

Bilpooler - nyckeln till flexibelt resande

Lägesrapport maj 2002
Seminariedokumentation

Titel: Bilpooler – nyckeln till flexibelt resande
Kontaktperson: Per Schillander, per.schillander@vv.se
Publikation: 2002:80
Utgivningsdatum: juni 2002
ISSN: 1401-9612
Distribution: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge.
Telefon 0243 - 755 50, telefax 0243 - 755 50,
epost vagverket.butiken@vv.se
Finns även som pdf-fil på www.vv.se

Förord

Denna rapport har sammanställts av Per Schillander, Vägverket Region Väst, på uppdrag av Vägverkets Miljöenhet och inom ramen för Vägverkets arbete för ett hållbart resande. Rapporten ger en översiktlig bild av dagsläget för bilpooler i Sverige. Eftersom utvecklingen är rask är flera områden ofullständigt beskrivna och många sifferuppgifter kan vara inaktuella. En stor del texten är hämtad från andra dokument, bland annat arbetsmaterial av Martin Strid, Vägverket. Synpunkter och kompletteringar mottages tacksamt.

Rapportens första del är en lägesrapport för bilpooler i Sverige. Rapportens andra del är en dokumentation från ett bilpoolsseminarium som genomfördes i Göteborg 15 november 2001.

Bilpooler har en hög potential för att bidra till att uppfylla de trafikpolitiska målen. Förhoppningsvis kan denna rapport bidra till en snabbare utveckling för landets bilpooler.

Borlänge juni 2002

Lars Nilsson

Miljödirektör

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| 1. Lägesrapport för bilpooler i Sverige | 5 |
| Principer | 5 |
| Dagsläget i Sverige | 6 |
| Dagsläget i övriga världen | 10 |
| En femårsprognos | 11 |
| Utvecklingsområden | 12 |
| Dokumenterade effekter..... | 15 |
| Potentialer i Sverige och effekter på de transportpolitiska målen | 18 |
| Referenser..... | 22 |
| 2. Dokumentation från seminarium om bilpooler 2001 i Göteborg | 24 |
| Inledning | 25 |
| Vad kan vi lära av Mobility Schweiz? | 25 |
| Överläggningar..... | 30 |
| 3. Slutsatser för bilpooler i Sverige | 31 |
| 4. Bilaga - OHbilder..... | 32 |

1. Lägesrapport för bilpooler i Sverige

Principer

Bildelning innebär att man inte har sin egen bil för sig själv, utan delar bilar med andra förare. Det innebär att man bokar bilen i förväg samt följer de gemensamma regler som gäller för bilanvändningen. Med bildelning avses företeelsen att samsas om bilar. Med bilpool avses de aktuella bilarna eller den organisation som tillhandahåller fordonen.

Det finns många varianter av bildelning. Dessa kan sorteras efter hur bilpoolen är organiserad, dvs vem som är huvudman:

- Bilpoolen kan vara en sammanslutning av enskilda personer, ofta i form av en ekonomisk förening (bilkooperativ) som tillhandahåller bilar (egna eller inhyrda) åt medlemmarna.
- Ett företag kan ha en gemensam fordonsflotta som de anställda använder för tjänsteresor.
- Flera företag kan ha en gemensam bilpark för de anställdas tjänsteresor.
- En biluthyrare kan erbjuda rutinmässig korttidsuthyrning på bilpoolsmässiga villkor.
- En kommersiell aktör kan tillhandahålla bilar i en pool där enskilda och/eller företag ansluter sig för en viss tid.
- En privatperson kan ställa sin egen bil till förfogande åt andra personer på överenskomna villkor för bokning, användning och betalning. Villkoren kan bestämmas gemensamt, till exempel av en ideell förening.
- Kombinationer av ovanstående.

Ett annat sätt att sortera bilpoolerna är utifrån om de är öppna eller slutna:

- En sluten pool omfattar en flotta av fordon som brukas av en sluten krets användare, till exempel inom ett företag eller en kommunal förvaltning. Bilarna köps, leasas eller hyrs av företaget/förvaltningen.
- En öppen pool är däremot öppen för i princip vilken användare som helst. Landets bilkooperativ/bilföreningar tillhör denna kategori.

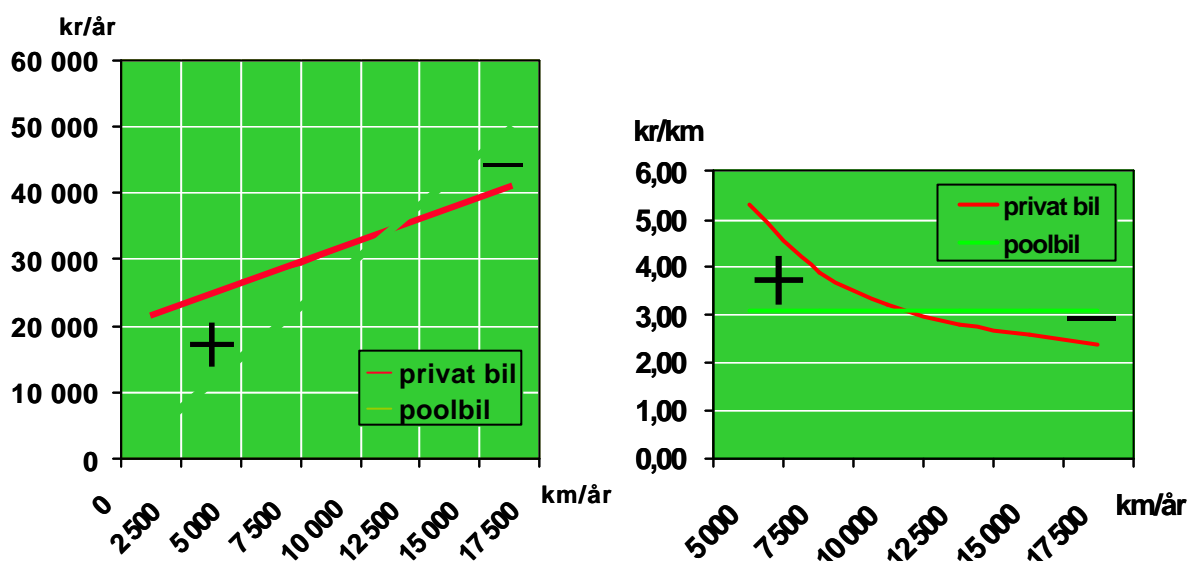
I det senare fallet finns den största potentialen för effektivisering av bilbruket, eftersom företag och förvaltningar har sin maximala efterfrågan på bilar på annan tid än hushåll. Ett exempel är de kompletterande perioderna vardagar - helger respektive arbetstid - fritid.

Vidare kan man särskilja olika organisationsformer med skilda förhållanden till brukaren:

- Aktiebolag, i form av kommersiell biluthyrare, där brukarna ansluts via kundavtal.
- Ideell förening eller enkelt bolag, där brukarna ansluts via medlemskap och/eller avtal.
- Ekonomisk förening, ofta i form av bilkooperativ, där brukarna ansluts via medlemskap.

Viktigt är att komma ihåg att det finns exempel på blandningar av i stort sett alla ovanstående typer av bilpooler. En bilpool kan se ut nästan hur som helst. Rättsliga och fiskala förhållanden såsom ansvar och skattskyldighet beror på bildelningens omfattning, organisationsform mm.

Bildelning har en nyckelroll som ett komplement till andra åtgärder för ett flexibelt, effektivt och mer miljöanpassat resande. Bildelning fungerar som bäst när man har en väl fungerande kollektivtrafik eller när man har gång- eller cykelavstånd till sin dagliga arbetsplats. Det gäller både nyttjandet av poolbilar för privata resor och för tjänsteresor. Bildelning kan också gå hand i hand med åtgärder för att begränsa personbilstrafiken eller antalet parkeringsplatser. Fördelen för den enskilde är att det, upp till en brytpunkt som oftast ligger mellan 1000 och 1500 mil årlig körsträcka, är billigare att dela bil med andra än att äga den själv. Bildelaren slipper också många av de arbetsuppgifter och bekymmer som hör ihop med bilägande. Fördelen för samhället är att bildelarens fasta kostnad för bilinnehavet minskar och den rörliga kostnaden (per mil) ökar, vilket gör att bilen inte används "slentrianmässigt". Fördelen för båda parter är att delade bilar är betydligt nyare och därmed trafiksäkrare och mindre miljöskadliga än den privata genomsnittsbilen. Den främsta nackdelen är att bildelning kräver ett i större utsträckning planerat resande.



Figur 2. Principiella ekonomiska jämförelser mellan privat bil och poolbil. Med + avses de årliga körsträckor där poolbilen ger ekonomiska fördelar. Samma bilbruk i olika pooler kan ge olika resultat. Källa: Bilpoolens ekonomi och ekologi. Vägverket 2000. Privat bil: Opel Astra köps ny 1999 och ägs i 3 år. Poolbil: samma bil i Majornas Bilkooperativ.

Dagsläget i Sverige

Sammanfattningsvis finns det i dagsläget ett stort antal små pooler och enstaka större aktörer. Företeelsen är generellt dåligt känd och avfärdas ofta med att det "låter bra, men aldrig skulle passa mig". Bland dem som fått information är dock intresset mycket stort och tillväxten hos Majornas Bilkooperativ var tills nyligen 30 % per år.

Samordningsvinsterna mellan privata brukare och företag är uppenbara och de ekonomiska drivkrafterna starka. När bilpoolerna blir synliga och allmänt accepterade når vi sannolikt en "ketchupeffekt". En viktig faktor för ett genombrott är ett samarbete med kollektivtrafiken.

Sammanställningen över hur många bilpooler som finns i Sverige är av en rad skäl ofullständig. Framför allt saknas information om hur företag, landsting och kommuner organiserar sina fordonsflottor och hur stora de är. Här kan man ana en stor volym och en ännu större potential.

Bilpooler i företag

Ett stort antal företag håller sig med egna fordonsflottor liksom förmånsbilar. Kunskapen om hur många de är och hur de är organiserade är ofullständig. Att endast en mycken liten del är organiserade som bilpooler, där flera i personalen har tillgång till fordonen, är dock ingen alltför vild gissning.

Generellt har företagen, liksom de flesta andra, dålig kunskap om vad deras transporter kostar. Bilutnyttjandet är sannolikt ineffektivt och inte sällan använder personalen sina privata bilar i tjänsten. Eftersom milersättningen är låg är trycket stort på företagen att förse sina anställda med förmånsbilar. Bilpool är därför en ekonomisk och intressant kompromiss för företaget. Vid de företag där Vägverket förespråkat lösningar med bilpooler väcker det ofta stort intresse. Potentialen är stor liksom möjligheterna för företag att dela bilar med andra företag. Ny teknik för "fleet management" underlättar sådant gemensamt fordonsnyttjande.

Bilpooler i kommuner

Här finns generellt bara aningen bättre bilbruk och kunskap än i företagen. Ett fåtal kommuner har infört bilpool och flera har börjat titta på möjligheterna att effektivisera sina transporter. De större städerna ligger här före och Stockholm och Göteborg driver till och med ett gemensamt utvecklingsarbete för effektiva bilpooler. Intresset för att sanera sina transporter är starkt och växande. Potentialen är mycket stor.

Ett fåtal kommunala förvaltningar (Sundbyberg, Karlstad, Örebro, Göteborg m fl) har samarbete med privata bilpooler. Samordningsvinsterna är uppenbara och många efterfrågar möjligheten att "låna ut" sina bilar till anställda på helger och kvällar.

Vägverket Region Väst har börjat kartlägga antalet och storleken på regionens kommunala bilpooler. Inventeringsarbetet går dock trögt och hittills har svar inte kommit från mer än 10 av regionens 69 kommuner. Dessa kommuner uppger att de har 240 bilar till ungefär 1000 brukare. Förutom de ofullständiga uppgifterna är det dessutom osäkert om frågorna är besvarade på ett likartat (och rätt) sätt.

Privata pooler

Till de privata poolerna räknas här landets bilföreningar, som ofta är organiserade som ekonomiska föreningar. De flesta är ganska små och nystartade, men storleken avgörs mer av ambitioner och marknadsföring än ålder. De privata poolerna har framför allt enskilda brukare som medlemmar, men ansluter även företag, förvaltningar och andra föreningar. Eftersom det oftast ingår en viss arbetsplikt är kostnaderna lägre i bilföreningarna än i de kommersiella poolerna. Bilföreningarna har därför delvis en annan målgrupp.

Poolerna finns framför allt i större städer, men har ganska lätt etablerats där kommunen och/eller Vägverket tagit initiativ till marknadsföring. Därför finns det numera pooler i både Östersund, Kalmar och Falun. Sammanlagt finns det drygt 40 privata bilpooler med ungefär 90 bilar och 1000 brukare. Potentialen är mycket stor, men tillväxten är genomsnittligt ganska låg, till stor del beroende på en ovilja att växa.

"Bildelning i praktiken" heter en nyligen avslutad kartläggning av organisation och funktion hos svenska bilkooperativ genomförd av Trivector Traffic på uppdrag av Vägverket. I den finns även en god beskrivning av identifierade framgångsfaktorer.

Tabell 1. Preliminär förteckning över landets privata bilpooler. Uppgifterna är ofullständiga och delvis inaktuella. Flera bilpooler tillkommer årligen. Källa: www.bildelning.nu

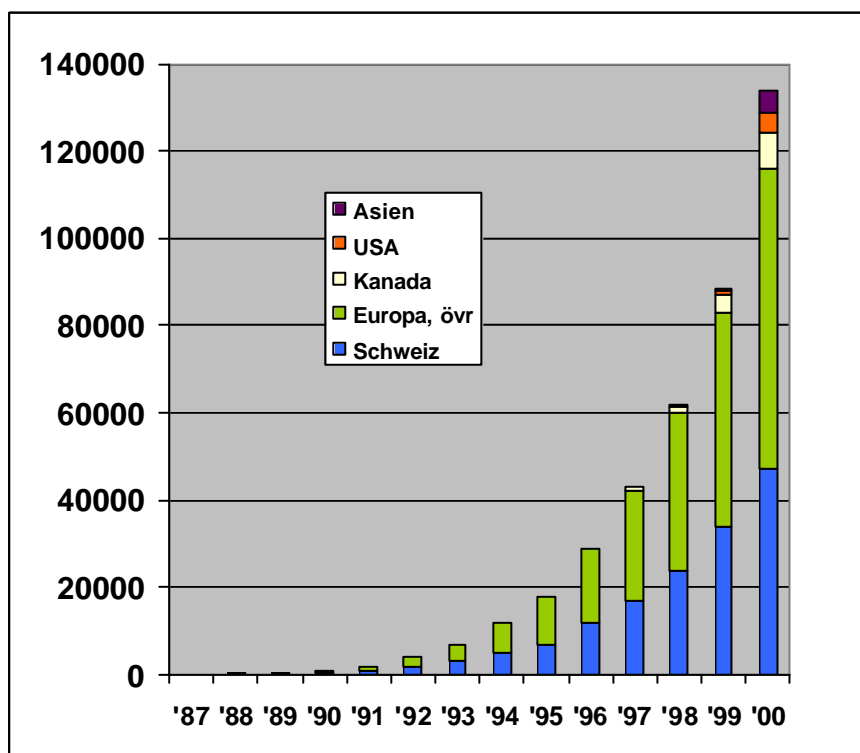
| Ort | Namn, startdatum | Bilar | Brukare |
|--------------|--|-----------------|---------------------------|
| Borlänge | <u>Bilpoolarna i Borlänge</u> | 1 personbil | 10 medlemmar |
| Eskilstuna | <u>Eskilstuna Bilpool</u> | 1 personbil | |
| Falkenberg | Falkenbergs Bilpool | Hyrbilsavtal | |
| Falun | <u>Falu Bilpool</u> | 1 personbil | 12 hushåll |
| Gävle | <u>Gävle första bilpool ek. för.</u> | | <i>På gång</i> |
| Göteborg | <u>Angeredes Bilkooperativ</u> | 4 personbilar | 28 hushåll |
| Göteborg | <u>Bagaregårdens Bilkooperativ</u> | 3 personbilar | 40 medlemmar |
| Göteborg | <u>Bergsjöns Bilkooperativ</u> | 1 personbil | 8 hushåll |
| Göteborg | Brännö Bilpool | 1 personbil | 5 hushåll |
| Göteborg | <u>Hisingens Bilkooperativ</u> | 1 personbil | 13 hushåll |
| Göteborg | <u>Majornas Bilkooperativ</u> | 17 pers onbilar | 230 hushåll, 5 företag |
| Göteborg | <u>Masthuggets Bilkooperativ</u> | 3 personbilar | 25 hushåll |
| Göteborg | Styrsö och Brännö Bilkollektiv | 1 personbil | 10 hushåll |
| Göteborg | Volvamus | 1 personbil | 6 hushåll |
| Halmstad | <u>Halmstads Bilpool</u> | 1 personbil | |
| Kalmar | <u>Kalmar Bilpool</u> | 1 personbil | 13 hushåll, 1 företag |
| Karlstad | <u>Karlstad Bilkooperativ</u> | 3 personbilar | 33 medlemmar |
| Köping | bedlund@telia.com | Hyrbilsavtal | 3 hushåll |
| Lund | Klostergårdens Bilpool | 1 personbil | 45 hushåll |
| Lund | Tingvallens Bilpool | 1 personbil, | 15 hushåll |
| Malmö | Augustenborgs Elbilspool | 3 elbilar | |
| Norrtälje | Norrtälje Bilpool | 2 personbilar | 8 hushåll |
| Stockholm | <u>Bilföreningen Vinterviken</u> | 2 personbilar | 15 hushåll |
| Stockholm | Björkhagens Bilpool | 4 personbilar | 26 hushåll |
| Stockholm | Kungsholmens Bilpool | 1 personbil | |
| Stockholm | Meterns Bilpool | 2 personbilar | 17 hushåll |
| Stockholm | Reimers Bilpool | 1 personbil | 12 hushåll |
| Stockholm | <i>Skarpnäcks bilpool</i> | | <i>På gång</i> |
| Stockholm | <u>Stockholms Bilpool ek för</u> | 8 personbilar | 80 hushåll |
| Stockholm | <u>Värmdö Bilpool</u> | | <i>På gång</i> |
| Sundbyberg | <u>Sundbybergs Bilpool ek för</u> | 3 personbilar, | 25 privatpers., 1 företag |
| Sundsvall | Sundsvalls Bilpolare ek för | 1 personbil | 7 medlemmar |
| Umeå | Umeå Bilpool | 1 personbil, | 7 hushåll |
| Umeå | Ålidhems Bilpool | 1 personbil | |
| Uppsala | <u>Bilpoolarna i Uppsala</u> | 3 personbilar | 28 hushåll, 1 företag |
| Uppsala | Fålhagens Bilpool | 2 personbilar | cirka 20 hushåll |
| Varberg | Varberg Bilkooperativ | Hyrbilsavtal | 6 hushåll |
| Västerås | SAMBIL Ideell förening | 5 bilägare | 70 medlemmar |
| Växjö | <u>Växjö Bilpool ek för</u> | 1 personbil | 11 hushåll |
| Örebro | <u>Ekobil</u> | 6 personbilar | 45 Hushåll |
| Österfärnebo | <u>Färnebo Bilkooperativ ek för</u> | 4 personbilar | 8 hushåll, 1 folkhögskola |
| Östersund | <u>Bilpool i Valla</u> | | <i>På gång</i> |

Kommersiella bilpooler

Det finns i dagsläget endast två kommersiella aktörer som tillhandahåller poolbilar; Statoil och SunFleet. Statoil levererar ett komplett system med bokning och fakturering via Internet. Bilarna är utrustade med fordonsterminaler och smarta kort. I dagsläget har Statoil ca 500 användare anslutna på knappt 20 platser runt om i södra Sverige. Statoil har ett samarbete med HSB och tillväxten är stor. Statoil har hittills i första hand anslutit privatpersoner, men kombinerar gärna med andra användare. www.statoil.se

SunFleet är ett mindre konsortium med säte i Göteborg. Deras bilpooler innehåller likaså en hög tekniknivå och dessutom endast miljöbilar. SunFleet vänder sig (ännu) uteslutande till företag och för närvarande finns det omkring 10 bilar utställda vid olika företag i Göteborg med kranskommuner. SunFleet har nyligen bytt namn från *mobility.nu* och har inlett kontakter med flera sydsvenska kommuner. www.sunfleet.com.

Flera aktörer står på tröskeln att etablera sig i landet. Hertz är stora på bilpooler på kontinenten, Avis börjar blanda sig i leken och finska City Car Club ryktas vilja etablera sammanlagt 600 bilar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa kommersiella aktörer attraherar sannolikt en betydande grupp stadsbor, som vill ha tillgång till bil men inte vill befatta sig med föreningsarbete. De kommersiella poolerna har en högre servicenivå och kostar således lite mer. Enligt genomförda undersökningar¹, erfarenheter från utlandet och allmänna iakttagelser är potentialen sannolikt avsevärt mycket större för denna form av bildelning.



Figur 1. Antal personer anslutna till kommersiella bilpooler i världen mellan 1987 och 2000.

¹ Lunds mobilitetskontor, opublicerat material, 2001.

Dagsläget i övriga världen

En hastig inventering via hemsidor för olika paraplyorganisationer ger en spännande bild av bildelning runt om i världen. Det mest slående är att det är så många bilpooler på gång och att många uppgifter redan är inaktuella. Det är därför ingen överdrift att tro att bilpoolerna sammantaget omfattar 10 - 20 % fler medlemmar och fordon än vad som framgår att dessa hemsidor. <http://www.ecoplan.org/carshare>

Schweiz

I Schweiz verkar sedan 1987 bildelningsorganisationen Mobility. Från att ha startat som flera små bilpooler har Mobility för närvarande 1750 bilar på 900 platser för sina 44 000 kunder. Med det är man världens största bilpool och ett föredöme för de flesta i branschen. Mobility är en professionell organisation med flera anställda och har ingått samarbetsavtal med både lokal, regional och nationell kollektivtrafik. www.mobility.ch

Italien

Italienska miljödepartementet lanserade i början av april 2002 en nationell satsning på bilpooler. Man har avsatt 9,5 miljoner Euro för projektet och hoppas på sikt att kunna etablera bilpooler i 18 större städer och regioner. Förutom de vanliga fördelarna framhålls även att bilpoolsbilarna i många fall kan få tillträde till de trafikbegränsade innerstäderna och gratis utnyttja parkeringen där. Alla italienska städer som anslutit sig till bilpoolsnätverket ska erbjuda sina invånare ett färdmedelsalternativ, som blir föregångare till lanseringen av en nationell bokningscentral och tjänstens verkliga genombrott.

Departementets bidrag blir utdelade först när de partnerföretagen som kommunerna valt (vanligtvis de lokala trafikföretagen) har utarbetat ett prospekt som det nystartade serviceorganet ICS godkänt. Företagen ska även själva investera i projektet åtminstone motsvarande summa som begärs i bidrag.

Övriga Europa – exemplet Bremen

Bremen i nordvästra Tyskland får här tjäna som exempel på hur bilpooler är etablerade i många Europeiska städer. Likartad verksamhet kan återfinnas i städer i bland annat Holland, Italien, Österrike och Storbritannien. Sammanlagt finns det idag minst 100 organisationer för bildelning i Europa (exklusive Sveriges ca 60 bilpooler) och flera av dem har bilpooler i många olika städer. Många är förvisso fortfarande små och under uppbyggnad.

I Bremen är StadtAuto/Cambio den största organisationen med 100 bilar utplacerade på 13 ställen för sina 2400 kunder. Bilarna bokas via telefon eller Internet och är utrustade med smartcard-lås och omborddator. Kunderna kan ansluta sig till något av tre olika abonnemang, med avgiftsnivåer anpassade till hur mycket man kör (ungefär som abonnemang för mobiltelefoner). Cambio har ett väl utvecklat samarbete med lokaltrafiken med ett gemensamt smartcard för att betala sina resor. Samarbetet har lett till vinster för båda organisationerna. www.cambiocar.com

Nordamerika

Utvecklingen för bilpooler i Nordamerika (Kanada och USA) går delvis samma väg som i Europa. Här finns dels professionella bilpooler, dels kooperativa bilpooler, dels utvecklingsprojekt med så kallade Station cars. Vid en snabb överblick verkar det som om de flesta har anställd personal som sköter bokning, marknadsföring och administrativa sysslor.

För närvarande finns det knappt 30 bilpooler i Nordamerika, med merparten liggande i ett bälte från de kanadensiska storstäderna på östkusten till Kalifornien i väster.

www.carsharing.net

Station cars är en grupp bilar (ofta små elbilar) som är placerade vid pendeltågsstationer. Dessa kan användas i anslutning till bostad respektive arbetsplats i båda ändar av resan med pendeltåget, men då av olika personer. Gemensamt för projekten med Station cars är att de alla har krävt stort offentligt investerings- och driftstöd. www.stncar.com

En femårsprognos

En trolig utveckling är dels att bildelning fortsätter att sprida sig till fler städer och länder, dels att färre men större operatörer tar över marknaden. För att öka användarvänligheten fordras smarta och flexibla system, vilket i sin tur fordrar stora investeringar i nya teknik – något bara de stora operatörerna mäktar med.

Sannolikt finns det dock en marknad för både det lilla kooperativet där alla känner alla och den anonyma, kommersiella bilpoolen med tusentals kunder. De små poolerna kan vinna fördelar genom att ansluta sig till gemensamma administrativa system, utan att för den skull tappa gemenskapen i föreningen.

Förhoppningsvis kommer allt fler kollektivtrafikhuvudmän att upptäcka fördelarna med att samarbeta med bilpooler och därmed få en del av vinsten av bilpoolernas utveckling. Gemensamma, smarta reskort för olika resetjänster är inom några år tillgängliga på marknaden och påskyndar utvecklingen. Sannolikt kommer andelen potentiella bildelare att stiga i takt med att bildelning dels blir ett mer välkänt och vedertaget sätt att ha bil, dels utvecklas till en mer professionell resetjänst.

Utvecklingsområden

Samarbete för full mobilitet

De riktigt stora potentialerna med bilpooler realiserar först när dessa ”byggs” samman med andra former av resetjänster, framför allt kollektivtrafik, men även cykel, biluthyrning och taxi. På de håll i världen där kollektivtrafiken har blivit en aktiv samarbetspart med bilpooler har dessa stärkt varandra och ökat det gemensamma systemets attraktionskraft.

Kollektivtrafiken har förutom en stor kundgrupp och riskkapital, stort kunnande vad gäller fordonsflottor, marknadsföring och administration. Här finns stora potentialer, men dessvärre saknas idag insikten om de goda förutsättningarna hos många kollektivtrafikhuvudmän.

Hur samarbetet mellan kollektivtrafik, biluthyrning, taxi och bilpooler utvecklas är intimt kopplat till utvecklingen på nedanstående områden. Ju bättre samarbete som parterna kan utveckla, desto större marknad för smarta betalkort för restjänster och desto större kraft för ”politiska förändringar”. Med smarta reskort ökar attraktionskraften för de gemensamma, flexibla restjänster som parterna kan erbjuda.

Juridik

Vägverket har identifierat fyra oklarheter av juridisk-ekonomisk art som bör redas ut för att bildelning ska kunna utvecklas snabbt. Så länge dessa kvarstår går man framför allt miste om de stora samordningsvinster som privata brukare och företag kan göra genom att dela på en och samma fordonsflotta.

Förmånsbeskattning

Gränsen mellan tjänstebruk och enskilt bruk av delad bil behöver definieras på ett sätt som stämmer överens med reglerna för andra slags transporttjänster. En anställd som i egenskap av privatperson delar bil i samma bilpool som den anställdes företag utnyttjar för tjänsteresor riskerar idag att få sitt privata bilbruk beskattat som förmån, även om samma villkor gäller för andra, icke anställda privatpersoner². Motsvarande hinder finns inte om den anställda till exempel köper privata tåg- eller flygresor hos ett kollektivtrafikbolag som företaget har avtal med. Med moderna, smarta betalkort och olika PIN-koder för bokning och bekräftelse av bilbruk, kan varje resa bokföras och faktureras på rätt juridisk person, varför dessa hinder borde gå att övervinna.

Momsskyldighet

Beskeden om bilkooperativs momsskyldighet har varit motsägande i olika delar av landet. Samma slags verksamhet som varit momsskyldig i en stad har inte uppmanats att redovisa moms i en annan stad³. Det är önskvärt att reglerna blir enhetliga och tydliga för alla parter. Ett utslag i regeringsrätten 2001 för Majornas Bilkooperativ gav vid handen att bilkooperativ är skyldiga att redovisa moms för sin verksamhet. Tillämpningen är dock ännu inte lika i hela landet.

² Samsas om fordon 1998.

³ Muntlig uppgift från Bilpoolerna i Sverige 1999.

Kommunal kompetens och konkurrens

Många kommuner har ett betydande antal fordon som skulle gå att utnyttja på kvällar och helger, när de flesta kommunala verksamheter är stängda. Det har därför diskuterats hur kommunens fordon skulle kunna ställas till enskilda medborgares förfogande genom något slags bildelningsarrangemang. Det är ett ekonomiskt intresse för båda parter. Kommunen har också i egenskap av väghållare ett intresse av att åstadkomma ett effektivare bilbruk. Att tillhandahålla transporter åt medborgarna ingår i en kommuns uppgifter. Biluthyrning är dock en privat marknad och gränsen mellan den kommunala kompetensen och den fria konkurrensen är idag osäker. Osäkerheten hämmar initiativ.

Om en kommun ansluter sig till en extern, öppen bilpool (exempelvis Statoil) finns dock inga hinder för andra personer (till exempel kommunens anställda) att ansluta sig till denna.

Olovlig körning

Olovlig körning, såsom att föraren nyss mist sitt körkort på grund av rattfylleri, är en allvarlig ansvars- och försäkringsfråga inte bara för föraren utan också för bilens huvudman (ägare). Alla bilpooler bör få möjlighet att rutinmässigt kontrollera hos körkortsregistret att den som brukar bil fortfarande innehar körkort. Hyrbilsföretag som är medlem i BURF⁴ har denna möjlighet idag⁵, men inte bilkooperativ. Uppvisande av körkort innebär ingen garanti för att körkortet är giltigt.

Administrativa hjälpmedel

Att boka bilarna på ett smidigt sätt är avgörande för poolens användarvänlighet och dess möjlighet att växa. Den lilla poolen kan fungera med en papperslista eller en enkel kalender på Internet. Så fort poolen växer till att omfatta flera bilar som står på olika platser, fordras ett system tillgängligt via telefon eller Internet.

För de stora poolerna, där administrationen blir omfattande och inte kan läggas på ideell kraft, fordras administrativa system som har en mer fullständig överblick över fordon, användare, serviceintervall, personliga saldon etc. Kommunala och kommersiella pooler använder idag ofta dessa kompletta system, medan de ännu är för dyra för de små privata poolerna.

Smartcard för identifikation, tillgång till bilar, betalning för kollektivtrafik och andra resetjänster är en önskvärd funktion. Denna form av 'Gröna reskort' utvecklas just nu i flera olika projekt. Dels arbetar EU-projektet MOSES med frågan och där är kommunala förvaltningar i Stockholm inblandade, dels arbetar Trafikkontoret i Göteborg med en liknande tjänst inom projektet Vision Lundby.

Poolernas organisationsformer

Många bilpooler är små och alla får ta hand om föreningens sysslor. Genom att samarbeta med andra pooler finns många fördelar. Med gemensamma administrativa system på Internet överbryggas alla geografiska avstånd. Med en större medlemsbas finns även ekonomisk "ork" att investera i smarta system. Majornas Bilkooperativ i Göteborg formar i skrivande

⁴ BURF = Biluthyrarnas Riksförbund.

⁵ Samsas om fordon 1998.

stund paraplyorganisationen ”Transportalen” för administrativa tjänster, www.bil.coop. Där kan de små poolerna abonnera på olika tjänster, allt i från enbart Internetbokning till hela transporttjänsten inklusive bilar. Det betyder att vi kan komma att se många organisatoriska former av bilpooler framöver.

Sociala aspekter

Idén att dela bil med andra kan locka människor av en lång rad skäl. Hittills har man identifierat bekvämlighet, ekonomi och miljö (i fallande ordning) som några av de mest frekventa orsakerna till varför man går med i bilpool. På samma sätt finns det skiftande bilbruk och olika förväntningar på hur en bilpool ska fungera.

Flera bilpoolsmedlemmar uttrycker en stark vilja att forma någon form av socialt nätverk kring den delade bilen. Föreningen, gruppen och det gemensamma arbetet ses en central del i bilpoolen. På andra kanten finns personer som enbart är intresserad av transporttjänsten som bilpoolen kan erbjuda. Mellan dessa ytterligheter finns sannolikt majoriteten av poolernas brukare.

Slutsatsen är att det säkerligen finns intresse för olika former av bilpooler och att både bilkooperativ och kommersiella pooler har stora målgrupper.

Dokumenterade effekter

Nedanstående beskrivningar bygger på erfarenheter i länder där bildelning hunnit betydligt längre än i Sverige, främst Schweiz men också Österrike, Tyskland och Nederländerna.

Bilnehav

Antalet bilar per 1000 hushåll i Schweiz är över 1000 i genomsnitt. För bildelade hushåll var motsvarande siffra 430 bilar innan de började dela bil och 280 bilar efter inträde i bilpoolen, varav 60 delade och 220 enskilda.⁶

70 procent av bildelare i Wien gjorde sig av med en privatbil, 3 procent gjorde sig av med två bilar och återstående 27 procent ändrade inte sitt privata bilnehav.⁷

I en nederländsk undersökning⁸ gjorde sig 95 procent av dem som hade egen bil av med den när de började dela bil. Av de 64 procent som inte hade tillgång till egen bil innan de började dela bil, hade 46 procent ($64\% \times 46\% = 29\%$) övervägt att skaffa bil när de i stället började dela. Det sammanlagda fordonsinnehavet sjönk från 0,38 (eller 0,48 om övervägda köp räknas med) till 0,11 bilar per person.

Både erfarenhetsmässigt och slumpteoretiskt ökar antalet bildelare per delad bil när bildelningslaget blir större. ECS's⁹ lägsta krav är 10 användare per bil¹⁰. Sveriges största pool har ungefär 20 brukare per fordon¹¹, medan de mest framgångsrika utomlands räknar 20-30 p/f¹².

En följd av bildelning är att andrahandsmarknaden för personbilar förändras. Bilpooler väljer i stor utsträckning mindre och bränsleeffektiva fordon än dels företagsanställda som får förmånsbilar, dels privatpersoner för vilka bilens "maximalbelastning" (fullpackad på familjesemestern) är det dimensionerande villkoret när ny bil köps. Med den snabba genomströmningen för delade bilar (2-3 år, ECS krav högst 5 år eller 10.000 mil¹³) blir utbudet av begagnade men förhållandevis nya, små och bensinsnåla bilar större tack vare bildelning.

Trafikarbete

De delade bilarna i Schweiz utnyttjas mer intensivt och för längre sträckor än de enskilda. De som ersätter en egen bil med en poolbil minskar sin årliga körsträcka med 670 mil, det är 72 procent. I gengäld åker de 130 mil mer med motorcykel, 80 mil mer med cykel och 200

⁶ Muheim & Reinhardt 1999, sid. 63f.

⁷ Rosinak & Partner 1997, enligt Czermak & Rauh 1997, sid. 19.

⁸ Meijkamp et al 1998.

⁹ ECS = European Car Sharing, en samarbetsorganisation för bildelningslag.

¹⁰ Valenti 2000, sid. 58.

¹¹ Majornas bilkooperativ, källa: www.bildelning.nu

¹² Valenti 2000, sid. 10.

¹³ Valenti 2000, sid. 58.

mil mer med kollektivtrafik per år. Bildelare använder bil främst för fritids-, inköps- och tjänsteresor. Deras resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar från 63 till 75 procent av den årliga färdsträckan. Privata bilägare gör tre fjärdedelar av sina resor med bil. Till skillnad mot dessas påminner resvanorna hos de som går med i en bilpool starkt om resvanorna hos dem som inte har bil. Fenomenet kallas för omvänt resebeteende.¹⁵

När körsträckorna för bildelare i Steyr¹⁶ jämfördes med genomsnittsbilen i österrikiska småstäder¹⁷ fann man att bildelning minskade andelen (antalet) resor 0-10 km långa från 73 procent till 7 procent medan andelen resor 11-50 km ökade från 25 procent till 47 procent och resorna över 50 km ökade från 2 procent till 46 procent.

En analys av bilbruket i Stadtmobil Dresden visar att en tredjedel av körningarna med bilpoolsfordonen var kortare än 31 kilometer. Det ska jämföras med privat bilanvändning, där tre fjärdedelar av körningarna är kortare än 10 kilometer. Vidare var beläggningen högre; i genomsnitt 2,66 personer, att jämföra med de 1,24 personer per bil, som vanliga Dresdenbilar innehåller.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är stommen i bildelares resande. År 1998 hade Mobility 20 000 medlemmar som omsatte 23,2 miljoner schweizerfranc på periodkort, omkring 2,6 miljoner mer än innan de började dela bil. (1 schweizerfranc är omkring 6 svenska kronor). För närvarande har de 44 000 medlemmar. Bildelare ökar också sitt resande med hyrbil, taxi, motorcykel och vespa. Ju längre tid de delar bil, desto bättre lär de sig utnyttja valmöjligheterna och resa effektivt och desto mindre behöver de den delade bilen.¹⁸ Bildelning gör det möjligt för kunden att spara in de fasta kostnaderna för en egen bil. De sparade pengarna kan användas till annat och när bildelaren reser vill hon ha en så prisvärd resetjänst som möjligt. Det ger kollektivtrafiken ett försteg.

I en undersökning ökade tyska bildelare sitt kollektivtrafikresande från 36 % till 57 %¹⁹. I en annan studie som gjorts i Stadtmobil Dresden under 2000, har verksamhetens effekter på det kollektiva resandet analyserats. Bilpoolen har mer än 2 000 användare och bilarna finns parkerade på tolv avhämtningsplatser i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser eller stationer. Bilarnas avgifter baseras på tid och körsträcka. En måttlig medlemsavgift tillkommer, såvida medlemmen inte har månads- eller årskort på kollektivtrafiken.

Studien bekräftar att en samverkan mellan bilpooler och kollektivtrafik är till ömsesidig nytta. Erbjudandet att periodkort på kollektivtrafiken befriar från månadsavgift i bilpoolen har gjort att fler löser periodkort och reser kollektivt i ökad utsträckning. 12 procent av medlemmarna i Stadtmobil Dresden har beslutat sig för periodkort just av detta skäl.

Bränsleförbrukning – koldioxid

I Schweiz minskade Mobilitys medlemmar som tidigare hade egen bil i snitt sin

¹⁵ Muheim & Reinhardt 1999, sid. 63f.

¹⁶ Autoteilen Steyr 1997, enligt Czermak & Rauh 1997, sid. 19.

¹⁷ Schmidl 1990, enligt Czermak & Rauh 1997, sid. 19.

¹⁸ Muheim & Reinhardt 1999, sid. 65.

¹⁹ Sperling & Shaheen 2000, sid. 16.

bränsleförbrukning med 55 procent jämfört med innan de gick med (9,8 gigajoule om året i stället för genomsnittliga bilägares 22,1 gigajoule). Den lilla bilreseökningen på grund av medlemmar som tidigare inte hade egen bil vägdes helt upp av att delade bilar var bensinsnålare. När en större andel av de potentiella bildelarna går med ökar andelen som tidigare hade egen bil. Då ökar energisparpotentialen per ny bildelare från 4,2 till 6,4 gigajoule per år. Potentialen i bränslesparande för vägtrafiken i Schweiz angavs till 4200 terajoule om året, minus 300 terajoule på grund av ökad kollektivtrafik. Nettopotentialen i Schweiz var alltså nästan 110 gigawattimmar per år.²²

Ekonomi

Positiva ekonomiska effekter av bilpooler inskränker sig inte till hushållsekonomi utan kan omfatta företag, kommuner och stater. I stort sett alla parter har vinster att hämta i en större omställning till bilpooler. Biltillverkarna kan i förlängningen få ett mindre antal fordon på gatan, men eftersom många av dessa tittar allt mer på tjänsten mobilitet och mindre på produkten fordon finns ett stort intresse av att synas i bilpoolssammanhang. Här ges endast två exempel.

Förutsatt att det passar ens bilbehov innebär bildelning ofta en stor förbättring för privatekonomin. Om man kör en ny, mindre mellanklassbil (Opel Astra) och minskar bilresandet från 10 000 privata km till 7 500 km i bilpool, minskar de årliga kostnaderna med nästan 10 000 kronor.²³ På utgiftssidan bör man räkna med eventuella ökade kostnader för kollektivtrafik och cykel.

Då en poolbil i genomsnitt ersätter fem privata bilar minskar behovet av och kostnaderna för P-platser med samma proportioner. Företag och kommuner har således stora pengar att spara på P-platser och hårt eftertraktad stadsmark kan användas till andra ändamål.

²² Muheim & Reinhardt 1999, sid. 65ff.

²³ Vägverket Region Väst 2000, sid 13.

Potentialer i Sverige och effekter på de transportpolitiska målen

Sedan tidigare studier vet vi att intresset för bilpooler (åtminstone inledningsvis) är störst bland personer med viss demografi och vissa resvanor. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för möjligheten att gå med i bilpool. Vid en samkörning av demografiska studier²⁴ och resvaneundersökningar²⁵ framkom att 7 % av invånarna 15-85 år i Västra Götaland svarade mot uppställda kriterier²⁶ om demografi och förhållande till kollektivtrafiken.

Enligt Vägverkets enkät ”Vägar och trafik 1999” uppgav 15 % av de tillfrågade mellan 18 och 74 år sig vara intresserade att gå med i bilpooler²⁷. Uppskattningar från Tyskland och Schweiz pekar på en potential på omkring 8 %. I Sverige motsvarar 8 % 500 000 personer. Även med denna lägre siffra skulle en fullt utbyggd bilpoolsverksamhet kunna ge betydande bidrag för att uppfylla våra transportpolitiska mål.

Uppskattade potentialer och allmänna framskrivningar av en tänkt framtida bilpoolsverksamhet inrymmer naturligtvis en rad osäkra antaganden. Få eller inga fakta talar för att potentialen i Sverige skulle vara lägre än i andra länder. Samtidigt baseras alla uppskattningar på dagens bilpooler, som merparten har drag av försöksverksamhet.

Acceptansen för nymodigheter förändras starkt allt eftersom antalet användare växer. I början finns ofta ett motstånd som handlar om invanda beteenden, saknad förståelse eller acceptans för att göra annorlunda eller att alternativet inte anses vara aktuellt. När var femte människa gör på ett visst sätt börjar det finnas acceptans och man behöver inte längre ses som avvikande och förklara sig. Vid en än högre användningsnivå kan frågan övergå från att vara accepterad till att bli norm. Eftersom effektiviteten och dragningskraften förväntas öka ju större bilpoolerna blir är kanske potentialerna kraftigt underskattade.

Från de europeiska studierna vet vi att bildelning leder till att deltagarnas personbilstransporter minskar med i snitt 40-70 procent. Minskningen är störst på de korta reseavstånden. Resandet med kollektivtrafik och cykel ökar kraftigt, medan användningen av taxi och hyrbil ökar i mindre utsträckning. Effekterna på riksdagens transportpolitiska mål bedöms därför på följande sätt:

| Transportpolitiskt mål | Bildelning |
|----------------------------------|------------|
| Ett tillgängligt transportsystem | ++ |
| En hög transportkvalitet | + |
| En positiv regional utveckling | 0 |
| En säker trafik | + |
| En god miljö | ++ |
| Ett jämställt transportsystem | (+) |

²⁴ Datakörning gjord utifrån Orvesto 2001:2 (enkätundersökning som genomförs av Research International fd Sifo) som är en riksrepresentativ intervjuundersökning med 16 400 intervjuer.

²⁵ Undersökningen Väst-Som, Göteborgs Universitet 2000, går ut till 6 000 personer i åldern 15 – 85 år i Västra Götalands län.

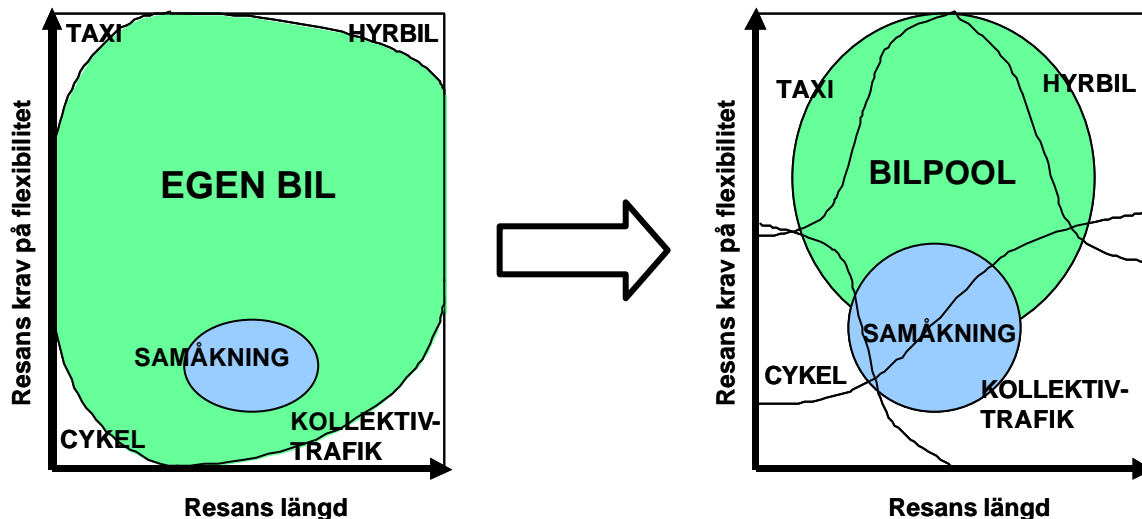
²⁶ Kriterierna var: 30 – 49 år, bor i lägenhet, gifta eller sammanboende, arbetar heltid, högre utbildning, något högre inkomst, bor i ett samhälle med minst 5 000 invånare samt att vara en nöjd användare av kollektivtrafiken.

²⁷ Vägar och Trafik 1999

En österrikisk rapport²⁸ anger att varje delad bil i genomsnitt:

- ersätter fem privata personbilar,
- minskar trafikarbetet för personbilar med 3 000 mil om året,
- ökar transportarbetet för kollektivtrafiken med 1 500 mil om året,
- sparar 15 000-30 000 skilling (1997, motsvarar 9 000-18 000 svenska kronor 1999) om året åt yrkestrafiken tack vare minskade trafikköer,
- kan spara 1 000 000 skilling (omkring 600 000 svenska kronor 1999) för parkeringsdäck när nya bostadsområden byggs,
- sparar energi motsvarande 50 000 kilowattimmar eller 10 ton koldioxidutsläpp om året.

Dessutom frigörs gaturum för andra ändamål och bilavgaser, buller och antalet omkomna i bilolyckor minskar.



Figur 3. Principiella förändringar i resande från att äga en egen bil till att vara kund i en bilpool. Med höga krav på flexibilitet menas tex speciella målpunkter (skogen), fordon (flyttbil) eller omständigheter (alkohol = taxi). Med en egen bil används den nästan jämt – alternativen tas bara i undantag. Med bilpool blir varje resa unik och olika alternativ kan jämföras ekonomiskt, praktiskt och bekvämt.

Tillgänglighet

Bildning ökar befolkningens tillgänglighet till vägtransportsystemet eftersom fler människor har råd att ha tillgång till bil. För låginkomsttagare (pensionärer, sjukskrivna, arbetslösa etc) kan bilpool öka deras mobilitet utan att radera hushållsekonomin. Att dessa grupper dessutom får tillgång till nya bilar kan ha andra positiva effekter.

²⁸ Czermak & Rauh 1997, sid. 21.

Bildelning är den ”brygga” som kan överföra privatbilister till kollektivtrafiken. Schweiziska regeringens handlingsprogram Energie 2000 fann år 1992 att bildelning har en stor potential att spara energi²⁹. Energie 2000 förmedlade bildelningens integrering i Züri-Mobil, ett samarbete mellan kollektivtrafiken i Zürich, ett hyrbilsföretag och regeringen.

Züri-Mobil syftade till att överbrygga gapet mellan privat och kollektiv trafik genom att samla alla slags transporttjänster under en hatt. Med bildelningens inkoppling fick projektet ett genombrott år 1996. Genombrottet stärkte i sin tur de båda bilpoolerna, som gick samman och bildade det rikstäckande Mobility. I september 1998 lanserade Mobility och schweiziska statliga järnvägsbolaget ett kombinerat periodkort för tåg och delade bilar. Erbjudandet är tillgängligt för omkring två miljoner regelbundna tågresenärer och väntas öka antalet personer som reser med tåg och buss.³⁰

Mobilitys kunder är nöjda med bildelningstjänsten. Den uppfattas som effektiv och välorganiserad, två tredjedelar av kunderna når bilens parkering inom 10 minuter, sannolikheten för att få en bil på önskad tid är omkring 95 procent och ökar om man bokar i god tid. I och med att antalet bildelare ständigt växer, utvecklas tjänsten hela tiden, med större urval av bilar, på närmare håll, med nyare teknik (IT, GPS osv) och möjlighet till fram-och-åter-resor med en delad bil.³¹

Regional utveckling

Eftersom bildelning fungerar bättre i stora städer än på landsbygd, skulle den kunna förstärka regionala obalanser. Det finns dock en viss potential för landsbygdsbor att dela på andra- eller tredjebilen i någon form av bilpool. Denna form av samnyttjande är redan väl etablerat inom skogs- och jordbruksnäringen och har ekonomiska fördelar. Dessa effekter kan dock antagas vara försumbara, vilket innebär att åtgärden sannolikt inte påverkar det transportpolitiska målet om regional utveckling.

Trafiksäkerhet

Minskningen i antalet dödade och skadade är i stort sett proportionell mot minskningen i trafikarbete³². Effekten bedöms därför generellt vara positiv för trafiksäkerheten, särskilt om minskningen sker på hårt trafikerade vägavsnitt i storstadsområdena. Nyare fordons bättre trafiksäkerhetsegenskaper³³ jämfört med gamlas bidrar också till att höja trafiksäkerheten.

Med den potentiella minskningen i trafikarbetet³⁴ kan man uppskatta en minskning med 40 procent av 13 procent av personbilarnas 65 procent av trafikarbetet. Minskningen i antalet dödade i trafikolyckor blir då $570 \times 0,65 \times 0,13 \times 0,40 = 19$ personer per år. Antalet polisrapporterade svårt skadade antas minska sjufaldigt mer: $19 \times 7 = 133$ personer per år.

²⁹ Muheim & Inderbitzin 1992, Muheim 1998.

³⁰ Muheim & Reinhardt 1999, sid. 60f.

³¹ Ibidem, sid. 61f.

³² Det grundläggande sambandet mellan trafikarbete och antal trafikolyckor betraktas som ett axiom i trafiksäkerhetsforskningen.

³³ Krafft et al. 1998, Larsson et al. 1998.

³⁴ Vägar och Trafik 1999.

Transportkvalitet

En minskning i personbilstrafikarbetet förkortar transporttiderna för både bilburna och andra trafikanter. Yrkestrafiken har alltså stor nytta av en ökande bildelning. I jämförelse med de österrikiska siffrorna³⁵ (1 800-3 600 kr/bildelare 1997) gör vi en försiktig bedömning och sätter den årliga tidsvinsten för yrkestrafiken till 1 000 kr/bildelare.

Miljö

Utsläpp av luftföroreningar och klimatgaser

En av miljövinsterna med bilpooler är minskade utsläpp av koldioxid. Vi räknar med att den genomsnittlige bildelaren minskar sin årliga körsträcka på 800 mil med 40 procent eller 320 mil, i huvudsak i tätort. Utsläppen av koldioxid minskar med ungefär 2,4 kg/tätortsmil, vilket gör 0,8 ton/bildelare och år. Nuvarande antal potentiella bildelare i Sverige³⁶ innebär en utsläppsminskning på omkring 380 000 ton koldioxid per år jämfört med idag.

Baserat på olika referenser kan man uppskatta den reduktionen till mellan 200 000 och 700 000 ton per år. Med dagens värdering på 1,50 kr/kg koldioxid är dessa utsläppsminskningar årligen värda mellan 300 och 1050 miljoner kronor.

Hälsoeffekter av luftföroreningar

Minskningen i trafikarbete till följd av bildelning är störst för korta resor, det vill säga i tätorterna. Därför är hälsoeffekterna av bildelning proportionellt större än minskningen i trafikarbetet. Dessutom innebär bildelning en övergång till nyare och därmed renare bilar än genomsnittsbilen.

Natur- och kulturvärden

En minskning i antalet bilar frigör gaturum och parkeringsytor som kan användas till andra ändamål. Minskningen i bilinnehav varierar i ovan refererade undersökningar mellan 0,15 och 0,8 fordon per bildelare. Med ett genomsnittligt värde på 0,5 färre fordon/bildelare innebär 500 000 medlemmar en sammanlagd minskning med 230 000 (fasta natt-) parkeringsplatser i Sverige. (Minskning: $(500\ 000 \times 0,5) - 20\ 000$ poolbilar = 230 000)

Buller

En minskning i biltrafiken, i synnerhet i tätorter, är gynnsam ur bullersynpunkt.

Jämställdhet

Vad gäller bilpooler hör dess effekter på transportsystemets könsrelaterade jämställdhet nära ihop med dess effekter på tillgänglighet. Då bilpooler möjliggör bilresor för ekonomiskt svagare grupper är det sannolikt att kvinnor mer än män gynnas av bildelning. En noggrannare analys har inte genomförts varför bedömningen är högst preliminär.

³⁵ Czermak & Rauh 1997, sid. 21.

³⁶ Vägar och Trafik 1999.

Referenser

Autoteilen Steyr. Fahrstrecken laut Fahrtenbuch, 3 Quartale 1996/97.

Eric Britton red.: **Carsharing 2000.** A Hammer for Sustainable Development. An Collaborative International Project from the Commons. The Journal of World Transport Policy & Practice, Vol.5, No. 3, September 1999. ISSN 1352-7614. 293 sidor. <http://www.ecoplan.org/carshare>.

Peter Czermak, Wolfgang Rauh: **Carsharing und andere Modelle flexibler Autonutzung.** Wissenschaft & Verkehr Nr. 2/1997. VCO Verkehrsclub Österreich. ISBN 3-901204-12-1. 2 + 48 sidor.

Nikolaj Holtermann, Annette Rung dos Santos: **Delebilisme i Köbenhavn** Potentialer og barrierer. Specialeafhandling ved Geografisk Institut, Københavns Universitet. Maj 1999. 114 sidor. [Http://hjem.get2net.dk/nikolaj_holtermann/](http://hjem.get2net.dk/nikolaj_holtermann/)

Mikael Klintman: **Between the Private and the Public.** Formal Car Sharing as Part of a Sustainable Traffic System - an Exploratory Study. Research Report 1998:3. Sociologiska institutionen, Lund 1998. ISBN 91-89078-32-2. 96 sidor.

Krafft M, Kullgren A, Lie A, Tingvall C.: **The Risk of Skull/Brain Injuries in Modern Cars.** Paper number 98-S6-O-14. Proceedings from the 16th Experimental Safety Vehicle conference. Windsor Canada 1998.

Peter Larsson, Anders Lie, Claes Tingvall: **Safety development in modern cars as seen in real life accidents.** Presentation given at CRASH-TECH special '98. TÜV Akademie München. 1998.

Karin Lundgren: **Mobility Management.** Vägtrafikledning, transportinformatik, ITS, väginformatik, transportteleteknik. VV publikation 1999:132. Vägverket, Borlänge 1999. ISSN 1401-9612. 90 sidor.

Rens G. Meijkamp, L. Hendrickx, H. C. Moll: **Milieuffecten van Deelauto-gebruik.** Milieu 1998/2, sid. 85-95.

Miljöhandboken. Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder. Transportökonomisk institutt, Oslo 2000.

Peter Muheim, Jürg Inderbitzin: **Das Energisparpotential des gemeinschaftlichen Gebrauchs von Motorfahrzeugen als Alternative zum Besitz eines eigenen Autos.** Eine Untersuchung am Modell der ATG - AutoTeilet Genossenschaft. Luzern 1992.

Peter Muheim & Partner: **Carsharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität.** Synthese. Bundesamtes für Energie. Luzern, September 1998. 141 sidor.

Peter Muheim, Ernst Reinhardt: **Carsharing - The Key to Combined Mobility.** Swiss Public/Private Mobility Partnership Leads the Way. I: Britton 1999, sid. 58-71.

Mark Petersen: **Ökonomische Analyse des Car-Sharing.** Wiesbaden 1995.

Merritt Polk: **Resvaneundersökning** i Majornas Bilkooperativ. 2000.

Orvesto 2001:2. Research International,

Peter Markusson: Bilpoolens ekonomi och ekologi. Vägverket Region Väst 2000.

Rosinak & Partner ZT GmbH: **Carsharing in Wien.** Verkehrswissenschaftliche Begleituntersuchung, Wien 1997.

Christian Rydén, Jessica Lyborg: **Bildelning i praktiken.** En kartläggning av organisation och funktion hos svenska bilkooperativ. Trivector Rapport 2002:17, Lund 2002.

Samsas om fordon. Ett par rapporter om bildelning. Vägverket publikation 1998:66. ISSN 1401-9612. 44 sid.

H. Schmid: **Mobilitätskennziffern des werktäglichen Personenverkehrs** . Kleinstadtsample von 10.181 Personen aus Eisenstadt, Klosterneuburg, Stockerau, Tulln und St. Veit an der Glan. Dissertation an der TU-Wien. Wien 1990.

Daniel Sperling, Susan Shaheen: **Carsharing**. Niche Market or New Pathway? KFB-Rapport 2000:15. Stockholm, March 2000. ISBN 91-88371-70-0, ISSN 1104-2621. 28 sid.

Martin Strid: **Sweden - getting mobilised**. I: Britton 1999, sid. 89-95.

G Valenti: Sperimentazione di flotte di veicoli in CarSharing. **Analisi delle esperienze e guida operativa alla pianificazione del servizio**. Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente – ENEA. Dipartimento Energia, Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente, con la collaborazione di Ökionstitut Südtirol. Giugno 2000. 71 sidor.

Vägar och trafik 1999. En undersökning gjord hösten 1999. Markör AB, Örebro.

Väst-Som 2000. Göteborgs Universitet,

2. Dokumentation från seminarium om bilpooler 2001 i Göteborg

Arrangör: Miljöenheten, Vägverket Borlänge

Plats: Palace Göteborg den 15/11 2001

Värd och samordnande var Per Schillander, Vägverket Region Väst.

Inbjudna

| | |
|------|---|
| (AA) | Anne Andersson, Vägverket Region Skåne |
| (SB) | Stefan Berg, Vägverket Region Sydöst |
| (MG) | Margareta Grandin, Vägverket Borlänge |
| (MJ) | Mikael Johansson, Stockholm MFO |
| (PL) | Per Lanevik, Mobility.nu |
| (RL) | Reiner Langendorf, Mobility Support SA |
| (PM) | Peter Markusson, Ekokompaniet |
| (LP) | Lars Petersson, Ynnor |
| (PS) | Per Schillander, Vägverket Region Väst |
| (MS) | Maria Sjöstedt, BIS – Bilpooler i Sverige |
| (CS) | Christer Strömberg, Vägverket Region Mälardalen |
| (LS) | Lisa Sundell, Trafikkontoret Göteborg |
| (BS) | Bert Svensson, Vägverket Borlänge |
| (ET) | Einar Tufvesson, Vägverket Borlänge |
| (EW) | Erik Westöö, Vägverket Borlänge |

Vid datorn Karin Lundgren (KL), Enviva Göteborg

Syfte

Syftet med eftermiddagens aktiviteter var att se vilken potential det kan finnas inom bildelning, med fokus på kommersiell bildelning. Samt vilken roll Vägverket borde kunna ta för att stödja en positiv utveckling.

Inledning

Per Schillander inledde seminariet och presenterade dess program och deltagare.

Han bad dessutom deltagarna om synpunkter på det PM som han tidigare, 2001-10-16 författat om arbetet med Bilpooler i Sverige, "Lägesrapport 011109 för bilpooler i Sverige". Per fick mycket positiv respons för sitt arbete.

Därefter började Reiner Langendorf, som arbetat för Mobility Schweiz (Mobility) sedan 1994, sin presentation. Han arbetar nu för det avknoppade företaget Mobility Support SA.

Alla bilder som Reiner visade finns bifogade längst bak i denna rapport.

Vad kan vi lära av Mobility Schweiz?

Mobility är en stor bildelnings-/bilpoolsorganisation med 1800 bilar, 45 000 medlemmar och 150 anställda. Denna organisation kan i storlek jämföras med både Hertz som har 2200 bilar och Avis som har 1600 bilar i Schweiz.

Målet med Mobility har sedan 1994 varit att sälja bilpoolskonceptet med hjälp av bekvämlighet och ekonomi, istället för miljöargument. Miljövinster fås på köpet, säger Reiner. Orsaken till detta fokus var att Mobility sökte en större målgrupp än de människor som var intresserade att förändra sina transportval pga. effekter på miljön.

Utvecklingen av Mobilitys verksamhet har varit lyckad och ökat mycket de senaste åren både när det gäller antal kunder och bilar. Antalet medlemmar har ökat.

BILD - Development of Mobility

Vad innebär då tjänsten kommersiell bilpool/bildelning? Det innebär att det är möjligt att hyra en bil bara för en timme.

BILD - What is Car Sharing?

Målet var att tjänsterna skulle vara enkla och flexibla att använda. Ju färre problem – desto lättare att attrahera användare. Det är därför lätt att bli medlem, boka bilen köra och betala.

BILD - How Works Car Sharing?

Målet var att med hjälp av bildelningskonceptet kunna leverera "den bil-del" som människor kräver för den dagliga rörligheten. För att kunna göra detta attraktivt krävs det ett gigantiskt nätverk/utbud. Mobility finns därför i 350 städer och på 950 stationer nära kunderna runt om i Schweiz.

BILD - The Mobility Network

Mobility tävlar hela tiden mot den privatägda bilen och dess möjligheter. Det är därför mycket viktigt att Mobilitys bilar finns nära dess kunder. Bilarna bör finnas inom 8 minuters räckhåll från kundens bostad eller arbetsplats. Därför finns det bara i Zürich 130 bilpoolsstationer med 400 bilar. Det är viktigt att det är enkelt att reservera/boka och nå, dvs att det finns hög tillgänglighet till bilarna.

BILD - Easy and Promt

Det är också viktigt att ha tillräckligt med bilar tillgängliga för medlemmarna. Ett problem i dagsläget är att bilarna under helgerna, från fredag till söndag, inte räcker till. På lördag morgon vill många låna bilar för att utträta sina ärenden och fritidsresor.

Ett annat problem är att servicen mot kund är dyr. Den kostar mer än för Avis och Hertz eftersom det ställs större krav på tjänsten ”bokning in time”. En bokning via Mobilitys "Call Center" direkt bokning som är öppet 24h/dygn, kostar Mobility ca 3-4 francs. Det finns dock möjligheter att boka tjänsterna via Internet och då kostar det inte Mobility någonting. Därför vill Mobility att fler bokningar skall ske via Internet.

BILD - IT System

Idag sker 30 % av bokningarna via Mobility s Call Center, 45 % sker via Internet och resten av bokningen sker via talsvar och via datorerna i Mobilitys bilar.

BILD - Reservation opportunities

BILD - Internet reservation

BILD - Call Center –24h/365 days

För att kunna konkurrera med den privata bilen gäller det att hålla en hög klass på servicen - vilket då även gäller bokningen. Kunderna kräver mycket god hantering. Kundenservicen har därför prioriterats, ett av resultaten är att Mobilitys “Call Centre” fått belöningen för bästa Call Center år 2001.

BILD - Call Center Manager of the year

Hur fungerar bokningen praktiskt?

När du vill köra den bil som du bokat öppnar du den med ditt Mobility kort. Inne i bilen finns nyckeln i handsfacket och en färddator i vilken ett bensinkort sitter.

För Mobility är det viktigt att veta vem som är i bilen men inte var bilen är. För att kunna kontrollera detta används en färddator.

BILD - Bordcomputer (1)

BILD - Bordcomputer (2)

Du öppnar din bil genom att lägga ditt kort mot sensorn i bilrutan.

Inne i bilen finns färddatorn.

BILD - Bordcomputer (3)

BILD - Modern Technology

Nyckeln finns i handsfacket.

BILD - Car key

Vilken potential har då bildelningen/bilpoolerna?

BILD- Car Sharing – Potential Switzerland

I Schweiz finns potentialer på 0,6 emedan endast 0,05 miljoner deltar.

BILD- Car Sharing – Potential Germany

I Tyskland är potentialen ca tio gånger högre.

Organisationen och systemet skiljer sig dock något vid en jämförelse mellan de två länderna Tyskland och Schweiz. I Tyskland finns det ungefär 50 000 medlemmar i 100 organisationer, med flera olika boknings- och nyckel- system. Detta gör det svårt att samordna verksamheten och tjänsterna. Detta tolkas som en orsak till varför man inte nått en lika stor andel användare som i Schweiz, trots att man i Tyskland har fler innevånare och därmed ett större underlag av potentiella kunder. Förutom att organisationen skiljer sig, skiljer också fokus i marknadsföringen. I Tyskland prioriteras följande:

1. miljö
2. pris
3. bekvämlighet

I Schweiz arbetar man numera utifrån följande prioritering:

1. bekvämlighet
2. pris
3. miljö

Den bekvämlighet som användaren erbjuds i Schweiz, är som tidigare nämnts:

- Snabb reservation
- Lätt tillgänglighet till bilen
- Periodisk fakturering

I Schweiz har denna marknadsföring resulterat i att den vanligaste kunden är ca 35-45 år med god inkomst och utbildning.

BILD - Position on the market.

Dessutom tar Mobility hand om alla problem som uppstår vid olyckor, allt för att underlätta för kunden.

På detta sätt har Mobility kunnat hämta sina kunder både från de 20% som redan åker kollektivt och från de 80% som tidigare inte åkte kollektivt i Schweiz. De som tidigare inte åkte kollektivt har nu dessutom börjat åka kollektivt. Kollektivtrafiken blir ett komplement till bildelningstjänsten. Kollektivtrafiken har alltså fått fler resenärer från denna grupp. När du köpt en bil känner du dig tvingad att använda den – det gäller att ändra på detta.

BILD - Alternation of the target group

Man tar åkare från kollektivtrafiken så väl som från privatbilismen.

Framtid

Idag har Mobility brist på bilar under helgerna. Inför framtiden funderar Mobility på att försöka få personer som äger bilar, som endast används under veckorna, att hyra ut sina bilar till Mobility under helgerna.

Samarbete

BILD - Why cooperations PT/CS?

Det gäller att nå alla grupper av resenärer, inte bara de som bryr sig om miljön. Idag deltar redan en mycket stor del av dessa i bilpoolerna. Det är istället de övriga resenärerna/människorna som utgör möjliga kunder i framtiden.

För att konceptet och tjänsternas attraktivitet skall öka är det viktigt att samarbeta med ytterligare aktörer som kan erbjuda fler tjänster. Idag sker redan ett samarbete med kollektivtrafiken/tågtrafiken.

BILD - Mobility partners in public traffic

Tillsammans med järnvägsföretagen erbjuder Mobility ett bra pris för kombinationen av bilpool och tåg. Resor med tåg och bilpool kostar CHF 444 för två år.

BILD – Zurich

Det finns en stor marknad att vinna i Zürich. Ett flertal attraktiva erbjudanden arbetas därför fram.

BILD - Swiss Federal Railway

Mobilitys arbete delas in i en mängd områden och aktiviteter där olika aktörer involveras.

BILD - The Strategical Levels of Mobility

I arbetet "Rail Link" ingår t ex följande aktiviteter och aktörer.

BILD - Swiss Federal Railway 2000

Dessutom ingår ytterligare aktörer.

BILD - Rail Joint Venture

I erbjudandena ingår följande:

BILD - Rail the offer

BILD - Rail

Ett exempel utgör också samarbetet med Hertz. Där det finns rabatter att få för Mobility medlemmarna.

BILD - Cooperation with CarRental (1)

De som hyr bil av Hertz och är med i Mobility får 30% rabatt. För de som kör mer än 150 km per dag är dock Hertz och Avis billigare att anlita än Mobility.

BILD - Cooperation with CarRental (2) - two products one provider

Just nu arbetar Mobility med att öka andelen deltagare i det nya konceptet "Business Car sharing". De företag som bokar tjänsten får 40% rabatt, vardagar mellan kl 8-17. Dessutom får de ett antal bilar reserverade för de anställda under denna tid. När företagen därefter faktureras för tjänsten kan de utläsa hur bilen använts och hur kostnaderna fördelas. Några företag som främst får dessa erbjudanden är de med tydliga parkeringsproblem, ett exempel är Lufthansa.

De parametrar som är viktiga i arbetet med bildelning, oavsett vilka kunder det rör sig om, det kan sammanfattas enligt bilden nedan.

BILD – Conclusion

Det är, säger Reiner Langendorf, viktigt att hela tiden förklara vad bildelning går ut på. Det är inte lika vedertaget och känt som Coca Cola. Marknadsföring är ett måste för att lyckas.

Frågor

När kan bildelning vara en ny möjlighet för dig? När funderar du över hur du skall resa?

- Vid flytt
- När du får barn
- När du har bilproblem - reparationer
- När du byter jobb etc.

Vad händer då när du bestämt dig för att gå med i Mobility?

1. Mobility registrerar dig som medlem (Via Internet eller via ett telefonsamtal).
2. Därefter betalar du medlemsavgiften, (Lägsta avgift gäller för ett år men det finns också möjligheten att en gång prova tjänsten under en kortare period, 4 månader, vilket kostar 50F).
3. Du får ditt medlemskort.
4. Boka och kör.

Om vi nu skulle vilja introducera detta system i Sverige, vad skulle då krävas?

- Det krävs lokala partners, en samordning mellan befintliga bilpooler och utformning av kontrakt
- För att få igång ett samarbete mellan aktörerna i Sverige och för att bevisa för dem att det verkligen är lönsamt (Tex. bilpooler och kollektivtrafik) går det bra att sända ner dem på ett studiebesök i Schweiz. På detta sätt kan de få se vilka vinster som är möjliga att göra- Det är också viktigt visa hur den egna bilens kostnader kan jämföras med kostnaden för ett medlemskap. Det finns två sätt:
 - Körsträcka/år (Det är lönsamt om kunden kör upp till 1100-1200 km/år)
 - Antal gånger som bilen behöver användas (Om kunden behöver den flera gånger varje dag är det inte lönsamt att vara med). - Även i Schweiz började det i liten skala, i ett lite samhälle där några aktörer trodde på idén. Taxi och kollektivtransporter samordnades och snart såg kunden vilka vinster som var möjliga. På denna erfarenhet byggde därefter tre olika kommersiella bilpoolerna upp sin verksamhet. Dessa tre bilpooler är idag sammanslagna till en, Mobility Schweiz Var finns då Mobility i Schweiz?
- Verksamheten finns även på platser med 500 invånare eller fler men det är främst i samhällen med 10 000 invånare eller fler som det anses vara riktigt lönsamt. I genomsnitt gäller det att ha ca 27 kunder/bil, vilket vi har.

Överläggningar

Efter Reiner Langendorfs presentation vidtog överläggningar. Diskussionen rörde sig huvudsakligen kring:

- Befintliga bilpoolsystem
- Positiva trender
- Problem
- Samordning och samarbete
- Aktörer
- Information
- Roller för kommuner, Vägverket och andra
- Stöd till BiS och andra aktörer
- Andra lämpliga åtgärder

3. Slutsatser för bilpooler i Sverige

Bildelning i dess olika former är här för att stanna. Omfattningen är ännu mycket begränsad, men kommer troligen att skjuta fart de närmaste åren. De viktigaste insatsområdena för att bilpooler ska kunna utvecklas positivt är:

- Förändringar av de delar av nuvarande lagstiftning och andra regler som försvårar en utveckling av bilpooler och annat hållbart resande.
- Utveckling av en öppen och kommersiell bildelning.
- Utveckling för ett samarbete mellan kollektivtrafiken och landets bilpooler, samt biluthyrare, taxi m fl.
- Uppmuntran av företag, kommuner och andra förvaltningar att se över sin bilanvändning och marknadsföra bilpooler som en lösning.
- Utvecklingen av en gemensam teknisk standard för bilpooler.
- Forskning och sammanställning av kunskap om bilpooler.
- Spridning av information om bilpooler till allmänhet och nyckelgrupper.

Göteborgs-Posten 011127

Bil, bil, bil ...? Nej, tåg, buss och bilpool

Att äga en bil är inte så viktigt om du i stället har tillgång till en poolbil nästan jämt, hävdar Reiner Langendorf, en av skaparna av världens största bilpool. 43 000 användare har 1 700 bilar på 900 platser att välja bland.

Reiner Langendorf håller upp en karta över Zürich, en schweizisk stad med 350 000 invånare. Kartan är peppad med röda punkter som markerar alla de platser i Zürich där en eller flera poolbilar finns utplacerade.

Kartan är som en väcker tavla för Per Schillander som står bredvid. Schillander jobbar på Vägverket i Göteborg och försöker utveckla en svensk strategi för bilpooler i större skala. Langendorf vet hur man gör i praktiken och var därifrån nyttan inbjuden till Göteborg.

”Transportmedel hänger ihop”

Från att ha startat som ett litet ideellt biloperativ i slutet av 80-talet har schweiziska Mobility Carsharing, som bilpoolen numera heter, vuxit till en kommersiell verksamhet, världens största i sitt slag.

Vad krävs för att Sverige ska kunna skapa något liknande?

– Att olika transportmedel hänger ihop med varandra. Bilpooler måste kopplas ihop med kollektivtrafiken, svarar Reiner Langendorf först.

Mobility i Schweiz har samarbetsavtal med lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag. Till exempel finns ett populärt rabattkort som ger halva priset på både tågresor och poolbilar.

– För att komma så långt som vi har gjort krävs att man jobbar professionellt, företaget Reiner Langendorf.

Det var i mitten av 90-talet som Mobility blev en kommersiell verksamhet. Den hade då 4 000-5 000 medlemmar, i dag är de tio gånger så många.

Mobility har blivit den största kunden hos Hertz, som är Schweiz största biluthyrare. Näst störst är – Mobility.

Ta taxi! Titta inte på priset!

Därför har företaget bland annat eget callcenter som är öppet dygnet runt för att kunderna alltid ska kunna få personlig service, om så behövs. Men det vanligaste sättet att boka en bil är inte genom mänsklig kontakt utan via Internet och telefonens knappfunktioner.

Tidigare var Mobilitys främsta argument för att locka nya användare möjligheten att spara pengar.

– Men nu har vi satt betäckningsgraden främst i vår marknadsföring. Våra största målgrupper är inte de människor som framförallt vill spara pengar genom att gå med i bilpoolen utan de som värderar bra service och tillgänglighet högt, säger Reiner Langendorf.

Vilken typ av människor är er gemensamma medlem?



BIL KENT HÄLLÖREN

PLATS FÖR BILPOOL. Buss- och tågstationer, som här Näs Ericsonsterminalen och Centralen i Göteborg, är självklara ställen att placera ut poolbilar på, är Reiner Langendorf och Per Schillander överens om.

– De allra flesta är mellan 35 och 45 år, välutbildade och bor i städer. För de yngre schweizarna, såg de som är runt 20, är det fortfarande viktigare att köpa och äga sin första bil.

Miljöargumentet då?

– Det hade vi med i vår marknadsföring fram till 1994. Då ändrade vi från ekologiska till ekonomiska argument. Och numera alltså till serviceargumentet. De ekologiska fördelarna får man på köpet, svarar Reiner Langendorf.

Några miljöbilar, till exempel gasbilar, elbilar eller hybridbilar, ingår

ännu inte i Mobility Carsharings stora fordonsflotta.

– Där är vi inte alls lika långt komna som ni i Sverige. Det finns till exempel en stor skepsis mot gasbilar i Schweiz, förklarar Reiner Langendorf.

Men när det tross allt ändå inte finns en bil ledig just när jag behöver en?

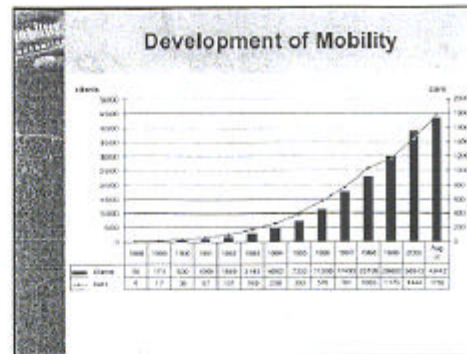
– Ta taxi! Titta inte på priset på den enskilda resan utan på alla dina resor. En dyr taxiresa på marginalen betyder då så lite, svarar Reiner Langendorf.

ANDERS SAHLBERG

031 42 12 20 anders.sahlberg@vgr.se

4. Bilaga - OHBilder

Bilderna tillhör Reiner Langendorf, Mobility Support SA, r.langendorf@mobility.ch. Före omarbetning och/eller publikation bör den som har upphovsrätt kontaktas.



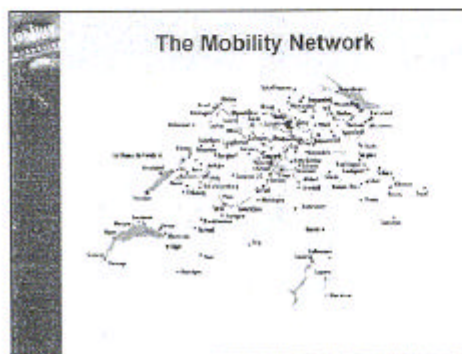
What is CarSharing?

- Car-"Rental" from 1 hour
- Decentralized stations
- Selfservice
- 24 hour-Service

➔ Easy and flexible

How works CarSharing?

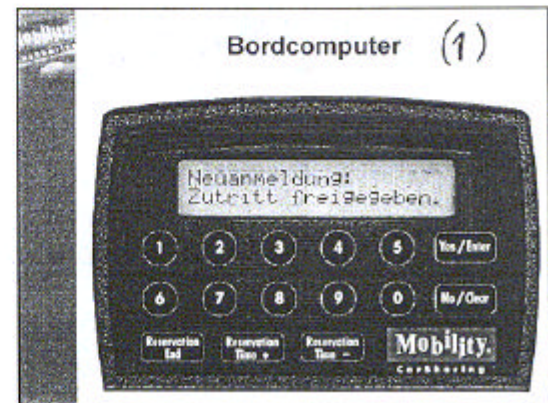
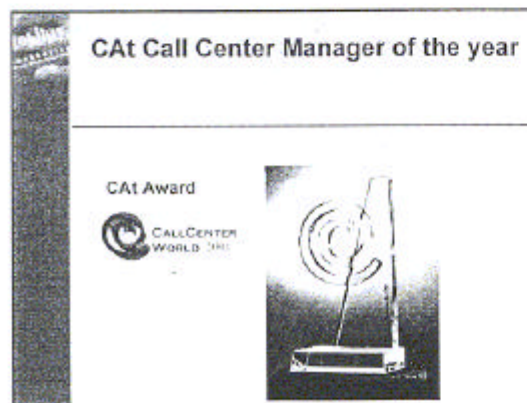
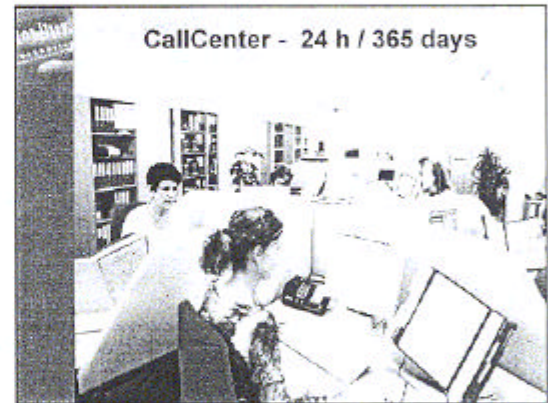
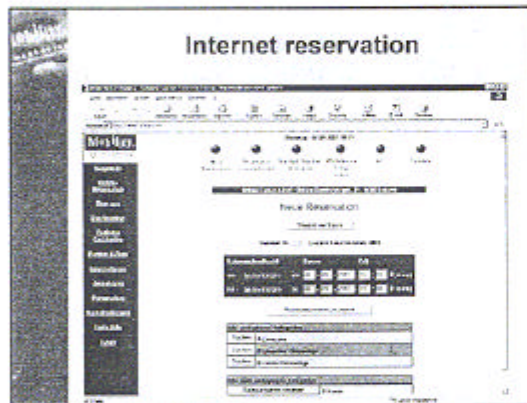
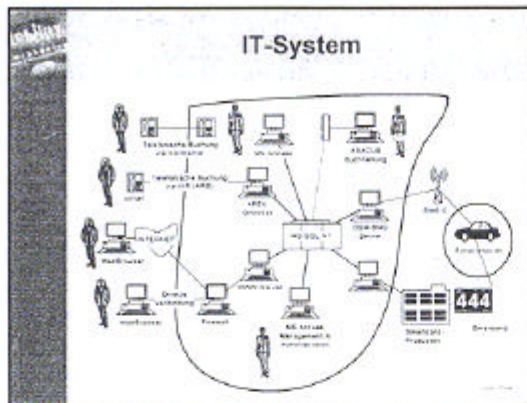
- become member
- book the car
- drive
- pay

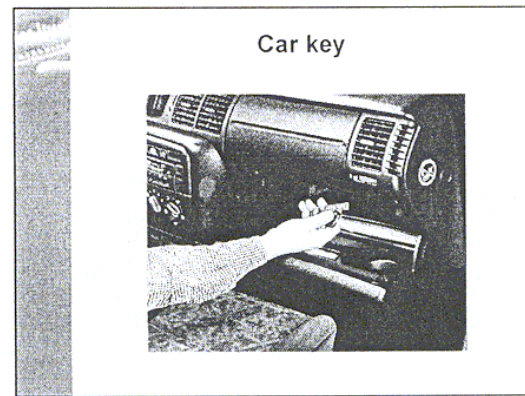
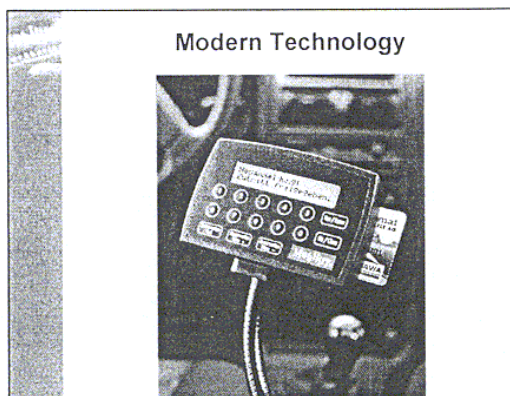
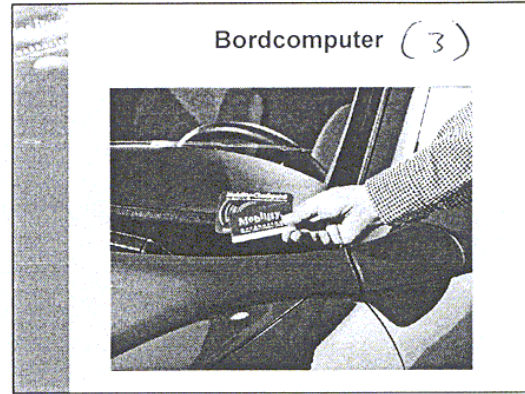
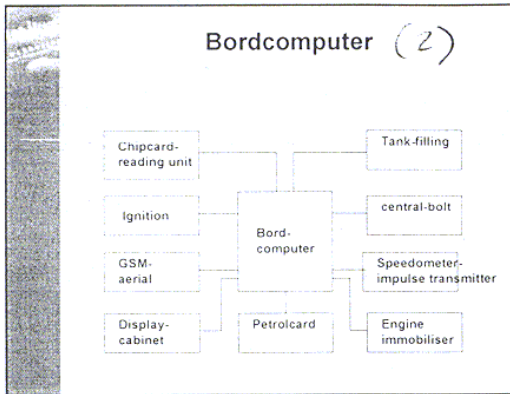


Easy and prompt


- prompt reservation
- uncomplicated access
- high availability

➔ Low expenditure of planning






Car Sharing-Potential Switzerland

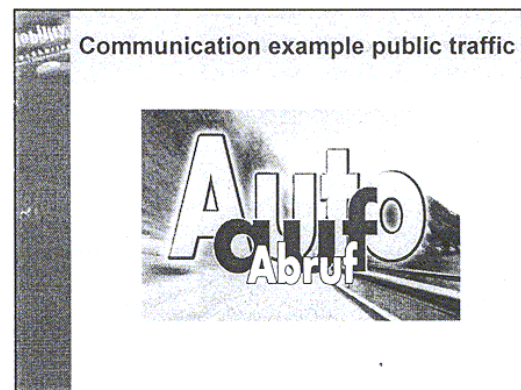
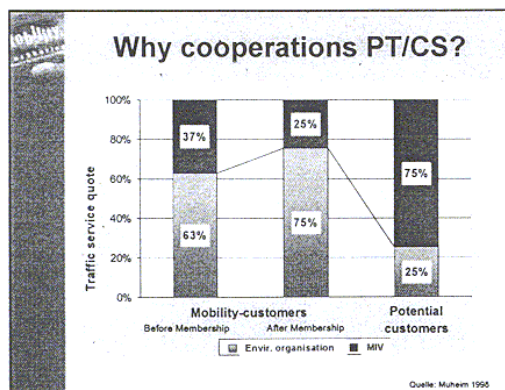
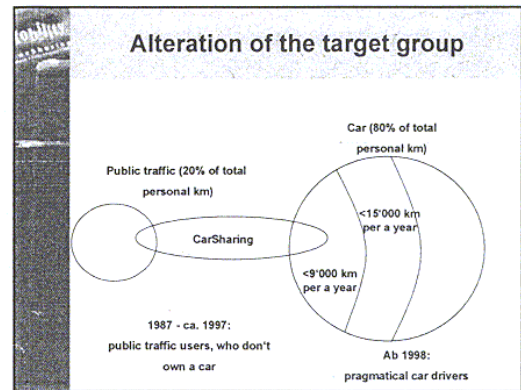
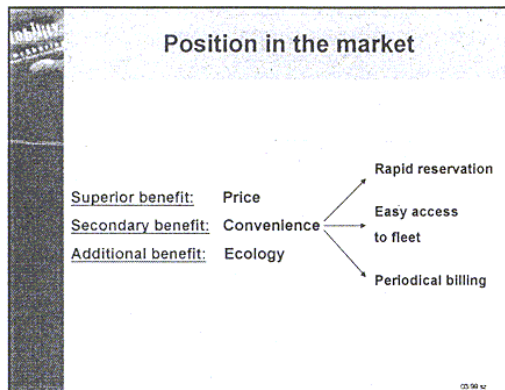


| | |
|---------------------------|-----------|
| Peter Muheim&Partner 1998 | 0.60 Mio. |
| Existing CarSharer | 0.05 Mio. |
| Absorption grade | 8.3% |

Car Sharing-Potential Germany



| | |
|----------------------------|-----------|
| Uni Köln (Baum/Pesch 1994) | 2.45 Mio. |
| RWI 1998 | 7.30 Mio. |
| Existing CarSharer | 0.05 Mio. |
| Absorption grade | 0.7 - 2% |



- ### Mobility partners in public traffic
- Tarifverbund Bern
 - Tarifverbund Nordwestschweiz
 - Verkehrsbetriebe St. Gallen
 - Zugerland Verkehrsbetriebe
 - Verkehrsbetriebe Schaffhausen
 - Tarifverbund Aargau
 - Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern
 - Stadtbus Frauenfeld etc.


zuri mobil 1997

| | |
|---|---------|
| Inhabitants Zurich | 350'000 |
| New customers within 6 month | 3'000 |
| Public traffic effects (analog Muheim 1998) | |
| Additional turnover per year | 393'000 |

Swiss Federal Railway 1998

The offer:

- + two years railcard (CHF 222.00)
- + two years CarSharing (CHF 222.00)
- = Combined Card 444 (for CHF 444)






Mobility Card
Für nur Fr. 111.– (total Fr. 222.–)
Anwender: Sie profitieren zum
CA die Mobility-Card sind können
das Mobility-Angebot in
der ganzen Schweiz nutzen.

The strategical levels of Mobility

| | | |
|--------------------|---|---|
| Finances | Financing function | |
| Development | Development of applications and systems | |
| Operation Services | Operation | Mobility Operations |
| Retail Support | Consulting | Mobility Support |
| Retail | Retail | Mobility cooperativ railLink and other customers |

Swiss Federal Railway 2000

started 1. October 2001

Joint Venture

DAIMLERCHRYSLER

- small, flexible city car
- Technology-know-how


Mobility

- Process-know-how
- Call-Center, bordcomputer and maintenance

SBB CFF FFS

- central stations
- area-wide sales- and marketing network




The Offer

- Closing of the travel chain in destination traffic
- Combined subscriptions
- Ticket sales by Internet and CallCenter
- Monthly mobility account (car+ PT)
- Cross using RailLink-Mobility / Mobility-RailLink



Pictograph : Guidance through the railway station

Cooperation with CarRental (1)



Cooperation with CarRental (2)

Two products, one provider

- Procuring of CarRental-offers with a discount of 30% to CarSharing customers
- Concentration on the main competences
 - ⇒ CarSharing - short rentals
 - ⇒ CarRental - long rentals

➔ **Car module within the combined Mobility = Mobility**

Cooperation Migros

Migros: largest retail dealer in Switzerland



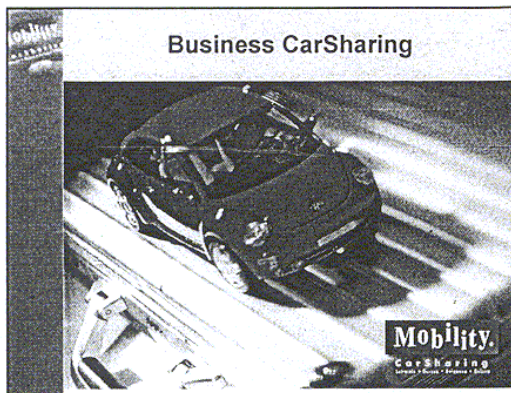
Carry Transport (Van Transport)



Velo fahren statt velo schleppen.

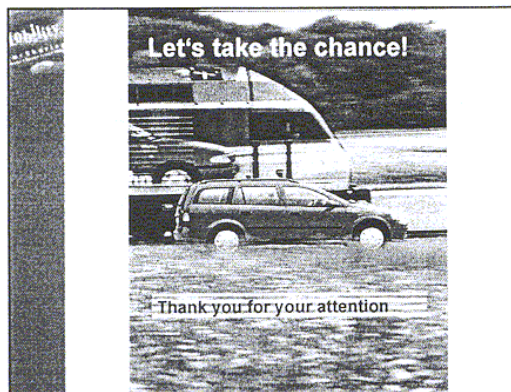
Infos und Reservation am Kundenkontakt.





Conclusion

- + Standardisation
- + Professionality
- + Offer
- + Cooperations
 - = Customer utility
 - = Growth CarSharing
 - = Growth Public Traffic



Pricelist for users

Normaltarif für NutzerInnen
Jahresbeitrag mit Abo Fr. 111 – 150 – Jahre Abo Fr. 250 – 1. Genossenschaftsanteil/Entriebsgebühr entfallen

| Kategorien | Preis pro Stunde 7 – 23 h | Preis pro Stunde* 23 – 7 h | pro km | ab 101 km |
|---------------|------------------------------|-------------------------------|----------|-----------|
| A | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.50 | Fr. 0.50 |
| A Automat | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.55 | Fr. 0.50 |
| B | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.60 | Fr. 0.50 |
| B Klimaanlage | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.70 | Fr. 0.50 |
| C | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.80 | Fr. 0.50 |
| C Automat | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.85 | Fr. 0.55 |
| S | Fr. 2.70 | Fr. 0.60 | Fr. 0.45 | Fr. 0.45 |
| T | Fr. 4.20 | Fr. 0.60 | Fr. 0.80 | Fr. 0.50 |

Pricelist for associaters

Vorzugstarif für GenossenschaftlerInnen
Genossenschaftsanteil Fr. 1500 –, Entriebsgebühr Fr. 250 – (einmalig); Jahresbeitrag entfällt

| Kategorien | Preis pro Stunde 7 – 23 h | Preis pro Stunde* 23 – 7 h | pro km | ab 101 km |
|---------------|------------------------------|-------------------------------|----------|-----------|
| A | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.40 | Fr. 0.40 |
| A Automat | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.45 | Fr. 0.40 |
| B | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.50 | Fr. 0.40 |
| B Klimaanlage | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.60 | Fr. 0.50 |
| C | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.70 | Fr. 0.50 |
| C Automat | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.75 | Fr. 0.55 |
| S | Fr. 2.55 | Fr. 0.60 | Fr. 0.35 | Fr. 0.35 |
| T | Fr. 4.20 | Fr. 0.60 | Fr. 0.70 | Fr. 0.50 |