

RAPPORT

# Bilpooler och kollektivtrafik

- internationella exempel på samarbetsformer



Dokumenttitel: Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer  
Skapat av: Michael Koucky, Koucky & Partners AB med stöd av Todd Edelman, Green Idea  
Factory.

Dokumentdatum: 2010-12-06

Dokumenttyp: Rapport

Publikationsnummer: 2011:043

Ärendenummer: TRV 2010/81294

Projektnummer: 100986100

Version: 1,0

Publiceringsdatum: februari 2011

ISBN: 978-91-7467-110-0

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Per Schillander

Distribution: PDF, endast digitalt på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Distributör: Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

Framsidesbild: Schweiziska nationella järnvägen SBB och bilpoolen Mobility CarSharing har ett nära samarbete för att erbjuda kombinerade mobilitetslösningar. Källa: SBB

## Förord

Bilpooler, korttidshyra med självbetjäning, är en transporttjänst som växer kraftigt runt om i världen. Under 2010 noterades närmare 1 miljon kunder i bilpooler i omkring 1000 städer. Inte sällan sker tillväxten i samarbete med den lokala och regionala kollektivtrafiken – ett samarbete som gynnar båda parter.

Trafikverket arbetar enträget med att utveckla hållbara former för resor och transporter och där är bilpooler en nyckelfaktor. Till uppdragen hör därför att sprida kunskap om bilpoolernas nyttor och effekter på samhällsplanering och trafik i städer.

Samarbete mellan bilpooler och kollektivtrafik är än så länge ganska ovanligt i Sverige. I kollektivtrafikbranschens ambitioner att fördubbla sin marknadsandel bör ingå en kraftfull satsning på samarbete med bilpooler. Flera studier från andra länder ger klara besked – det gynnar båda parter.

Göteborg, februari 2011

# Innehåll

Sammanfattning .....	5
1. Inledning .....	6
2. Bakgrund.....	7
3. Samarbetsformer .....	8
3.1 Inledning.....	8
3.2 Samarbete om marknadsföring.....	8
3.3 Integration i varandras hemsidor .....	11
3.4 Prova på erbjudanden .....	13
3.5 Gemensamt kundort.....	14
3.6 Rabatter för gemensamma kunder .....	16
3.7 Försäljning av varandras tjänster.....	17
3.8 Samlokalisering.....	19
3.9 Del- eller helägarskap i bilpooler .....	20
4. Diskussion och rekommendationer .....	21
5. Källor.....	23
Bilaga 1 Bakgrundsinformation till utvalda bilpooler .....	24
Green Wheels, Nederländerna .....	24
I-GO, Chicago, USA.....	25
DB Carsharing, Tyskland .....	26
Denzel Mobility Car Sharing, Österrike .....	27
Mobility Car Sharing, Schweiz .....	28
Cambio, Belgien .....	29
Mobizen, Frankrike .....	30
Keolis Car Share, Frankrike .....	31

## Sammanfattning

Kollektivtrafikbolag och bilpooler har potentiellt mycket att vinna på att samarbeta eftersom deras tjänster kompletterar varandra. Internationellt finns det flera exempel på långtgående och framgångsrika samarbeten mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag.

Denna rapport beskriver olika samarbetsformer mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag. Följande samarbetsformer har identifierats och beskrivs:

- Marknadsföringssamarbete
- Integrering av varandras hemsidor
- Prova-på erbjudanden
- Gemensamt kundkort
- Rabatter för gemensamma kunder
- Försäljning av varandras tjänster
- Samlokalisering
- Hel- eller delägarskap i bilpooler

Samtliga samarbetsformer illustreras med konkreta, internationella exempel. Svenska kollektivtrafikbolag och bilpooler rekommenderas att undersöka möjligheter till samarbeten. Som första och viktigaste steg rekommenderas samarbeten kring marknadsföring och prova-på erbjudanden, som andra steg gemensamma kundkort.

# 1. Inledning

Både bilpooler och kollektivtrafiken har potentiellt mycket att vinna på ett samarbete. Bilpoolen kan komplettera kollektivtrafikens utbud av resmöjligheter med tillgång till en bil för resor där det behövs större flexibilitet i tid eller plats, för resor dit kollektivtrafiken inte når eller där det behövs större möjlighet att transportera varor. Tillsammans har de därmed potential att skapa ett paket av tjänster som kan konkurrera med den privatägda bilen och som kan lösa resbehoven för ett större antal människor än var och en av transporttjänsterna för sig.

För kollektivtrafikbolag är bilpooler därmed intressanta för att kunna överkomma begränsningar i sitt tjänsteutbud och kunna erbjuda sina kunder möjligheten att lösa olika resbehov, utan att behöva egen bil. Vidare visar flera studier att personer som är medlem i en bilpool reser betydligt mer kollektivt än genomsnitt samt att tidigare bilägare som blir bilpoolskunder ökar sitt resande med kollektivtrafik markant<sup>1</sup>. Detta är föga förvånande eftersom bilinnehav i sig är en av de viktigaste påverkansfaktorerna för hur mycket människor kör bil respektive använder kollektivtrafik<sup>2</sup>. Bilpoolskunder är med andra ord attraktiva kunder för kollektivtrafikbolag och ett ökat antal bilpoolskunder ökar även marknaden för kollektivtrafikbolagen.

För bilpoolsorganisationer är ett samarbete med kollektivtrafikbolag särskilt intressant utifrån ett marknadsföringsperspektiv. Flitiga användare av kollektivtrafik är troligen mindre beroende av att äga en egen bil eftersom de löser sina regelbundna resor med kollektivtrafik. Dessa är därmed en intressant målgrupp för bilpoolerna. Vidare har kollektivtrafikbolag ofta, men inte alltid, ett betydligt större kundunderlag och resurser till marknadsföring än bilpooler och en gemensam marknadsföring kan nå betydligt större kundgrupper än vad många bilpoolsorganisationer skulle förmå på egen hand.

Denna korta rapport ska beskriva olika samarbetsformer mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag och illustrera dessa med konkreta exempel. Rapporten är en komplettering till en presentation som Trafikverket höll på mässan Persontrafik 2010 i Stockholm och en dokumentation av omvärldsbevakningen som genomfördes inför presentationen.

Informationen har inhämtats genom webb- och litteratursökning samt intervjuer med företrädare för kollektivtrafikbolag och bilpooler. Rapporten koncentrerar sig på internationella exempel och beskriver inga samarbeten mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag i Sverige. Blygsamma samarbeten finns dock även i Sverige, i första hand mellan Västtrafik och två bilpooler i Göteborg<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Se avsnittet bakgrund för en mer detaljerad beskrivning och källor.

<sup>2</sup> Se t.ex. Ryuichi Kitamura, 1989: A causal analysis of car ownership and transit use. *Transportation*, Vol.16, Nr. 2., Springer

<sup>3</sup> Se: Fri bilpool med Västtrafikkort, <http://www.vasttrafik.se/Startsida/Nyheter/Fri-bilpool-med-Vasttrafikkort/>, besökt 2010-12-05

## 2. Bakgrund

Ett antal studier pekar på att kunder i bilpooler nyttjar kollektivtrafik flitigare än folk i genomsnitt samt att nyblivna kunder som tidigare ägt bil ökar sitt resande med kollektivtrafik. Det finns dock fortfarande endast få empiriska undersökningar som beskriver effekten av bilpooler på användningen av kollektivtrafik.

Tabell 1 redovisar resultaten från en äldre schweizisk undersökning som bygger på en enkätundersökning bland över 500 bilpoolskunder (Muheim 1998). Bilpoolskunder som tidigare ägt egen bil har redan före inträdet i poolen använt kollektivtrafik i betydligt större utsträckning än genomsnittsbilisten. Detta tyder på att det finns en kundpotential för bilpooler bland personer som åker mycket kollektiv. Enkätstudien visar vidare att dessa personer har ökat sitt resande med kollektivtrafik avsevärt (+ 35 %) jämfört med före anslutningen till bilpoolen. Därmed vinner även kollektivtrafiken på att fler människor blir kunder i bilpooler.

Tabell 1: Årliga reslängder i km, uppdelat på olika färdmedel och för olika resandekategorier. (Muheim 1998, citerat i Vägverket 2003)

Färdmedel	Personer med egen bil, genomsnitt i Schweiz	Personer som bytt från egen bil till bilpool - före	Personer som bytt från egen bil till bilpool - efter	Personer utan egen bil, men med körkort
Poolbil	-	-	1 000	-
Annan bil	12 000	9 300	1 600	3 100
MC, scooter	400	-	1 300	-
Kollektivtrafik	1 800	5 700	7 700	7 400
Gång, cykel	1 000	1 000	1 700	1 000
<b>Total</b>	<b>15 200</b>	<b>16 000</b>	<b>13 300</b>	<b>11 500</b>

Dessa slutsatser stärks även av andra studier. En österrikisk studie (Steininger, Vogl, Zettl, 1996) tyder på att bilpoolskunder ersätter en del av tidigare bilresor med kollektivtrafik. Även en amerikansk studie (Katzev, Brook, Nice 2001), som undersökte resandet bland kunder i en relativt nystartad bilpool i Portland, visar att bilpoolskunder oftare använder kollektivtrafik än före anslutningen. Vidare angav 26 % av de tillfrågade att de hade sålt sin bil och 53 % angav att bilpoolen möjliggjorde att de kunde undvika att köpa en bil. Minskat biläggande har i sig en positiv effekt på användningen av kollektivtrafik (vilket beskrivs i bl.a. Kitamura, 1989).

Ett annat exempel som tyder på att bilpoolskunder även är goda kunder i kollektivtrafiken finns i årsrapporten till schweiziska bilpoolen Mobility (Mobility 2009). Där anges att 20 % av alla ägare till ett årskort för tåg- och kollektivtrafiken i Schweiz även är kunder i bilpoolen samt att 37 % av alla Mobilities kunder även äger någon form av kundkort (månadskort, årskort eller rabattkort) hos en kollektivtrafikoperatör. Enligt Mobility skulle 22 % av bilpoolskunderna, om inte poolen fanns, skaffa egen bil och kollektivtrafiken skulle då förlora 1,2 miljoner resekilometer per år.

## 3. Samarbetsformer

### 3.1 Inledning

Det finns många olika områden och former för samarbeten mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag. Nedan presenteras de samarbetsområden som har kunnat identifieras i en omvärldsstudie och illustreras med konkreta exempel.

Sammanställningen gör inget anspråk på att vara fullständig. Exempel från följande bilpoolsorganisationer har valts:

- Mobility (Schweiz)
- GreenWheels (Nederländerna)
- Cambio (Belgien)
- I-GO (USA)
- DB Carsharing (Tyskland)
- Denzel Mobility Car Sharing (Österrike)
- Mobizen och Keolis Car Share (Frankrike)

Kriterier för urvalet var att de valda bilpoolerna skulle kunna illustrera ett så brett spektrum av samarbetsformer med kollektivtrafikbolag som möjligt. I förarbetet för rapporten har ett större antal bilpooler undersökts.

### 3.2 Samarbete om marknadsföring

Gemensam marknadsföring är en vanlig samarbetsform mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag, särskilt om dessa har utvecklat en gemensam tjänst eller rabatterbjudande.

Det vanligaste marknadsföringssamarbetet är hänvisning till varandras tjänster på respektive hemsida. Den samarbetsformen förekommer hos nästan alla undersökta fall där ett marknadsföringssamarbete förekommer. Se tabell 2 för en sammanställning av marknadsföringssamarbeten hos de undersökta bilpoolerna.



*Bild 1: Utdrag ur en reklamfilm från Zürichs lokaltrafikbolag ZVV där kombinerad mobilitet med kollektivtrafik och bilpoolen Mobility lyfts fram. Filmen visades som bioreklam för att marknadsföra ett gemensamt mobilitetskort. Bild: ZVV*



Bild 2: Hänvisning till varandras hemsidor är vanliga i samarbetet mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag. Bilden ovan (till vänster) visar utdrag från det nederländska tågbolaget NS hemsida där bilpooler lyfts fram som en anslutningsmöjlighet till och från stationerna, med länk till bilpoolen Greenwheels hemsida (gulmarkerad). På liknande sätt finns en tydlig länk till tågbolagets hemsida på bilpoolen Greenwheels webbplats (till höger, med blå pilsymbol som är en del av tågbolagets logotyp.) Bild: NS respektive Greenwheels.

Marknadsföringssamarbetet kan dock sträcka sig vidare än så. Inte minst den schweiziska bilpoolen Mobility har ett långtgående marknadsföringssamarbete med flera kollektivtrafikbolag, både nationellt och regionalt. I samband med lanseringen av gemensamma kunderbidanden (exempelvis gemensamma kundkort) har Mobility och kollektivtrafikbolagen genomfört flera reklamkampanjer med affischering, bioreklam och även reklam för bilpoolen på kollektivtrafikfordon. Exempel är samarbetet med det nationella järnvägsbolaget SBB och lokaltrafikoperatören ZVV i Zürich som båda har genomfört flera reklamkampanjer där bilpoolen har ingått.



Bild 3: Marknadsföringssamarbetet mellan bilpoolen Mobility i Schweiz och det statliga järnvägsbolaget SBB omfattar gemensamma affischer, men även reklam på enstaka tågset som i exemplet ovan, med texten "Mobilitet börjar vid tågstationen". Bild: SBB. Alain D. Boillat.

Även de kollektivtrafikbolag som samarbetat med österrikiska Denzel Mobility Car Sharing och Cambio i Belgien har genomfört kampanjer riktade till kollektivtrafikresenärer för att marknadsföra samarbetet mellan bilpool och kollektivtrafik.

En förutsättning för gemensam marknadsföring verkar i samtliga undersökta fall vara att det finns någon form av gemensamt erbjudande till kunden. Hur nära marknadsföringssamarbetet mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag är varierar, troligen beroende på hur beprövat samarbetet är och hur stor potential kollektivtrafikbolaget ser i ett samarbete. Det schweiziska järnvägsbolaget SBB ser exempelvis bilpoolen Mobility som en strategisk partner för att gemensamt konkurrera med den privatägda bilen och har ett långtgående samarbete som sträcker sig från tjänsteutveckling till marknadsföring.

Tabell 2: Marknadsföringssamarbete hos de undersökta bilpoolerna.

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete	Hemsidor	Affischer, bildreklam	Reklam på/i kollektivtrafikfordon	Bio/TV-reklam
Mobility	CH	Med 16 regionala kollektivtrafikbolag	Nationella järnvägen m.fl.	Ja	Ja	Ja	Ja
GreenWheels	NL	?	Nationella järnvägen	Ja	?	?	?
Cambio	B	Bryssels lokaltrafik	Nationella järnvägen	Ja		Ja	
I-GO	USA	Chicagos lokaltrafik		Ja			
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen	Ja		Ja	
Denzel	A	8 regionala kollektivtrafikbolag	Nationella järnvägen	Ja		Ja	
Mobizen	F						
Keolis	F						

### 3.3 Integration i varandras hemsidor

Med integration i varandras hemsidor menas här att det på bilpoolens respektive kollektivtrafikbolagets hemsida finns mer avancerade kopplingar till samarbetsorganisationen än endast en länk som hänvisar till en annan hemsida. Ett exempel är när det går att boka poolbilar direkt från kollektivtrafikbolagets hemsida. Den formen av mer avancerad informationsintegration mellan två oberoende organisationer har endast kunnat hittas i samarbetet mellan Mobility och det schweiziska järnvägsbolaget SBB samt för DB Car Sharing och tyska Deutsche Bahn.

På SBBs hemsida går det att direkt logga in i Mobilitys bokningssystem så att en poolbil kan bokas från samma hemsida som en tågbiljett. Vid sökningar i SBBs elektroniska tidtabell finns målpunktsanpassad information om bilpooler. Om exempelvis en tågförbindelse mellan Zürich och Luzern söks anpassas informationslänkarna på resultatsidan, så att placeringen av den poolbil som står närmast tågstationen i Luzern visas och att bilen enkelt kan bokas (se bild 4).

Ett annat exempel på högre integration, men inom samma organisation, är DB Car Sharing som är helägt av tyska järnvägsbolaget Deutsche Bahn. Poolbilar i DB Car Sharing kan bokas på samma hemsida som järnvägsbiljetter från DB och all information finns integrerad på samma webbplats (se bild 5).

Tabell 3: Avancerad integration av hemsidestjänster hos de undersökta bilpoolerna.

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete
Mobility	CH		Nationella järnvägen
GreenWheels	NL		
Cambio	B		
I-GO	USA		
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen
Denzel	A		
Mobizen	F		
Keolis	F		



Bild 4: På järnvägsbolaget SBBs hemsida går det att logga in direkt till bokningen av Mobilitys poolbilar. Källa: SBB.

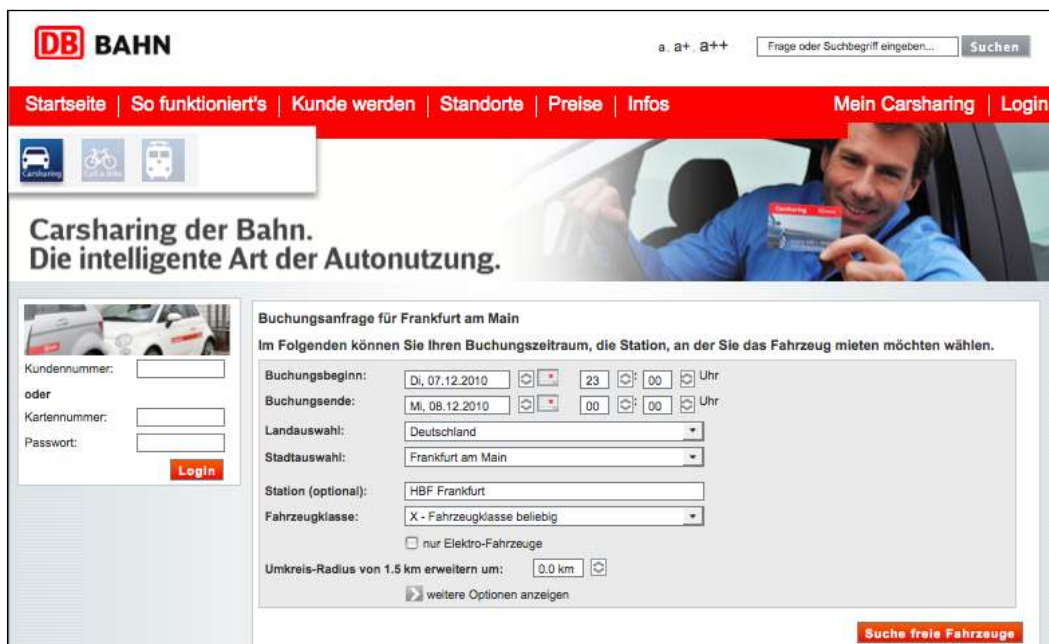


Bild 5: Tyska statliga järnvägsbolaget Deutsche Bahn erbjuder en egen bilpool och information och bokningsmöjligheter är integrerade i DBs hemsida. Bild: DB

### 3.4 Prova på erbjudanden

En vanlig förekommande samarbetsform är att bilpoolen erbjuder kollektivtrafikkunder prisvärda ”prova-på” erbjudanden, som möjliggör att de kan testa bilpoolen till ingen eller en låg fast kostnad. Vanligast är att månads- eller inträdesavgiften slopas för en provanslutning under en begränsad tid, ofta 1-4 månader.

Mobility i Schweiz erbjuder en fyra månaders provperiod för personer som har ett månads-, års- eller rabattkort hos en kollektivtrafikoperatör som samarbetar med bilpoolen (för närvarande 17 partners). Under provperioden betalar nyttjaren en något förhöjd tim- och kilometertaxa men ingen fast avgift och behöver inte binda sig att bli kund.

Liknande upplägg finns även hos GreenWheels i Nederländerna som då och då lanserar tidsbegränsade ”prova-på” erbjudanden för kollektivtrafikkunder med års- eller rabattkort. Även Denzel CarSharing i Österrike arbetar med tidsbegränsade erbjudanden. Enligt bilpoolens VD Christof Fuchs brukar ett tidsbegränsat ”prova-på” erbjudande som riktar sig till kollektivtrafikkunder leda till cirka 1000 nya bilpoolskunder per år.

Cambio i Belgien erbjuder ägare av ett årskort för tåget gratis anslutning till bilpoolen under det första året.

Tabell 4: ”Prova-på” erbjudanden för kollektivtrafikkunder hos de undersökta bilpoolerna.

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete
Mobility	CH	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen
GreenWheels	NL		Nationella järnvägen, tidsbegränsade erbjudanden
Cambio	B	Bryssels kollektivtrafik	Nationella järnvägen
I-GO	USA		
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen
Denzel	A	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen
Mobizen	F		
Keolis	F		

### 3.5 Gemensamt kundkort

De flesta undersökta bilpoolerna använder kort med RFID-chip för att identifiera föraren och för att öppna bilen. Dessa kort kan integreras med betal- eller identifikationskort som används av många kollektivtrafikbolag och det finns flera exempel på samarbeten som erbjuder ett gemensamt kort för både kollektivtrafik och poolbilar. Förutom att användaren endast behöver ett enda kort behöver användaren endast genomföra ett köp och (i vissa fall) endast betala en depositionsavgift för kortet.

Kanske tydligast marknadsförs den kopplingen av österrikiska järnvägsbolaget ÖBB som marknadsför sitt kundkort med argumentet att det även kan vara en ”bilnyckel” (se bild 6, överst). Även i USA finns ett kortsamarbete mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag, mellan bilpoolen I-GO och Chicagos lokaltrafik (Chicago Plus Card). Samarbetskortet innehåller två separata RFID-chip och nyttjaren har två helt separata konton utan administrativ koppling hos lokaltrafikbolaget och hos bilpoolen, men behöver bara ett kort som kan köpas vid ett enda tillfälle. Bilpoolen Mobility i Schweiz erbjuder kombinerade kort med flera olika kollektivtrafikoperatörer, både med nationella järnvägen och med regionala kollektivtrafikbolag, som exempelvis ZVV i Zürich. Särskilt i Zürich har kombinationen årskort för kollektivtrafik och bilpoolsabonnemang varit framgångsrik. Samarbetet påbörjades redan 2002 och i december 2009 firades den 10 000:e gemensamma kunden<sup>4</sup>.

Tabell 5: Gemensamma kundkort för bilpooler och kollektivtrafik.

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete
Mobility	CH	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen
GreenWheels	NL		Nationella järnvägen
Cambio	B		Nationella järnvägen
I-GO	USA	Med lokaltrafikbolaget	
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen
Denzel	A	Med flera regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen
Mobizen	F		
Keolis	F		

<sup>4</sup> Mobility, 2009, pressmeddelande.

[http://www.mobility.ch/en/pub/footer/press/press\\_releases/mobility\\_and\\_zvv.htm](http://www.mobility.ch/en/pub/footer/press/press_releases/mobility_and_zvv.htm)

## Discounted subscription

With an SBB subscription, the Mobility annual subscription costs CHF 100 less.



## DENZEL Mobility CarSharing

Seite drucken



### Die beste Auto-Bahn-Verbindung

JETZT exklusiv für ÖBB-Kunden

- Auto ab € 0,99 / Stunde
- Fahrguthaben inklusive
- kein Jahresbeitrag



Aktionsstrom von 01.10.2010 bis 31.12.2010

Details >>



### CHICAGO CARD PLUS/I-GO MEMBERSHIP

By selecting this option, you will be opening two accounts: a Chicago Card Plus account with the Chicago Transit Authority and an individual membership account with I-GO. You will receive a smartcard that provides access to I-GO cars, CTA buses and trains, and Pace buses. Please note that your online accounts for each will not be electronically linked, and you will manage them separately. This is a pilot program available only to applicants opening a new account with I-GO.

OPEN A:

NEW CCP/I-GO ACCOUNT



Das ZVV-Jahresabo mit Mobility. Nur CHF 25.- zusätzlich.

www.mobility.ch www.zvv.ch

Bild 6: Exempel på olika kombinationskort för bilpooler och kollektivtrafik. Uppifrån och ner: SBB-Mobility (Schweiz), ÖBB-Denzel CarSharing (Österrike), Cambio-STIB (Belgien), Chicago lokaltrafik- I-GO (USA), Deutsche Bahn med egen bilpoolsorganisation (Tyskland) samt Zürich Lokaltrafik-Mobility (Schweiz).

### 3.6 Rabatter för gemensamma kunder

Flera bilpooler och kollektivtrafikbolag erbjuder rabatterade paket till gemensamma kunder, exempelvis om ett års- eller månadskort för kollektivtrafik kombineras med anslutning till bilpool. Exempelvis får ägare av ett kombinerat kort för järnväg och bilpool i Nederländerna (NS-GreenWheels) tillgodoräkna sig den annars fasta månadsavgiften för bilpoolen för körningar, dvs. de får ”köra upp” sin fasta avgift. Hos tyska DB Carsharing får ägare av ett rabattkort för tåget tillgodoräkna sig rabattpoäng för bilpoolshyra på samma sätt som för biljettköp. Rabattsystemet kan jämföras med ”frequent-flyer” poäng eller SJs ”prio-poäng” och kunden kan byta poäng mot resor eller andra förmåner. Ett annat exempel är kollektivtrafikbolaget i Wien där köpare av årskort får en rabatt på cirka 200 kr på årsavgiften i bilpoolen. I Zürich kostar det endast 25 sFr per år (cirka 150 kr) att ”köpa till” bilpool till årskortet, i stället för det ordinarie priset på cirka 100 sFr i årsavgift om bilpoolsanslutningen köps separat. Kombinationstjänsterna är framgångsrika. Exempelvis 2008 hade cirka 10 000 personer i Zürich valt att kombinera årskortet för lokaltrafiken med anslutning till bilpoolen. För hela Schweiz var antalet Mobility-kunder med kombinationstjänster 34 400, drygt en tredjedel av samtliga bilpoolskunder 2009.<sup>5</sup>

Tabell 6: Utvecklingen av antalet kunder som nyttjar kombinerade tjänster för både bilpool och kollektivtrafik i Schweiz. Källa: Mobility 2010.

	2009	2008	Veränderungen	
			Absolut	in %
<b>Kombinierte Produkte öffentlicher Verkehr &amp; CarSharing</b>				
Anzahl Kunden mit kombinierten Produkten	34'400	31'300	3'100	9.9%
Partner ÖV	17	16	1	6.3%
	2009	2008	Veränderungen	
			Absolut	in %
<b>Kombinierte Mobilität Click &amp; Drive</b>				
Aktivierungen am SBB-Schalter (Neukunden)	3'300	2'800	500	17.9%
Anzahl Fahrten	9'500	6'100	3'400	55.7%

<sup>5</sup> Mobility 2010.

Tabell 7: Rabatterbjudanden för gemensamma kunder hos bilpooler och kollektivtrafikbolag

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete	Billigare medlemskap	Rabatt-poäng	Köra upp fast avgift	Billigare körning
Mobility	CH	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen	Ja			
GreenWheels	NL		Nationella järnvägen			Ja	
Cambio	B	Bryssels kollektivtrafik	Nationella järnvägen	Ja			
I-GO	USA						
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen		Ja		Ja
Denzel	A	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen	Ja			Ja
Mobizen	F						
Keolis	F						

### 3.7 Försäljning av varandras tjänster

För att bli kund i en bilpool genomförs i de flesta fall en prövning av den sökande, bl.a. om körkortsinnehav och betalningsanmärkningar. Den granskningen görs av bilpoolsorganisationen och först efter att en sökande blir godkänd kan den bli kund och nyttja bilarna. För försäljningen av kombinerade tjänster är detta en utmaning eftersom kunden inte enkelt och direkt kan köpa ett kombinerat kort och börja använda det direkt. Detta innebär att ett kombinerat kort måste beställas och kommer först med en viss fördröjning. För att göra försäljningsprocessen smidigare har bilpoolen Mobility och järnvägsbolaget SBB i Schweiz sedan 2009 fördjupat sitt samarbete för att även omfatta försäljning av bilpool på större järnvägsstationer. Nu är 50 stationer återförsäljare för Mobility där kunder direkt över disk kan bli kunder i bilpoolen – oavsett om de väljer en kombinerad tjänst med kollektivtrafiken eller ej. Prövning av körkort och kreditprövning genomförs av försäljningspersonalen och inom tre timmar kan ett fungerande kundkort hämtas ut på plats. Även hos Deutsche Bahn kan bilpoolsanslutning köpas direkt på större järnvägsstationer, dock med längre fördröjning. Däremot har ingen försäljning av kollektivtrafikkort genom bilpooler kunnat hittas.

En speciell form av försäljning av varandras tjänster är om poolbilar även görs tillgängliga till kollektivtrafikkunder utan att de är kunder i poolen. Den formen av samarbete har sedan 2008 prövats i Schweiz. Tågresenären kan, efter en

engångsregistrering, boka en poolbil vid destinationen, som ett tillägg till sin biljett. Bilen används som en hyrbil och användaren behöver inte vara kund i bilpoolen. Kortet som öppnar bilen hämtas ut på järnvägsstationen och återlämnas efter att bilen har använts. Alla ekonomiska transaktioner med kunden sker genom järnvägsbolaget, som även tar ekonomiskt ansvar för uthyrningen gentemot bilpoolen. Under 2009 har 3 300 järnvägs kunder aktiverat den möjligheten och har sammanlagt hyrt poolbil vid 9 500 tillfällen.<sup>6</sup>



*Bild 7: Klipp ur ett pressmeddelande från Mobility som annonserar det utökade försäljningssamarbetet med schweiziska järnvägen SBB. Källa: Mobility*

*Tabell 8: Direktförsäljning av varandras tjänster hos kollektivtrafikbolag och bilpooler.*

Bilpool	Land	Direkt försäljning av bilpool genom kollektivtrafikbolag	Direkt försäljning av kollektivtrafik genom bilpoolen	Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikresenärer (ej kunder i poolen)
Mobility	CH	Nationella järnvägen		Nationella järnvägen
GreenWheels	NL			
Cambio	B			
I-GO	USA			
DB CarSharing	D	Nationella järnvägen (samma bolag)	Nationella järnvägen (samma bolag)	
Denzel	A			
Mobizen	F			
Keolis	F			

<sup>6</sup> Mobility 2010

### 3.8 Samlokalisering

För att kombinationen bilpool och kollektivtrafik ska fungera väl är det värdefullt att bilarna finns i närheten av kollektivtrafiknoder. Det gör det enklare att skapa sammanhängande reskedjor. De flesta nationellt verksamma bilpooler i undersökningen har starkt fokus på att lokalisera sig i närheten av järnvägsstationer och, i mindre utsträckning, nära lokaltrafiknoder. Inte minst i städer med förhållandevis begränsat utbud av poolbilar ökar närheten till kollektivtrafiknoder även tillgängligheten till bilarna. Kollektivtrafikbolag kan i vissa fall underlätta för etableringen av bilpooler nära stationer genom att upplåta parkeringsplatser, som de förfogar över, till bilpoolen.

Närheten till järnvägsstationer är exempelvis en viktig del i samarbetet mellan GreenWheels och nederländska järnvägsbolaget NS. GreenWheels har bilar vid över 70 järnvägsstationer i landet. I Chicago har bilpoolen I-GO placerat sina bilar i närheten av tunnelbanestationer och i Tyskland finns DB CarSharing vid järnvägsstationer i 130 städer. Av Denzel CarSharings cirka 200 poolbilar i Österrike finns 50 i omedelbar närhet till järnvägsstationer och i Schweiz finns poolbilar vid 337 tågstationer (2009). Bilpoolen Mobizen i Paris har de flesta av sina bilar i områden som ligger på gångavstånd till tunnelbanestationer.

Tabell 9: Systematisk samlokalisering av bilpool till kollektivtrafiknoder.

Bilpool	Land	Regionalt samarbete	Nationellt samarbete	Fokus på järnvägsstationer	Fokus på lokaltrafik
Mobility	CH	Ja, omfattande	Ja	Ja	Ja, i viss mån
GreenWheels	NL		Nationella järnvägen	Ja	
Cambio	B	Bryssels kollektivtrafik	Nationella järnvägen	Ja	I viss mån
I-GO	USA	Chicagos lokaltrafik		Ja	Ja
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen	Ja	
Denzel	A	Med de flesta regionala samarbetspartners	Nationella järnvägen	Ja	I viss mån
Mobizen	F				I viss mån, nära tunnelbanestationer
Keolis	F				

### 3.9 Hel- eller delägarskap i bilpooler

Det finns exempel där kollektivtrafikbolag själva äger eller driver bilpooler eller är delägare av en bilpool. Detta kan ses som ett logiskt steg för att utvidga sitt mobilitetsutbud eller skapa en bilpoolsmarknad om det inte redan finns etablerade samarbetspartners. Det är oftast stora kollektivtrafikoperatörer som står bakom den samarbetsformen. I Frankrike är det främst stora kollektivtrafikoperatörer (Veolia, Keolis) som står bakom bilpoolutvecklingen. Bilpoolen Mobizen ägs av Veolia och expanderar mest i Paris. Keolis har startat bilpooler i flera franska städer (Pau, Lille) och har som mål att expandera. Det är intressant att konstatera att de undersökta franska bilpoolerna än så länge inte har något nämnvärt samarbete med kollektivtrafiken, fastän de ägs av kollektivtrafikoperatörer.

I Tyskland finns ett stort antal regionala bilpooler, men Deutsche Bahn har ändå valt att starta en egen, nationell bilpool med fokus på tågresenärer och där är integrationen mellan tåg- och bilpoolstjänster tydlig. En något ovanlig lösning finns i Belgien där flera regionala kollektivtrafikbolag är delägare i en bilpool, som drivs i samarbete med det tyska bilpoolföretaget Cambio. Sedan 2009 är även det nationella järnvägsbolaget delaktigt genom sin avdelning som äger och förvaltar järnvägsstationer.

Tabell 10: Kollektivtrafikbolag som helt eller delvis äger bilpooler.

Bilpool	Land	Kollektivtrafikbolag är delägare av bilpool	Kollektivtrafikbolag är helägare av bilpool	Annat om ägandeformen
Mobility	CH			Kooperativ
GreenWheels	NL			Privat bolag
Cambio	B		Flera kollektivtrafikbolag	
I-GO	USA			Icke-vinstdrivande bolag
DB CarSharing	D		Nationella järnvägen (samma bolag)	
Denzel	A			Privat bolag
Mobizen	F		Veolia	Stor internationell kollektivtrafikoperatör
Keolis	F		Keolis	Stor internationell kollektivtrafikoperatör, ägs av franska järnvägen SNCF

## 4. Diskussion och rekommendationer

De beskrivna exemplen visar tydligt att det finns många beröringspunkter och möjligheter till samarbeten mellan bilpooler och kollektivtrafik, men belyser även olika grader av samarbete. Särskilt exemplet från Mobility i Schweiz visar att samarbetet kan utvecklas stegvis och fördjupas över tid om båda parter ser fördelar med det.

De enklaste samarbetsformerna är hänvisningar till varandras tjänster och hemsidor samt möjligheten att enkelt prova på bilpoolen för kollektivtrafikkunder. Dessa innebär endast en låg kostnad och därmed en låg instegströskel. Risken av ett sådant samarbete är liten, men troligen störst för kollektivtrafikbolaget, om bilpoolen visar sig vara en aktör som inte kan leva upp till förväntningarna och kunderna blir missnöjda. Den risken kan dock enkelt minimeras genom kontroll av kvaliteten av bilpoolstjänsten samt bilpoolens ekonomiska stabilitet. I ett första skede är det troligen bilpoolen som vinner mest på ett marknadsföringssamarbete med kollektivtrafikbolag, eftersom kollektivtrafiken har ett betydligt större kundunderlag. Leder första steget till ett fördjupat samarbete, som tydligt ökar antalet bilpoolskunder, innebär dock samarbetet även konkreta fördelar för kollektivtrafikbolaget. Till dessa hör en ökad försäljning av resetjänster till bilpoolskunder, men även att kunna erbjuda mer kompletta mobilitetstjänster och därmed bli ett mer attraktivt alternativ till den privata bilen.

Svenska kollektivtrafikoperatörer rekommenderas därför att undersöka möjligheterna till ett samarbete kring marknadsföring och prova-på erbjudanden, med bilpooler som uppfyller vissa kvalitetskrav. En utgångspunkt för formulering av kvalitetskrav kan vara underlaget som utvecklades för samarbetet mellan bilpooler och Västtrafik.

Ett nästa, symboliskt viktigt steg i ett partnerskap mellan bilpooler och kollektivtrafik är att skapa gemensamma reskort som fungerar för båda systemen. En så tydlig, gemensam tjänst klargör för allmänheten att samarbetet har skapat en ny mobilitetstjänst, vidare att ett gemensamt reskort skapar möjligheter till att ge kunder rabatter. Exemplet från kortsamarbetet mellan I-GO och Chicagos kollektivtrafik visar att det, genom att använda två chip på samma kort, går att utveckla ett gemensamt kort utan att behöva integrera systemen helt. Ett gemensamt kort är en ny tjänst som kan marknadsföras och skapa intresse för bilpooler hos en större grupp kunder. Bilpooler är för många fortfarande ett nytt och okänt fenomen, som man kan uppleva som osäkert. Ett tydligt formaliserat samarbete (med ett gemensamt kort) mellan en välkänd transportaktör och bilpoolen, visar för allmänheten att bilpoolen kan betraktas som seriös och tillförlitlig. Därför rekommenderas bilpooler och kollektivtrafikbolag som redan har viss erfarenhet av tidigare samarbete att undersöka möjligheten att införa och marknadsföra ett gemensamt kort. Helst ska kortet förknippas med rabatter som gör det billigare för kunden att välja kombinationslösningen än att välja varje tjänst för sig.

Samarbeten med kollektivtrafikbolag på nationell nivå är på lång sikt viktiga för bilpoolerna, men även svårast att få till stånd. För att ett samarbete ska vara intressant för kunder och kollektivtrafikbolag krävs att bilpoolstjänsten finns tillgänglig i stora delar av landet. En konsolidering av bilpoolsmarknaden, exempelvis genom sammanslagningar eller genom att en aktör expanderar över

hela landet, skulle underlätta för ett samarbete med järnvägsbolag. Detta illustreras tydligt av skillnaden mellan Tyskland och Schweiz. I Schweiz dominerar bilpoolsmarknaden av en stor nationell bilpool som är en stark och attraktiv samarbetspartner för järnvägsbolag och kollektivtrafikoperatörer. I Tyskland finns ett stort antal lokala bilpooler som inte har någon nationell spridning och därmed inte är intressanta som samarbetspartners för järnvägsbolaget. För att råda bot på bristen på en nationell lösning har därför järnvägsbolaget själv startat en bilpool, men den poolen är förhållandevis liten och täcker endast en mindre del av den tyska bilpoolsmarknaden.

Avgörande för ett långsiktigt framgångsrikt samarbete mellan bilpooler och kollektivtrafikbolag är att båda parter ser en tydlig vinst i det – antingen genom att öka varandras kundunderlag eller genom att samarbetet möjliggör att skapa en attraktiv tjänst som var och en inte förmår att leverera själv. Eftersom bilpooler kompletterar kollektivtrafikens svaga sidor – flexibilitet i tid och plats – öppnar ett samarbete möjligheten att skapa en mobilitetstjänst som täcker kundernas hela resbehov och därmed på allvar kan konkurrera med den privatägda bilen. Den visionen kräver dock att kollektivtrafikbolagen har som mål att bli ett seriöst alternativ till att äga en egen bil.

*“Det viktigaste för oss är vad vi kallar “mobilitetskedja”: Det ska vara enkelt att ta sig till och från stationen med olika färdssätt, som en privat bil, en poolbil, cykel, spårvagn, buss etc. Poolbilarna från Mobility är ett viktigt element i den strategin. Att hela mobilitetskedjan är så smidig och bra som möjligt är avgörande för attraktiviteten i kollektivtrafiken. Kunderna vill nyttja de mest effektiva transportlösningarna för att komma från A till B. Exempelvis för en skidutflykt, då ska man kunna åka tåg och ta en fyrhjulsdriven Mobility-bil vid stationen för sista biten”.*

Danielle Pallecci, talesperson för Schweiziska Järnvägen SBB

## 5. Källor

Richard Katzev, David Brook & Matthew Nice, 2001, The effects of car sharing on travel behaviour: analysis of CarSharing Portland's first year. *World Transport Policy and Practice*, Vol. 7, Number 1, 2001, Eco-Logica.

Ryuichi Kitamura, 1989, A causal analysis of car ownership and transit use. *Transportation*, Vol.16, Nr. 2., Springer.

Mobility Car Sharing, 2010: *Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2009*. Mobility, Luzern.

Muheim, P. P. (1998). *Car Sharing - the key to combined mobility*. Bern, Switzerland, Energie 2000, Bundesamt für Energie.

Karl Steininger, Caroline Vogl and Ralph Zettl, 1996, Car-sharing organizations : The size of the market segment and revealed change in mobility behavior , *Transport Policy*, Vol. 3, Issue 4, 1996, p.177-185, Elsevier.

Vägverket, 2003, *Gör plats för svenska bilpooler!* Vägverket Publikation 2003:88.

ZVV: Reklamfilm för kombinerat kort kollektivtrafik-bilpool, Zürich;  
<http://www.youtube.com/watch?v=2CXcxHHWmsw>

Andra källor:

Respektive bilpools och kollektivtrafikbolags webbplats.

Intervjuer med företrädare för bilpooler och kollektivtrafikbolag.

# Bilaga 1

## Bakgrundsinformation om utvalda bilpooler

Nedan presenteras kort bakgrundsfakta till ett antal utvalda bilpooler som har använts som exempel i kartläggningen. Källa till informationen är, om inget annat anges, bilpoolens egen hemsida eller intervjuer med företrädare för bilpoolen.

### Green Wheels, Nederländerna

Greenwheels är den största bilpoolen i Nederländerna och är verksam i hela landet. Poolen är privatägd och drivs kommersiellt. Greenwheels och det nederländska statliga järnvägsbolaget har haft ett exklusivt samarbete i över 10 år och Greenwheels-bilar finns stationerade vid 80 tågstationer.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Kommersiell, privat pool	
Verksam i	Nederländerna	
Nationell/lokal	Nationell	
Antal kunder	Okänt	Poolen vill inte lämna ut uppgiften
Antal fordon	Okänt	”
Antal stationer	Okänt	”
Hemsida	<a href="http://www.greenwheels.nl">www.greenwheels.nl</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationellt	Lokalt
Marknadsföring	Ja	
Hänvisning till varandras tjänster	Ja	
Prova på erbjudanden	Ja	
Rabatter för gemensamma kunder	Ja	
Kortsamarbete	Ja	
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering	Ja, på 80 tågstationer	
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		

## I-GO, Chicago, USA

I-GO är en icke-vinstdrivande bilpool i Chicago, som startades 2002 av organisationen Center for Neighbourhood Technology. I-GO har 15 000 kunder och 220 bilar i och kring Chicago. Bilpoolen har sedan 2009 ett samarbete med Chicago Transit Authority (CTA) och delar ett gemensamt kundkort, som kan användas för bilarna, men även för all kollektivtrafik i Chicago. Detta är det första, och enda kortsamarbete mellan en bilpool och ett kollektivtrafikbolag i USA, enligt vår kartläggning. Rent administrativt är dock kundkontona inte sammankopplade. Cirka en av tre nya kunder hos I-GO väljer kombinationskortet med kollektivtrafik.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Icke-vinstdrivande, privat pool	Startad av en NGO, har som mål att tillhandahålla miljöanpassade färd sätt
Verksam i	Chicago, USA	
Nationell/lokal	Lokal	
Antal kunder	Ca 15 000 (2010)	
Antal fordon	220	
Antal stationer	Okänt	
Hemsida	<a href="http://www.igocars.org">www.igocars.org</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationellt	Lokalt
Marknadsföring		Ja
Hänvisning till varandras tjänster		Ja
Prova på erbjudanden		
Rabatter för gemensamma kunder		
Kortsamarbete		Ja
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering		Ja, nära tunnelbanestationer
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		

## DB Carsharing, Tyskland

DB Carsharing är den största bilpoolsorganisationen som är helt ägd av en nationell kollektivtrafikoperatör, Deutsche Bahn. Poolbilarna är koncentrerade till tågstationer och tjänsten riktar sig i första hand till DBs järnvägs kunder. Eftersom tåg- och bilpools kunder handlar hos samma företag är tjänsterna väl integrerade, eJaempelvis genom samma kundnummer och att både köp av poolbil och tågresor ger bonuspoäng, som kan nyttjas hos DB. DB Carsharing har ett samarbete med bilpoolen Mobility i Schweiz vilket ger kunderna i båda poolerna tillgång till varandras bilar. Bilarna kan bokas på respektive hemsida på samma sätt som en bil i den ”egna” poolen bokas och även faktureringen sker genom den egna poolen. Därmed har kunder i DB Carsharing på ett enkelt sätt även tillgång till ett stort antal bilar i Schweiz. Även i vissa städer i Nederländerna kan bilar bokas genom DB Carsharing.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Kommersiellt bolag, ägt av statsägda Deutsche Bahn AG	
Verksam i	Tyskland	
Nationell/lokal	Nationell	
Antal kunder	Ca 30 000 (2010)	
Antal fordon	> 2 000, osäkra uppgifter	
Antal stationer	1 600	
Hemsida	<a href="http://www.dbcarsharing.de">www.dbcarsharing.de</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationellt	Lokalt
Marknadsföring	Ja	
Hänvisning till varandras tjänster	Ja	
Prova på erbjudanden		
Rabatter för gemensamma kunder	Ja	
Kortsamarbete	Ja	
Försäljning av varandras tjänster	Ja	
Samlokalisering	Ja, finns endast vid tågstationer	
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)	Flytande övergång till biluthyrning	
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag	Helägt av Deutsche Bahn	

## Denzel Mobility Car Sharing, Österrike

Denzel Mobility Car Sharing (DMCS) är Österrikes dominerande bilpool och startades av biluthyrningsföretaget Denzel Gruppe 1997. Bilpoolen har i många år haft ett tekniskt samarbete med Mobility Car Sharing i Schweiz och sedan 2008 samägs bilpoolen av Denzel Gruppe och Mobility. Poolen har sedan 2010 ett exklusivt avtal med det nationella järnvägsbolaget ÖBB om att erbjuda bilpoolstjänster i anslutning till järnvägsstationer. DMCS har ett omfattande kortsamarbete med järnvägsbolaget ÖBB och erbjuder en rad kombinationskort med olika målgrupper, från privatpersoner till företagskunder.

Kombinationskunder får rabatter hos båda parter. DMCS har även samarbeten med ett flertal regionala kollektivtrafikoperatörer, som Wiener Linien (kollektivtrafikbolag för Wien), SVV Salzburg, Linzlinien och åtta regionala operatörer till. Samtliga erbjuder en rabatterad bilpoolsanslutning till ägare av årskort för kollektivtrafiken.

		<b>Kommentar</b>
Organisationsform, ägare	Kommersiellt bolag	Sedan 2008 till 50 % ägt av biluthyrningsföretaget DENZEL Gruppe och Mobility CarSharing Schweiz
Verksam i	Österrike	
Nationell/lokal	Nationell	
Antal kunder	11 500	
Antal fordon	200	
Antal stationer	100	
Hemsida	<a href="http://www.carsharing.at">www.carsharing.at</a>	

<b>Samarbete med kollektivtrafik</b>	<b>Nationellt</b>	<b>Lokalt</b>
Marknadsföring	Ja	Ja
Hänvisning till varandras tjänster	Ja	Ja
Prova på erbjudanden	Ja	Ja
Rabatter för gemensamma kunder	Ja	Ja
Kortsamarbete	Ja	Ja
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering	Ja	?
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		

## Mobility Car Sharing, Schweiz

Mobility Car Sharing är en av världens största bilpooler och den klart största poolen mätt i relation till landets invånartal. Mobility grundades 1997 genom en fusion av två lokala bilpoolsorganisationer som båda startades 1987 med målet att skapa en nationell bilpoolsorganisation. Mobility är organiserat som ett medlemskooperativt företag, där medlemmarna är andelsägare av verksamheten. Sedan några år tillbaka är det dock även möjligt att nyttja bilpoolen utan att bli andelsägare. Då slipper man insatsen (ca. 8 000 kr) men betalar något högre avgift och har ingen rösträtt. Cirka hälften av Mobilitys kunder är delägare i kooperativet. Mobility har ett långtgående samarbete med flera kollektivtrafikbolag, främst det nationella järnvägsbolaget SBB men även lokala kollektivtrafikbolag. Totalt hade Mobility år 2009 ett samarbete med 17 kollektivtrafikbolag. Samarbetet med SBB och andra kollektivtrafikbolag är tätt och strategiskt med målet att tillsammans erbjuda ett attraktivt alternativ till den privatägda bilen.

Genom ett samarbete med den tyska bilpoolen DB CarSharing samt Denzel Mobilit Car Sharing har Mobility-kunder även tillgång till poolbilar i hela Tyskland och Österrike.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Medlemsägt kooperativ, opererar kommersiellt	
Verksam i	Schweiz	
Nationell/lokal	Nationell	
Antal kunder	93 700 (30.6.2010)	
Antal fordon	2 350	
Antal stationer	1 200	
Hemsida	<a href="http://www.mobility.ch">www.mobility.ch</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationellt	Lokalt
Marknadsföring	Ja	Ja
Hänvisning till varandras tjänster	Ja	Ja
Prova på erbjudanden	Ja	Ja
Rabatter för gemensamma kunder	Ja	Ja
Kortsamarbete	Ja	Ja
Försäljning av varandras tjänster	Ja	
Samlokalisering	Ja	?
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)	Ja	
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		

## Cambio, Belgien

Cambio Belgien är en nationell bilpool som startades 2002 av den ideella organisationen Taxistop inom ramen av EU-projektet MOSES. För att undvika att behöva utveckla bilpoolstjänster från grunden valde Taxistop redan från början ett samarbete med den tyska bilpoolsorganisationen Cambio. Redan tidigt inleddes ett samarbete med de regionala kollektivtrafikbolagen De Lijn (Flandern), TEC (Wallonien) och STIB (Bryssel). Sedan 2009 är även det statliga järnvägsbolaget SNCB involverat, genom sin avdelning som äger och förvaltar stationer. Alla samarbetspartners förutom TEC är även delägare i Cambio Belgien. Alla samarbetspartners marknadsför bilpoolen till sina resenärer och ”prova-på” rabatter erbjuds kollektivtrafikkunderna. Sedan starten 2002 har Cambio Belgien vuxit och finns nu i 19 städer och har över 10 000 kunder.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Privat bolag	Delägt av Belgiens regionala kollektivtrafikbolag STIB (Bryssel), DeLijn (Flandern) och det nationella järnvägsbolaget SNCB
Verksam i	Belgien	
Nationell/lokal	Ja, 19 städer	
Antal kunder	10 000 (ca)	
Antal fordon	361	
Antal stationer	150	
Hemsida	<a href="http://www.cambio.be">www.cambio.be</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationellt	Lokalt
Marknadsföring	Ja	Ja
Hänvisning till varandras tjänster	Ja	Ja
Prova på erbjudanden	Ja	
Rabatter för gemensamma kunder		Ja
Kortsamarbete		Ja
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering		
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag	Ja	

## Mobizen, Frankrike

Mobizen är en bilpool i Paris som startades som privat initiativ av tre personer år 2006. Sedan 2008 ägs Mobizen av den internationella kollektivtrafikgruppen Veolia. Mobizen har cirka 5 000 kunder och 123 bilar, samtliga i Paris (hösten 2010). Det är troligt att Veolia kommer att introducera Mobizen även i andra städer, men än så länge är tjänsten begränsad till Paris. Trots att ägaren är en kollektivtrafikoperatör har Mobizen än så länge inget samarbete med kollektivtrafikbolag.

		Kommentar
Organisationsform, ägare	Privat bolag	Helägt av kollektivtrafikbolaget Veolia
Verksam i	Frankrike	
Nationell/lokal	lokal, endast Paris	
Antal kunder	5 000 (ca)	
Antal fordon	123	
Antal stationer	?	
Hemsida	<a href="http://www.mobizen.fr">www.mobizen.fr</a>	

Samarbete med kollektivtrafik	Nationell	Lokal
Marknadsföring		
Hänvisning till varandras tjänster		
Prova på erbjudanden		
Rabatter för gemensamma kunder		
Kortsamarbete		
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering		
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		Ja

## Keolis Car Share, Frankrike

Även kollektivtrafikbolaget Keolis, ett franskt transportföretag som ägs av det nationella järnvägsbolaget SNCF, har börja med en bilpool i liten skala. Keolis driven en bilpool med ca 30 bilar i Lille sedan 2007 och planerar att introducerar sin bilpool i flera franska städer. Inget samarbete med kollektivtrafikbolag har kunnat identifieras.

		<b>Kommentar</b>
Organisationsform, ägare	Privat bolag	Helägt av kollektivtrafikbolaget Veolia
Verksam i	Frankrike	
Nationell/lokal	lokal, Lille	Planer för etablering i fler städer
Antal kunder	Ca. 1000	
Antal fordon	25	
Antal stationer	?	
Hemsida	<a href="http://www.keolis.com">www.keolis.com</a> -> shared cars	

<b>Samarbete med kollektivtrafik</b>	<b>Nationellt</b>	<b>Lokalt</b>
Marknadsföring		
Hänvisning till varandras tjänster		
Prova på erbjudanden		
Rabatter för gemensamma kunder		
Kortsamarbete		
Försäljning av varandras tjänster		
Samlokalisering		
Tillgång till poolbilar för kollektivtrafikkund (utan anslutning)		
Del-/helägarskap genom kollektivtrafikbolag		Ja



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)