgrunnur og forsaga

Almennt um deilibíla

Sá þáttur sem dregur einna mest úr líkum þess að fólk noti almenningssamgöngur og aðra vistvæna ferðamáta er einkabílaeign og hafa einkabílar áhrif á næstum alla þætti þess hvernig við ferðumst daglega. Einkabílaeign er almennt mjög há á Íslandi, og sýndi síðasta ferðuvenjukönnun sem framkvæmd var á höfuðborgarsvæðinu að meðalfjöldi bíla er 1,7 á hvert heimili[4]. Í vegferðinni að breyttum ferðavenjum hér á landi er ljóst að engin ein lausn breytir því heldur haldast ferðavenjur í hendur við marga þætti m.a. við almenningssamgöngur, gæði innviða fyrir virka samgöngumáta, framboð af faramátum líkt og deilibílum, -hjólum og -rafskútum.

Deilibílar er mögulega sú lausn sem kemst næst því að leysa af einkabílinn og vöntun á slíkri þjónustu til margra áratuga hér á landi útskýrir að mögulega að hluta til hversu hátt hlutfall einkabíla eru á hvert heimili þar sem val íbúa hefur staðið á milli þess að eiga bíl eða ekki þ.e. enginn valkostur þar á milli nema þá að leigja bíl í að minnsta kosti sólahring í gegnum bílaleigur.

Í leiðbeiningum Evrópska ráðuneytisins er deilibílum er gefið mikið vægi við að ná þeim árangri að auka hlut virkra samgöngumáta [5] Rannsóknir sýna að fólk sem byrjar að nota deilibíla er líklegri til að nota almenningssamgöngur meira og einkabílinn minna (og/eða eiga færri einkabíla, og/eða fresta bílaeignum). Enn fremur sýna rannsóknir erlendis að einn deilibíll getur komið í stað 5 til 15 einkabíla með tilheyrandi hagkvæmni fyrir íbúa og bættri landnotkun t.d. með fækkun bílastæða.

Staða deilibíla á Íslandi

Haustið 2017 byrjaði í fyrsta skipti deilibílaþjónusta á Íslandi, en deilibílaþjónustan Zicpar hóf þá rekstur í Reykjavík. Zipcar hefur nú þegar staðsett um 10 deilibíla miðsvæðis innan Reykjavíkur og nýlega einn bíl í Kópavogi. Deilibílaþjónustan sem Zipcar býður upp á er svo kölluð tveggja-ferða þjónusta (e. two-way carshare) þ.e. bókun á deilibíl miðast við að bíll sé sóttur og skilað á sama stað í sérmerkt bílatæði deilibílaþjónustunnar.

EFLA framkvæmdi rannsókn á síðasta ári (verður gefin út í Febrúar 2021) og voru megin niðurstöður þær að:

- Notendur deilibíla eiga færri bíla og ferðast oftar með almenningssamgöngum sbr. við aðra íbúa á höfuðborgarsvæðinu
- Aðgengi að deilibílum í Reykjavík er núþegar liður í því að hægt sé að lifa án einkabílsins og ýtir undir vistvænni ferðavenjur
- Einn deilibíll fækkar einkabílum um fjóra (samanborið við 5-15 einkabíla skv. erlendum rannsóknum).

Hvernig má stuðla að hraðari vexti deilibíla hérlendis?

Í ljósi þess að deilibílar geta spilað mikilvægt hlutverk í vegferðinni til að ná fram breyttum ferðavenjum hér á landi, þá er mikilvægt að skoða hvaða leiðir eru færar til að stuðla að hraðari vexti deilibíla hér á landi. Ein rannsókn sem tók saman fimm skilvirkustu leiðirnar fyrir sveitarfélög og opinberar stofnanir til að hraða vexti deilibíla á nýjum markaðssvæðum (hverfum eða sveitarfélögum eru eftirfarandi:

1. Fjárhagsaðstoð til að greiða niður upphafskostnað við innleiðingu deilibíla
2. Auka vitund íbúa: deilibílar eru ódýrari og umhverfisvænni kostur en bílaeign
3. Útvega deilibílaleigum bílastæði
4. Setja fram skipulags- og bílastæðakvaðir sem styðja við notkun deilibíla
5. Nota deilibíla í stað þess að reka eigin bílaflota sveitarfélaga og stofnanna (getur verið að hluta).

Líkt og fram kom í tilgangi og markmið (hér að ofan) þá felst áhætta fyrir deilibílaþjónustu-rekstraraðila að innleiða deilibíl á nýjum stað í ljósi þess að upphafskostnaður til að byrja að reka nýjan deilibíl á nýjum stað getur verið umtalsverður, en útvega þarf ökutæki með viðeigandi tæknilausn, útvega sérmerkt bílastæði ásamt markaðssetningu. Það getur tekið allt að 6 mánuði til þess að deilibíll getur orðið sjálfbær í rekstri á nýjum stað[6].

Á Íslandi hefur deilibílaþjónusta hingað til ekki verið styrkt sérstaklega af sveitarfélögum eða ríki. Með það í huga er mikilvægt er að kanna hvort fjárhagsaðstoð til að greiða niður upphafskostnað við innleiðingu sé skilvirk leið til að ýta undir frekari vöxt deilibíla í sveitarfélögum og hverfum hér á landi, en það er viðfangsefni þessarar rannsóknar.

VERKÁÆTLUN

Framkvæmdalýsing, verk-og tímaáætlun

Framkvæmdalýsing

Rannsóknarstyrkur frá Vegagerðinni er notaður annars vegar til að kosta tilraunaverkefni um rekstur deilibíla Zipcar í sex mánuði í þremur sveitarfélögum, og hins vegar til að standa að kostnaði vinnu til að greina árangur verkefnisins. Framlag samstarfs sveitarfélaga til rannsóknarinnar verði úthlutun og merking bílastæðis fyrir einn deilibíl, standa að samvinnu við innleiðingu þjónustunnar og auglýsa deilibílaþjónustu á vefsíðu bæjarins. EFLA sinnir verkefnastýringu og almennri vinnu/greiningu, ásamt skýrsluskrifum.

Verkefnið er unnið eftir eftirfarandi verk- og tímaáætlun.

Verkþáttur 1. - Staðsetning deilibílastæða

Fyrsti verkþáttur snýr að því að staðsetja deilibíl á þeim stað sem þykir hentugastur, og verður staðsetning ákveðin sameiginlega af EFLU, Zipcar og viðkomandi sveitarfélagi þar sem horft verður til þess að deilibíll verði staðsettur nærri íbúum og vinnusutöðum þannig að notendagrunnur verði sem stærstur.

Sveitarfélögin eru ábyrg fyrir því að standa að merkingu deilibílastæðis og standa að þeim kostnaði.

Verkþáttur 2 - Upphaf tilraunaverkefnis

Í þessum verkþætti mun Zipcar staðsetja deilibíl í tilgreint deilibílastæði og opna fyrir aðgang að bílnum. Deilibíllinn verður aðgengilegur til bókunar á vef og í snjallsímaappi Zipcar. Eins geta notendur haft samband við símaver Zipcar. Sveitarfélagið er ábyrgt fyrir því að auglýsa tilraunaverkefnið á vefsíðu viðkomandi sveitarfélags.

Verkþattur 3 - Mat á tilraunaverkefni

Tilraunaverkefnið stendur til sex mánaða. Yfir tilraunaverkefnið verður notkun skoðuð með mánaðarlegu millibili á þessum þremur staðsetningum. Til að meta árangur verkefnisins verður framkvæmd ferðavenjukönnun sem send verður út til meðlima Zipcar í sérhverju sveitarfélagi við lok tilraunaverkefnis, ásamt þess að eftirfarandi breytur skoðaðar og bornar saman milli staðsetninga (þ.e. Garðabæ, Hafnarfirði og

Akureyri):

- Fjöldi einstakra notenda (fjöldi einstaklinga sem bókar tiltekinn deilibíl)
- Nýtingarhlutfall (hlutfall tíma sem bíll er bókaður)
- Fjöldi ekinna km - (meðalfjöldi km sem eknir per bókun deilibíls)
- Lengd ferða - (meðallengd bókunar deilibíls)

Þessar upplýsingar eru svo notaðar til að færa mat á sérhverjum stað hvort notkun er orðinn nægjanleg til að rekstur deilibíla sé orðinn sjálfbær (eða nærri sjálfbær) og geti því haldið áfram rekstri með eða án áframahaldandi fjárhagsstuðnings hjá viðkomandi sveitarfélagi. Viðmið um hvenær deilibíll er sjálfbær í rekstri verður metið í samvinnu við Zipcar en horft verður m.a. til rannsókna á þessum sviði en þær hafa sýnt að það þurfi allt að 20 virka notendur til að skapa sjálfbæran rekstur deilibíla [7]. Niðurstöður ferðavenjukönnunar verða notaðar til þess að skyggnast betur inn í áhrif tilraunaverkefnis á ferðavenjur og bílaeign notenda. Í lok verkþáttar verða niðurstöður teknar saman í skýrslu.

Nánari sundurliðun verkþátta, tíma og kostnaði, ásamt útskýringu á samstarfi má sjá í fylgiskjali – Verk- og tímaáætlun.

Hæfni þáttakenda

Daði Baldur Ottósson er verkefnastjóri þessa verkefnis, og er samgönguverkfræðingur á samgöngusviði EFLU. Hann lauk grunnnámi í Umhverfis- og byggingarverkfræði frá Háskóla Íslands árið 2010 og framhaldsnámi við University of Washington í Seattle árið 2011, þar sem hann sérhæfði sig í samgönguverkfræði og -skipulagi, með sérstaka áherslu á bílastæðamál.
Daði starfaði hjá samgöngudeild City of Vancouver í Kanada í þrjú og hálft ár þar sem vinna hans fólst meðal annars í því að vinna að stefnumörkun borgarinnar varðar deilbíla, og þá sá hann um ýmis samskipti við þær deilibílaþjónustur sem þar störfuðu.
Hjá EFLU hefur Daði komið að margvíslegum verkefnum, en m.a. aðstoðað Reykjavíkurborg að þróa stefnmörkun og verklagsreglur fyrir úthlutun deilibílastæða á borgarlandi. Daði er að leggja lokahönd á fyrstu rannsókn um áhrif deilibíla á ferðavenjur.

Samstarfsaðilar eru fulltrúar sveitarfélaga til að standa að rannsóknarverkefninu, ásamt Zipcar sem hefur skuldbundið sig að útvega deilibíla og þjónusta þá á meðan tilraunverkefni stendur, en sóttur er styrkur fyrir rekstrarkostnaði tilraunaverkefnsins. Hægt er að óska eftir skriflegri staðfestingu samstarfsaðila með því að hafa samband við verkefnastjóra.

Væntanlegur árangur, birting niðurstaðna

Megin ávinningur verkefnis felst því í að því að ýta undir (eða flýta fyrir) innleiðingu deilibíla í fleiri sveitarfélögum á Íslandi.

Að undanskilinni rannsókn sem EFLA vinnur að og mun vera birt í Febrúar 2021 þá eru mjög takmarkaðar upplýsingar um deilibíla ásamt því hvernig er hægt að standa að hraðari innleiðingu þeirra. Þessi rannsókn mun geta varpað ljósi á það og þar af leiðandi aðstoðað skipulagsyfirvöld að sjá kosti þess að tryggja aðgengi að deilibílum til að stuðla að minni einkabílaeign og hærra hlutfalli þeirra sem ferðast með vistvænni ferðamátum. Deilibílar teljast til svokallaðs deilihagkerfis í samgöngum.

Rannsóknin mætir ýmsum stefnum, markmiðum og verkefnum stjórnvalda og Vegagerðarinnar.

- Rannsókn samræmist tillögu um umhverfislegar sjálfbærar samgöngur í samgöngusáttmála (2.4.12) til ársins 2040: „Stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiði stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust

borgarsamfélag með eflingu almenningssamgangna, deilihagkerfis í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja.“

- Rannsókn samræmist stefnu vegagerðarinnar um „Samþættingu samgöngumáta“ og er liður í að mæta markmiði 3 „Almenningssamgöngur verði efldar með vistvænum orkugjöfum, samþættingu mismunandi samgöngumáta og aukinni upplýsingagjöf til notenda“ .
- Viðfangsefni rannsóknar þ.e. innleiðing deilibíla, getur verið mikilvægur liður í að ná fram markmiðum í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, en í fylgiriti 1 um byggðaþróun (kafli 7.1) kemur fram að deilibílar séu vænlegur kostur í samögngumiðuðum þróunarsvæðum til að draga úr þörf fyrir bílastæði og stuðla að hagkvæmari lífstíl.
- Í aðgerðaráætlun stjórnvalda í loftslagsmálum þá snúast megin aðgerðir um samgöngur á landi að stuðla að breyttum ferðavenjum og orkuskiptum. Innleiðinga deilibíla er liður í hvoru tveggja, þ.e. stuðlar að breyttum ferðavenjum og þá er hægt að setja kröfur um að deilibílar gangi fyrir vistvænum orkugjöfum.

Niðurstöður verða kynntar öllum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, samgönguráðuneyti, skipulagsstofnun, sem og á rannsóknarráðstefnu Vegagerðarinnar. Þá verður einnig leitast við að birta niðurstöður í skipulags- og verkfræði tímaritum.

KOSTNAÐARÁÆTLUN

Kostnaðarliður	Annar kostnaður	Upphæð
Ferðir og fundir	-	240.000 kr.
Vinna	-	1.760.000 kr.
Aðkeypt þjónusta	-	800.000 kr.
	Samtals	2.800.000 kr.

Upphæð rannsóknarstyrks: 2.215.000 kr.

Er sótt um styrk hjá öðrum aðilum: Nei

Framhaldsfjárveiting

ANNAÐ

Annað sem umsækjandi vill koma á framfæri

Verkefnið er samstarfsverkefni EFLU, Zipcar, Garðabæjar, Hafnarfjarðar og Akureyrarbæjar.

Framlag EFLU til verkefnis er 585.000 kr.