



Stockholms
stad



Uppföljning av utvecklingen av bilpooler och bildelningstjänster i Stockholms stad Januari 2024

Januari 2024

Utgivare: [Miljöförvaltningen Stockholms stad](#)

Kontaktperson: Anna Lindén, anna.a.linden@stockholm.se

Konsult: Sweco; Jakob Hammarbäck, Lisa Lax Wallin, Åsa Wennblom,
Wilma Wallberg

Innehåll

Inledning	4
Uppdraget.....	4
Syfte	4
Metod	4
Kategorier av bilpooler	6
Utveckling i Stockholm.....	7
Översikt av allmännyttans nyproduktion	7
Befintliga aktörer	8
Utvecklingen under 2023.....	10
Fasta bilpooler.....	10
Analys – antal boende inom 400 meter från bilpoolsplats med stationära poolbilar	11
Friflytande bilpooler	13
Peer-to-peer bildelning	13
Bilpoolsbilarnas resor	14
Ambitioner för att utveckla verksamheten under 2024.....	14
Potential för fler bilpoolsbilar – behov av data	14
Utöver data – även främjande i praktiken	15
Potential för ökad elektrifiering	17
Medlemmar och användare av bilpool	18
Övriga kommentarer och medskick till Stockholms stad från aktörer inom bilpools- och bildelningstjänster	20
Slutsats	21

Inledning

Uppdraget

Miljöförvaltningen i Stockholms stad följer sedan 2012 utvecklingen av bilpooler och bildelningstjänster inom staden. I studien ingår bland annat att titta på hur många bilar som finns tillgängliga för allmänheten. Dessutom analyseras kommuninvånarnas närhet till bilpoolsplatser. Det har gjorts som en geografisk analys med syfte att visa hur många personer som bor inom 400 meters radie från en bilpoolsplats med stationära poolbilar.

Vidare har frågor ställts till de olika bilpoolsaktörerna gällande vad de vill att Stockholms stad kan bidra med för att hjälpa deras verksamheter. Därtill har frågor om hur deras ambitioner ser ut för att utveckla verksamheten under 2024 ställts.

Uppdraget har utförts av Sweco.

Syfte

Studien syftar till att ge en övergripande bild över utvecklingen av bilpooler och bildelningstjänster i Stockholm genom presentation av nuläget och utveckling över tid.

Metod

De olika aktörerna inom bilpools- och bildelningstjänster har kontaktats via e-post och telefon för att fylla i webbenkät och Excelfil med önskemål om uppgifter gällande:

- Antal öppna samt halvöppna poolbilar inom Stockholms stads kommungräns.
- Antal aktiva medlemmar inom Stockholms stads kommungräns.
- Placering av poolbilarna (kallas senare bilpoolsplatser)
- Den genomsnittliga körsträckan för en resa.
- Var fordonen parkeras, om det är hos privata fastighetsbolag, bostadsrättsföreningar, kommunala bostadsbolag eller fastighetsbolag, Stockholm Parkering, annat parkeringsbolag eller annan lösning.
- Hur ambitionerna ser ut för att utveckla verksamheten under år 2024.
- Om Stockholms stad kan påverka aktörernas utbud av poolbilar genom att ordna fler bilpoolsplatser för uthyrning till marknadsmässiga priser samt agera för att öka medvetenheten om bilpoolsalternativ.

- Potentiella laddningslösningar som eftersträvas för elektrifiering.
- Delningsalternativ gällande data för planering för att etablera fler bilpoolsplatser.

Vissa aktörer var inte villiga att redovisa antalet aktiva medlemmar, vilket delvis har motiverats av konkurrensskäl. Pga. bortfall i svar om medlemmar redovisas inte det djupare i denna rapport.

Det är viktigt att beakta att siffrorna bygger på aktörernas egna uppgifter.

Inom studien har antalet boende inom 400 meters radie från en fast bilpool tagits fram i GIS-programmet ArcGIS pro. Två metoder för analys har utförts i ArcGIS pro vilka redovisas i bilaga 1.

Kategorier av bilpooler

Det fanns tre typer av bilpooler tillgängliga för allmänheten i Stockholm under 2023:

1. Fasta bilpooler

Fasta bilpooler kallas även för stationära bilpooler och innebär att fordonen är knutna till parkeringsplatser där kunden hämtar och lämnar fordonet. Det kan finnas flera bilar stationerade på samma bilpoolsplats. Fordon kan förbokas i god tid innan det ska användas. Bilen hämtas och lämnas på samma plats.

Stationära bilpooler erbjuds i Stockholm av Volvo on demand, Kinto Share, Bilpoolen.nu, Elbilio, Ezeto, Hyre, Mabi, OurGreenCar, Stockholms Bilpool, Move About och OKQ8.

2. Friflytande bilpooler

Med friflytande bilpool avses att ett verksamhetsområde har definierats inom vilket bilen kan hämtas och lämnas varsomhelst. Det har senaste året endast funnits en aktör som erbjuder denna tjänst i Stockholm i och det är Aimo Share. Bilen kan inte förhandsbokas med längre framförhållning än 15 minuter. Bilarna får användas men inte lämnas när bokningen avslutas utanför verksamhetsområdet. Aimo Share har även låsta poolbilar, som får nyttjas av exempelvis företag eller bostadsrättsföreningar. Tidigare har bilen kunnat hämtas på ett ställe och få lämnas på valfri annan plats inom verksamhetsområdet, så länge det är på gatuparkering eller av företaget godkänd annan parkering. I december 2023 har Aimo Shares bilar flyttats från gatuparkering in i ett femtital utvalda parkeringshus¹. Användaren är fri att hämta poolbilen i ett garage och lämna i ett annat. Aimo Share kan därför inte längre räknas som en friflytande bilpool vilket innebär att det inte finns någon verksam aktör med friflytande bilpool i Stockholm.

3. Peer-to-peer bildelning

Detta är en lösning med privat bildelning med hjälp av ett plattformsföretag som sköter förmedling och betalning. Kunden och uthyraren gör upp om hur, var och när bilen ska hämtas och lämnas. Det finns ett relativt stort antal bilar

¹ <https://www.di.se/digital/bildelningstjansten-lamnar-gatorna-och-pressar-priserna/>

med god geografisk spridning inom staden. Vissa bilar hyrs dock ut sparsamt. Uthyrningen sker utifrån kriterier som uthyraren har definierat. Som ett exempel kan en uthyrare välja att inte hyra ut sin bil till personer under en viss ålder. Plattformar för privat bildelning som har bilar i Stockholm är GoMore och Lynk&Co (det sistnämnda erbjuder delning av bilar som leasas privat genom Lynk&Co)

Utveckling i Stockholm

Översikt av allmännyttans nyproduktion

Stockholms Stad använder gröna och flexibla parkeringstal sedan 2015, som ett ramverk för hur många parkeringsplatser byggherren ska bygga. De tre kommunala fastighetsbolagen StockholmsHem, Familjebostäder och Svenska Bostäder gick ihop 2019 och genomförde en gemensam upphandling av bilpool. Ramavtalet hade tre typer av avrop av bilpoolstjänster till nyproduktion, befintliga bostäder och ombyggnation. I ramavtalet 2019 angavs att det ska vara en poolbil per 50 lägenheter.

2022 genomförde StockholmsHem och Familjebostäder en ny upphandling. I det nya ramavtalet från 2022 anges en poolbil per 75 lägenheter.

Under åren 2019-2023 har det byggts 5524 lägenheter i 44 projekt. 2444 lägenheter har installerat bilpool (44%), 3080 har inte installerat bilpool.

Ungefär 48 poolbilar har installerats i 44 projekt, dvs en poolbil per 115 lägenheter. Om alla nyproduktionsprojekt hade installerat bilpool, en bil per 50 lägenheter så hade det blivit 110 poolbilar. Om samtliga byggprojekt 2019-2023 hade infört 1 poolbil per 20 lägenheter hade det blivit 276 poolbilar.

Om en poolbil ersätter 10 privatägda bilar hade det inneburit att fastigheterna hade kunnat byggas med 2760 färre parkeringsplatser. Detta motsvarar en byggkostnad på ungefär en miljard kronor för parkeringsplatser.

Sweco rekommenderar Stockholms stad att jobba fram en bilpoolsstrategi som genomsyrar samtliga nämnder och bolag, eftersom delad mobilitet är ett kraftfullt verktyg för att nå stadens olika mål.

Befintliga aktörer

De aktörer som erbjuder bilpools- eller bildelningstjänster presenteras i Tabell 1.

Tabell 1. Aktörer inom bildelning i Stockholms stad.

Aktör	Kommentar
Volvo On Demand	Fast bilpool som ägs av Volvo och introducerades under hösten 2019 i Stockholm för att ersätta Sunfleet. Olika modeller med olika drivmedel från Volvo och Polestar erbjuds.
Bilpoolen.nu	Fast bilpool vilken drivs av Bilpoolen AB. Har funnits i ett antal år i Stockholm. Företaget erbjuder flera olika typer av poolbilar av hybridmodell.
Stockholms bilpool	Fast bilpool. En ekonomisk förening som bildades 1998 och har ett mindre antal bilar i Stockholm och Solna. De är med i samarbetsföreningen BilCoop tillsammans med ett dussin andra bilpooler i Sverige och Norge. Stockholms bilpool är ett kooperativ som erbjuder flera olika modeller av bilar.
Move About**	Fast bilpool. Move About AB har funnits i Sverige sedan år 2008 och etablerade sig i Stockholm hösten 2015. Move About erbjuder elbilar av olika modeller.
Elbilio	Fast bilpool. Elbilio AB, dotterbolag till Mobility46, erbjuder elbilar och har funnits sedan 2018. Elbilio är i främst till för organisations- och företagskunder men har även poolbilar öppna för privatkunder i Stockholm.
KINTO Share	Fast bilpool som ägs av Toyota. Bildelningstjänsten presenterades första gången 2018 och etablerades i Stockholm under 2020. Olika modeller med olika drivmedel från Toyota erbjuds.
Hyre	Fast bilpool. Hyre grundades 2018 och har funnits i Stockholm sedan 2022. Företaget är ett samarbete mellan Møller Mobility Group och Hyre Management, där Møller Mobility Group är den största aktieägaren. Hyre erbjuder fossildrivna och eldrivna bilar i olika modeller.
Ezeto*	Fast bilpool. Ezeto AB. Startades 2021 och funnits i Stockholms sedan 2022. Via Ezeto kan användare hyra olika typer av skåpbilar som drivs på biobränsle.
Mabi	Fast bilpool. Mabi rent. Mabi har funnits i Stockholm sedan 1989. Från 2014 har företaget endast arbetat med hyrbilar. Mabi erbjuder olika modeller av fossildrivna och fossilfria bilar.

OurGreenCar	Fast bilpool. OurGreenCar AB. Företaget startades år och har funnits i Stockholm sedan år 2019. OurGreenCar erbjuder flera olika typ av fordon, samtliga är elektrifierade.
Aimo Share*	Tidigare friflytande bilpool. Företaget erbjuder 100 % elbilar. Aimo har en "Homezone" som täcker en del av Stockholm Stad samt delar av Solna och Sundbyberg, vari fordonen kan hämtas och lämnas. Bilarna laddas på så kallade laddgator samt "hotspots", som är parkeringsplatser med laddmöjlighet reserverade för Aimo. Hotspots finns runt om i Stockholm. Aimo drivs av japanska Sumitomo och har Stockholm som sin första och hittills enda etableringsort.
GoMore	GoMore erbjuder en plattform för samåkningstjänster och peer-to-peer bildelning. GoMore etablerade sig i Sverige år 2014. GoMore startades i Danmark år 2005 och finns nu i fem länder.
Lynk&Co*	Lynk&Co har funnits sedan 2016 och ägs av kinesiska företaget Zhejiang Geely Holding Group, som både säljer och hyr ut bilar. Företaget har funnits i Stockholm sedan 2021. Lynk&Co erbjuder peer-to-peer bildelning. Företaget erbjuder hybridbilar.
OKQ8**	OKQ8 har bilar som kan hyras per timme via app.

*Ezeto, Aimo Share och Lynk&Co är inte med i den årliga inventeringen i år eftersom de valt att inte svara.

**OKQ8 har under 2023 köpt upp Move About. Detta blev offentligt under perioden för bilpoolsinventeringen. I årets inventering hanteras Move About och OKQ8 som två skilda bilpooler.

Antal bilar för de olika typerna av bildelning som finns i Stockholms stad redovisas i

Tabell 2. Antalet användare redovisas inte för någon typ av bildelningstjänst pga. svårigheter att få in dessa uppgifter från bilpoolerna.

Tabell 2. Typer av bildelning i Stockholms stad och antal bilar.

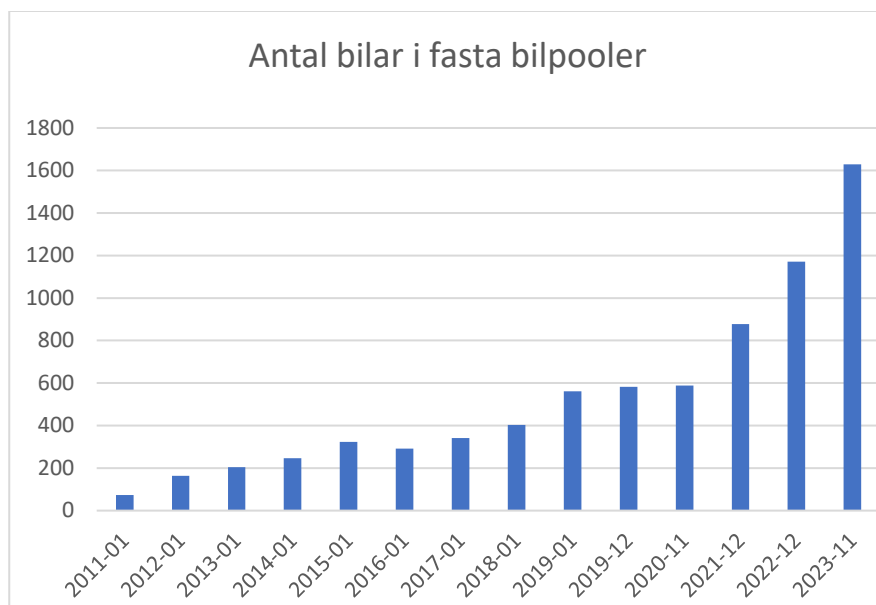
Typ av bilpool	Antal bilar
Fast	1629
P2P	1300
Summa	2929

Utvecklingen under 2023

Fasta bilpooler

Under 2023 ökade antalet bilar i de stationära bilpoolerna med cirka 40 procent (underskattning då flera aktörer saknas i statistiken).

Utvecklingen fram till 2023 redovisas i Figur 1.



Figur 1. Utveckling av antalet bilar i fasta bilpooler fram till och med år 2023. Under året ökade antalet fasta bilar med cirka 40 procent. För 2023 saknas data från Ezeto och Aimo Share. Aimo Share har tidigare år räknats som friflytande bilpool. Siffrorna är därmed underskattade.

I Tabell 3 redovisas antalet bilpoolsstationer i respektive stadsdelsområde inom Stockholms stad. En jämförelse görs mellan hur många bilpoolsstationer som fanns i stadsområdena år 2022 och år 2023. Resultatet visar att antalet bilpoolsstationer har ökat i samtliga områden.

Tabell 3. Antal bilpoolsstationer i Stockholms stads stadsområden år 2022 och 2023.

Stadsdelsområde	2023	2022	Ökning
Järva	18	6	12
Hässelby-Vällingby	15	10	5
Bromma	34	27	7
Kungsholmen	48	46	2
Norra innerstaden	104	103	1
Södermalm	106	97	9
Enskede-Årsta-Vantör	50	40	10
Skarpnäck	22	16	6
Farsta	12	6	6
Hägersten-Älvsjö	49	46	3
Skärholmen	3	2	1
Summa	461	399	62

Analys – antal boende inom 400 meter från bilpoolsplats med stationära poolbilar

I årets uppföljning av bilpooler och bildelningstjänster har det genomfört två GIS-analyser för beräkning av hur stor andel av Stockholm stads invånare som bor inom en 400 meters radie från respektive bilpoolsplats. Två GIS-metoder har genomförts då metoden som använts tidigare år ger en mer schablonartad beräkning jämfört med den nya metod som är mer träffsäker.

Figur 2 illustrerar placering av stationära poolbilar med svarta punkter och röda cirklar som markerar en 400 meters radie från respektive bilpoolsplats.

Enligt metod 1 som även använts under tidigare år visar siffror att det i december 2023 är 62 procent av Stockholms invånare som bor inom 400 meters radie från en fast bilpoolsplats. Detta är en ökning från 2022 då 59 procent av befolkningen bedömdes ha högst 400 meter till en bilpoolsplats.

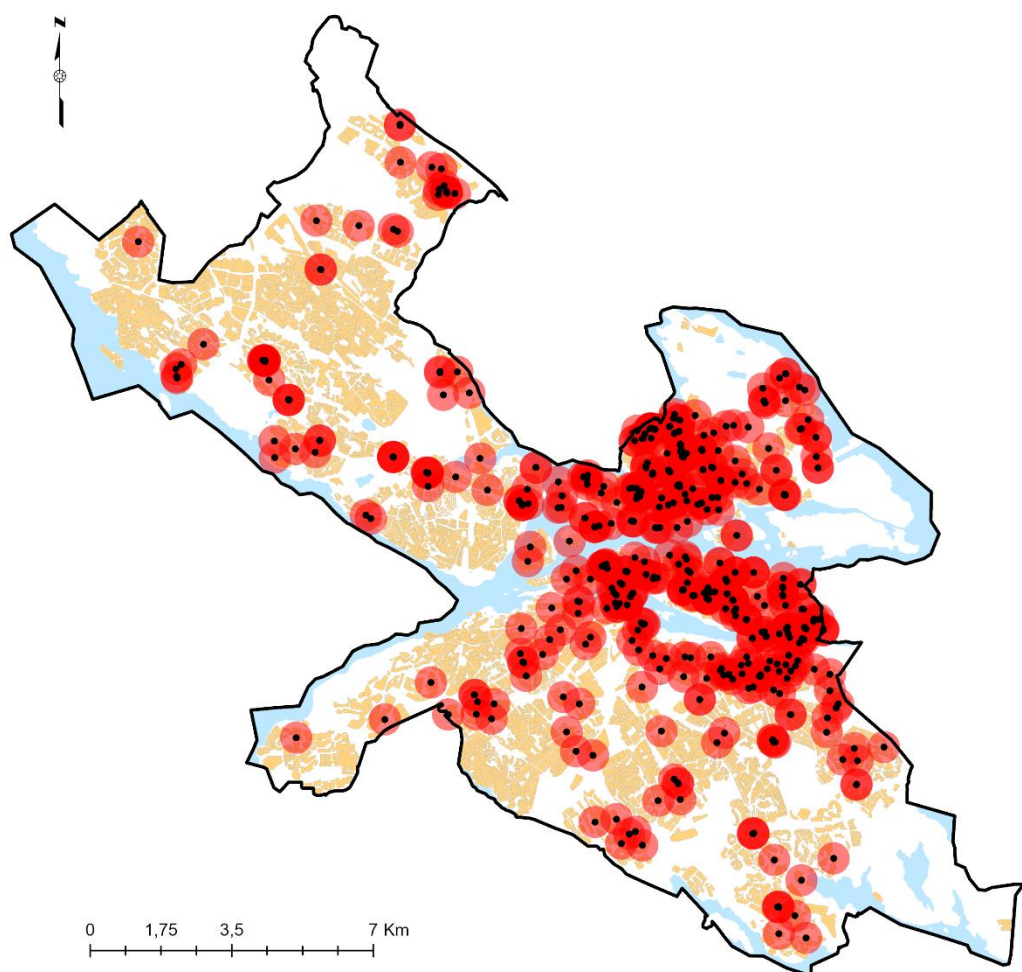
Enligt metod 2 visar siffror att det i december 2023 är 68 procent av Stockholms invånare som bor inom 400 meters radie från en fast

bilpoolsplats. Denna metod genomfördes inte under 2022, det finns därför inga jämförelsetal.

Skillnaden mellan resultatet i metoderna beror till största delen på att metod 1 baseras på att befolkningen i varje basområde relateras till hur stor yta som täcks in av de beräknade 400-metersradierna i respektive basområde. Detta innebär en mer schablonmässig beräkning då befolkningen inte nödvändigtvis bor på motsvarande yta utan till exempel kan vara koncentrerad till en viss del av området. Metod 2 är mer träffsäker genom att den istället beräknas utifrån var befolkningen faktiskt är folkbokförd.

Förslag till vidare utveckling av GIS-analysen för att ge ännu bättre uppfattning om potentialen.

- Antalet invånare inom 400 meter säger inte så mycket, speciellt inte om det kan finnas bergvägg, en å eller motorväg som barriär mellan invånaren och bilpoolsplatsen. Är det 400 meter fågelvägen eller faktiskt promenad som ska användas?
- Valet av 400 meter kan differentieras. Metodiken PTAL (Public Transport Accessibility Level) använder 640 meter (8minuter) eller 960 meter (12 minuters) gångavstånd.
- Hur många fasta bilpooler finns det runt varje tunnelbanestation och pendeltågsstation? Kollektivtrafikens noder är viktiga för multimodala resor, därför borde också Trafikförvaltningen SL vara beställare och mottagare av en sådan analys.
- Hur många kontorsplatser finns det runt varje fast bilpoolsplats? En stor del av omställningen mot delade transporter sker när arbetsgivare köper mobilitetstjänster.
- Hur många andra typer av tjänster finns inom cirkelarna med 400 meters avgränsning? Har den boende tillgång till hyrbil, elsparkcykel och leveransbox?
- Vilka poolplatser är mest bokade, och vilka är minst? Vad kan vi lära om placeringen av bilpoolsplatser?
- Stockholms Stad har tagit fram områdesdata för varje stadsdel som innehåller många statistiska data. Dessa borde korskoras med 400-meters modellen.



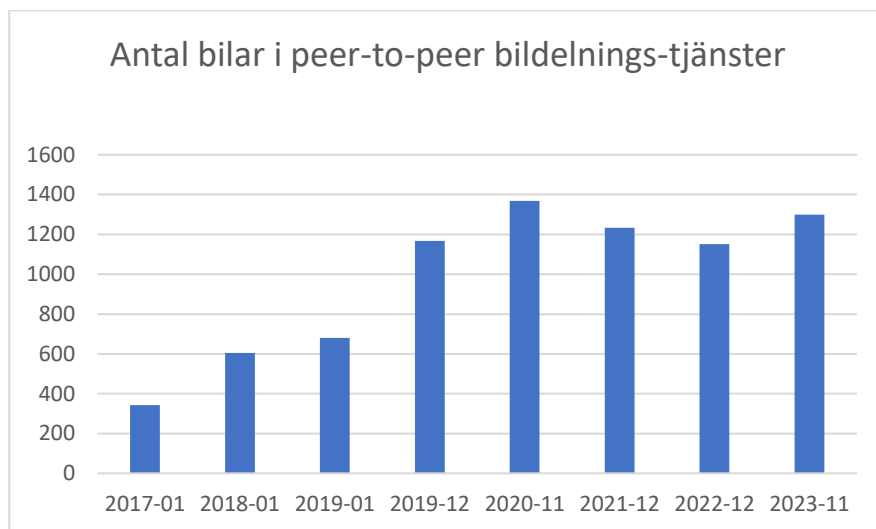
Figur 2. Bilpoolsplatser för fasta bilpooler markerade med svarta punkter. De röda cirklarna avser en radie på 400 meter mätt från respektive bilpoolsplats.

Friflytande bilpooler

Under 2023 ändrade Aimo Share affärsmodell till att ha sina bilar i garage. Därmed finns nu inga friflytande poolbilar i Stockholm eftersom Aimo Share ändrat affärsidé till att ha platser i garage (se Kategorier av bilpooler). Under de senaste tidigare åren, 2021 och 2022, fanns det 260 friflytande poolbilar i Stockholm.

Peer-to-peer bildelning

Antalet tillgängliga bilar inom peer-to-peer bildelning har legat på liknande nivåer under de fem senaste uppföljningarna, se Figur 3. Antalet tillgängliga bilar skiftar dag till dag då det är privatpersoners bilar som hyrs ut. En av aktörerna har vid en tidigare bilpoolsinventering uppgivit att en rimlig schablon kan vara att en bil genererar ca tio användare.



Figur 3. Stapeldiagrammet visar att antalet privata bilar på peer-to-peer plattformar ökade fram till 2020, men har fortsatt sjunka under 2022. Under år 2023 har antalet bilar ökat igen. Detta år, 2023, saknas data ifrån Lynk&Co som deltagit tidigare år.

Bilpoolsbilarnas resor

Under 2023 tillfördes en fråga gällande bilpoolsbilarnas resor. Frågan handlade om hur långt en genomsnittlig resa var per bokning under 2023. 7 av 11 aktörer valde att svara på denna fråga. En genomsnittlig resa var 82 kilometer per bokning under 2023.

Ambitioner för att utveckla verksamheten under 2024

Flera bilpoolsaktörer planerar en tillväxt av sin bilpoolsflotta. Några aktörer menar att de i Stockholmsområdet ser ett ökande intresse för att använda delade bilar istället för att äga en bil. En aktör nämner att de kommer samarbeta med fastighetsbolag och BRF.

En av aktörerna nämner också att fokus ligger på att göra bilarna mer lättillgängliga och synliga. För att lyckas med det vill de bland annat ha parkering på gatumark eller annan utomhusparkering.

Flera aktörer skriver att de är drivande inom elektrifiering. En annan aktör svarar att de tänker utöka elektrifieringen samtidigt som de kommer minska sin aktivitet i Stockholm på grund av parkeringskostnaderna.

Potential för fler bilpoolsbilar – behov av data

Eftersom transportdata är mycket viktigt för den regionala och kommunala planeringen av mobilitetstjänster så fick aktörerna en

fråga kopplat till detta. Frågan gällde på vilket sätt de vill ta del av data från Stockholms stad för att kunna planera etablering av bilpool, hämta kartdata eller GIS-filer.

Sammanfattning av aktörernas svar

- Demografidata, främst i kartform
- Bildata
- Parkeringsdata
- Frekvensen av kollektivtrafikresenärer vid stationer
- Företagsinformation i olika områden
- Visuellt verktyg där det syns vart det finns tillgängliga snabbbladdare

Några av aktörerna svarar att de i dagsläget inte har behov av att ta del av data från Stockholms stad. En aktör svarar att de gärna vill se kartor av hur många människor som bor i olika områden och hur många som åker via kollektivtrafiksstationer. En annan aktör säger att det gärna ser att GIS och kartfiler finns tillgänglig via en API.

En aktör nämnde att den data de ansåg som relevant är demografidata, bildata, parkeringsdata och företagsinformation. För data gällande demografi är ålder, inkomst, antal boende per hushåll och boendedensitet av intresse. Gällande bildata är aktören intresserad av att se data för antal bilar per hushåll, genomsnittlig ålder av bilarna och andel elbilar på bilparker.

För parkeringsdata är de intresserade av antal parkeringsplatser och antal utfärdade boendeparkeringstillstånd. För företagsinformation menar aktören att det av intresse dels antal organisationer eller företag inom ett område. Dels genomsnittliga antal anställda per företag i ett område.

En annan aktör säger att flera öppna laddplatser hade bidragit till utvecklingen av bilpoolsetableringen i Stockholms stad. De svarar även att de gärna ser att det fanns ett visuellt verktyg för att visa tillgängligheten av öppna snabbbladdare inom staden. En aktör nämner att utökning av stationsnätverk och bilar genomförs med hjälp av data för att placera bilar där det finns störst behov.

Utöver data – även främjande i praktiken

Aktörerna berättade vad de behöver från staden för att utveckla sitt erbjudande till användare.

Sammanfattning av svar

- Möjlighet till bra parkeringsplats. Parkeringsplatserna ska vara:
 - Subventionerade
 - Synliga
 - I attraktiva lägen
 - Rymliga
 - Försedda med laddstolpar utifrån behov
- Stöd i praktiken från Stockholms stad
 - Exempelvis genom marknadsföring

Ett flertal av aktörerna vill ha möjligheten till bra parkeringsplatser på olika sätt. Flera nämner att Stockholms stad behöver verka för att skapa förutsättningar för delade bilar, till exempel genom att främja bra parkeringsplatser för bilpoolsbilar. Några av aktörerna efterfrågar information om tillgängliga p-platser med befintliga eller planerade laddstolpar. En aktör önskar att staden ger informationen om tillgängliga parkeringsplatser likvärdigt till samtliga aktörer.

Flera aktörer nämner att de vill se billigare parkeringsplatser för bilpoolsbilar. En aktör vill ha subventionerad parkering för bilpoolsbilar och pekar på Finland, Tampere som en vägvisare i hur det kan göras. En annan aktör presenterar pilotprojekt som en idé och förtydligar med exempel från Norge och Danmark där parkering på allmän platsmark tillgängliggörs för bilpoolsbilar.

En aktör vill att Stockholms stad jobbar politiskt för att parkering, trängselskatter och momsreduceringar kommer upp på den nationella dagordningen. Aktören menar att detta kommer att underlätta för kommersiella aktörer att etablera och driva bildelning med subventionering.

En annan aktör nämnde tre punkter som de behövde från Stockholms stad gällande parkering. Första punkten var att dedikera parkeringsplatser för bilpoolsplatser på gatumark eller tomtmark i anslutning till gatan. Aktören menar på att platser bör ha en jämn spridning över staden och vara tydligt markerade för att kännedomen om bilpooler ökar. Ett förslag var att exempelvis tillge de sista tre platserna innan en gatukorsning till bilpooler. Den andra punkten är att bilpoolsaktörer ska få förtur till parkeringsplatser på Stockholm Parkerings anläggningar. Andra offentligt ägda parkeringar är också av intresse menar de. Den tredje punkten är att

bilpooler bör placeras på "bästa läge" i Stockholm Parkerings anläggningar. De förtydligar att "bästa läge" innebär en plats där det är lätt att hitta bilen och där privatbilister måste passera bilpoolsbilar för att påminnas om att det finns ett miljövänligare alternativ.

Ytterligare svar från aktörerna är att det borde ske en generell översyn av Stockholms Parkerings parkeringsplatser som är avsedda för bilpoolsbilar. De menar att idag är många parkeringar trånga och svåra att parkera på vilket leder till många parkeringsskador. De anser också att parkeringsplatsernas placering bör ses över för att säkra god synlighet i anslutning till garageentrén eller där många människor passerar. Aktören tydliggör att exponering bidrar till en ökad övergång till delad mobilitet.

En annan aktör svarar att de vill att Stockholms stad marknadsför bilpoolsaktörerna. Det fanns också en tanke om att flera kommunala och statliga myndigheter bör vara föregångare genom att använda bilpooler och på så sätt sätta positivt exempel.

Potential för ökad elektrifiering

Aktörerna ställdes frågan om vilken typ av laddning och olika lösningar de behöver för ökad elektrifiering.

Sammanfattning av svar

För att bilpoolsaktörerna ska kunna göra en omställning till elektrifierade fordon ser de:

- Behov av laddstolpar med minst 11kW
- Delade bilar har större behov av snabbladdning
 - Behov laddstolpar med 22kW
- Behov av dedikerade parkeringsplatser med Typ-2-laddare och hög kapacitet.
- Behov av subventionerade parkeringsplatser med laddare

Flera aktörer svarade att de behövde laddstolpar med minst 11 kW. Några aktörer nämnde att de ville ha laddstolpar med 22 kW. En aktör svarade att för att de skulle kunna ställa om deras fordonsflotta till rena elbilar önskar de 22kW 3*32A med typ 2-anslutning. Laddningen ska kunna starta direkt och laddkabeln pluggas i direkt utan att användaren behöver använda tagg för att starta laddningen.

Flera aktörer pekar på skillnaden i behov av laddeffekt för privata kontra delade fordon, där modellen för delade fordon bygger på att

de har en högre nyttjandegrad. Privata fordon klarar sig på långsamladdning eftersom de står stilla en större del av tiden. För delade fordon behövs ett nätverk för snabbare laddning med en hög laddkapacitet så att användningen kan vara så hög och resurseffektiv som möjligt.

En aktör vill ha fler laddplatser på gatumark och för boendeparkering. Flera andra aktörer menar att de behöver dedikerade parkeringsplatser med typ 2-laddare. En annan aktör nämner också att det idag är svårt att få prisvärda parkeringsplatser med tillgång till laddning, vilket är en förutsättning för elektrifiering av flottan.

En annan fråga till bilpoolsaktörerna var vad de ville att Stockholms Stad, Stockholm Parkering eller kommunala verksamheter ska bidra med för ökad elektrifiering. Flera aktörer vill se fler laddare på parkeringar med tillräckligt hög effekt. Flera aktörer vill även att bilpoolerna ska bli prioriterade vid utbyggnad av laddplatser, och särskilt dem med hög effekt. Ytterligare aktörer trycker återigen på att det ska finnas laddplatser på gatumark och billigare parkeringsplatser med laddare för delade bilar.

En aktör svarar att de vill ha fler ekonomiskt överkomliga laddplatser. Aktören syftar på att idag betalar man ett högt fast månadsbelopp där elen ingår. Som komplement skulle staden kunna erbjuda billigare parkeringsplatser där aktörerna betalar för den elen som förbrukas.

En aktör lyfter att de önskar att Stockholms stad, dess parkeringsbolag, fastighetsbolag och övriga kommunala verksamheter börjar nyttja bilpoolsbilar i sin verksamhet. Detta görs redan idag av olika verksamheter, och aktörerna ser här en ökad potential.

Medlemmar och användare av bilpool

I rapporten görs ingen djupare analys av medlemmar, användare och nyttjare av bilpoolstjänster. Detta då det är ett relativt stort bortfall i svaren och flera aktörer väljer att inte vill svara på dessa frågor. Frågorna rör totalt antal användare samt antal aktiva användare de senaste tre månaderna under tidsloppet 1 juli – 30 september under 2023.

Att använda bilpool är både en tjänst för företag att göra resor i tjänsten på kontorstid och även för privatpersoner på fritiden. Att enbart räkna medlemmar blir på ett sätt missvisande, för hur ska 50

medlemmar som är kollektivt anslutna genom arbetsgivaren räknas jämfört med 50 privatpersoner?

En bredare analys behöver därför göras med bilpoolsoperatörerna, med tydliga definitioner om vad som faktiskt menas med medlem, aktiv medlem och användare. Eftersom de flesta bilpoolsoperatörer har gratisabonnemang så kan användarna vara medlem i flera bilpooler samtidigt. Baserat på typ av resa kan användaren välja operatör efter aktuella kampanjer, rabatter och utbud av fordonsmodeller.

Totalt antal medlemmar under år 2023	51 262
Antal som bokat under 1 juli – 30 september 2023	27 649

Insamlad data från aktörerna visar att ungefär 50 procent av medlemmarna någon gång gjort en bokning mellan de efterfrågade datumen (juli-september). 2022 års rapport visade att ungefär 10 procent av medlemmarna bokat under de tre månaderna (september-november).

Resultaten visar en tydlig förändring i hur många användare som varit aktiva under en tre månaders period. Skillnaden ska dock inte övertolkas då den kan bero på olika jämförelseperioder (juli-september respektive september-november). Byte av tidsperiod var ett önskemål från aktörerna som uppgav att de då hade mer tid att genomföra rapporteringen.

Resultatet säger inget om hur många gånger användarna bokat, hur långt de kör, vilka ärenden de utfört och varför de valde bilpool framför andra transportalternativ. En djupare analys föreslås därför tillsammans med bilpoolsföretagen, med betoning på att särskilja medlemmar som bokar en gång varje kvartal och de som aktivt genomför en bokning flera gånger per månad. En vidareutveckling av denna årliga sammanställning vore att identifiera ett antal nyckeltal tillsammans med bilpoolsoperatörerna som följs upp årligen. Det kan tex antal bokade resor i maj (högsäsong) och november (lågsäsong) månad samt hur många som använder bilpool veckovis eller månadsvis.

Sammanfattning av svar

- Ungefär 50 procent av alla medlemmar hos bilpoolsaktörerna bokade bil minst en gång under perioden 1 juli - 30 september
- Föregående år, 2022, var siffran 10 procent (dock mellan en annan period, september-november)

Övriga kommentarer och medskick till Stockholms stad från aktörer inom bilpools- och bildelningstjänster

Sammanfattning av kommentarer och medskick

- Vänta inte på lagändringar, omvandla gatumark till tomtmark och upplåt till bilpool redan nu
- Driv på politiskt för en nationell bildelningsdefinition
- Driv på politiskt för sänkt moms och undantag från trängselskatt för delade bilar
- Avsätt mark i den kommande miljözon 3 för bilpoolsbilar i ett test, utvärdera och skala upp
- Förbättra laddinfrastrukturen och möjliggör högre laddeffekt
- En delad bil kan ersätta upp till 11 privata bilar, staden bör agera och avsätta ekonomiska resurser så att denna potential kan bli verklighet
- Främja nya modeller såsom mobilitetsavdrag
- Föregå med gott exempel och använd bilpool i verksamheten
- Främja olika finansieringsmodeller av bilpool för ett klokt nyttjande av resurser

En aktör vill att Stockholms stad utmanar normen att gatumark ska vara reserverat för privata bilar. Aktören tillägger att de privata bilarna dessutom kan nyttja marken till en kostnad långt under marknadspris. De menar att Stockholms stad inte ska invänta lagändringar utan istället göra enkla korrigeringar i detaljplanerna så att gatumark omvandlas till tomtmark. Denna korrigering skulle innebära att bilpooler kan hyra parkeringsplatser.

En annan aktör skickar med en utförlig kommentar till Stockholms stad om att vara drivande i att skapa en legal klassificering för delade bilar. Detta kan i sin tur bli en möjliggörare för många av de andra initiativen för att öka den totala användningen av delade bilar. Aktören menar att delade bilar exempelvis borde privilegieras i den kommande Miljözon 3. De förslår att Stockholm stad skulle kunna facilitera en testflotta av delade bilar från olika aktörer inom ett eller flera områden. Här skulle de kunna mäta användningen för att sedan planera en uppskalning. Aktören ger exempel på var det görs och gjorts, bland annat i Berlin och New York.

Aktören nämner också bristande utbyggnad av laddinfrastruktur och med för låg effekt för delade fordons behov.

Aktören menar även att parkeringsregler idag hämmar delade mobilitetstjänster. De vill att staden, inom arbetet att ta fram nya detaljplaner, avsätter mark till upplåtelse av bilpoolsplats. På så vis kan staden skapa möjligheter för att underlätta särskilda parkeringsplatser till fordon som ingår i delade mobilitetstjänster..

Ytterligare vill aktören att staden jobbar för att delade fordon undantas trängselskatt. Detta skulle sänka tröskeln för människor att gå från ägd bil till delad bil. De vill också ha lika villkor för alla aktörer i mobilitetsmixen. Användare i bilpool betalar 25 procent moms när personer som åker flyg, tåg, buss eller taxi betalar 6 procent moms.

Aktören nämner att bilpoolsbilar ersätter behovet av upp till 11 privatägda bilar i staden. Bilpoolsanvändarna använder kollektivtrafik, går och cyklar i högre utsträckning än de som äger egen bil. Aktören vill också se att det införs ett mobilitetsavdrag för anställda. Mobilitetsavdrag fungerar på samma sätt som friskvårdavdrag men syftar till att få medarbetare att välja bilpool istället för tjänstebil.

En annan aktör tycker det är viktigt att staden är redo att delfinansiera marknadens etablering tills nyttjandegraden motsvarar den politiska viljan. Leverantörerna behöver kunna garantera tillgänglighet och hög kvalitet i levererad tjänst, vilket förutsätter en grundläggande lönsamhet. Aktören skriver att de sett många exempel på krav uttryckta i antal fordon utan koppling till faktiskt nyttjande, vilket leder till att stora delar av etableringskostnad läggs på leverantören istället för på staden.

Samtidigt bör inte skattepengar nyttjas till att skapa orimlig lönsamhet till framgångsrika stationer. Aktören uppmuntrar därför affärsmodeller med dels fast månatlig avgift, dels intäktsdelning baserat på erhållna hyresintäkter.

Slutsats

Bilpoolsaktörerna uttrycker 2023 liknande synpunkter och önskemål som i tidigare årsuppföljning.

Likt tidigare år har bilpooler ökat i Stockholms stad, både stationer och bilar. Det innebär större möjligheter till förändrade resvanor för besökare och invånare inom staden.

I år utfördes två GIS-analyser som båda visar att antalet invånare inom Stockholm stad som bor inom en 400 metersradie har ökat under 2023. Enligt metod 1 bor i december 2023 62 procent av Stockholms invånare inom 400 meters radie från en fast bilpoolsplats. Detta är en ökning från 2022 då 59 procent av befolkningen bedömdes ha högst 400 meter till en bilpoolsplats. I metod 2 visar siffror att det i december 2023 är 68 procent av Stockholms invånare som bor inom 400 meters radie från en fast bilpoolsplats, vilket är en ännu större ökning.

Antal fasta bilpool stationer har ökat i Stockholms stad. Under 2023 ökade även antalet bilar i de stationära bilpoolerna med cirka 40 procent från året innan (vilket är en underskattning eftersom vissa leverantörer inte ingår i årets uppföljning). Detta innebär att fler människor har möjligheten att använda delade bilar i större uträkning än tidigare år.

Flera bilpooler ser ett växande intresse för delade bildar i stället för ägande och har därför planer på att expandera sin verksamhet. De arbetar mot att göra sina poolbilar mer tillgängliga, synliga och få dem placerade där behovet finns.

Under 2023 har en av två aktörer för delning av privata bilar lämnat Stockholm. Flera aktörer planerar en fortsatt ökning av fordonsflottan och planerar en omställning till elektrifierade fordon. En av aktörerna planerar däremot att minska sin aktivitet i Stockholm på grund av bland annat de höga parkeringsavgifterna.

Tre aktörer valde detta år att inte delta i bilpoolsinventeringen. Detta innebär att siffrorna som presenteras i rapporten inte helt stämmer med hur läget är för Stockholms stad under 2023. OKQ8 har även nyligen köpt Move About och kommer under 2024 vara en bilpool. I denna rapport behandlas dessa två aktörer som separata.

Under 2023 ändrade Aimo Share sin affärsidé vilket innebar att det inte finns några friflyttande poolbilar kvar i Stockholms stad som det gjorts tidigare år. Aimo Shares bilar har flyttats från gatuparkering in i ett femtital utvalda parkeringshus. Användaren är fri att hämta poolbilen i garage A och lämna i garage B.

Antalet bilar som erbjuds genom peer-to-peer bildelning har legat på liknande nivåer under de fyra senaste uppföljningarna.

Det har visat sig att en genomsnittlig resa med en delad bil ligger på 82 kilometer under 2023. Det kan även konstateras att efterfrågan att mer frekvent använda delade bilar för de som är medlemmar i någon bilpool ökat. Under året som gått, 2023, har cirka 50 procent av bilpoolsmedlemmar bokat minst en gång under en efterfrågad period på tre månader. 2022 var samma siffra 10 procent (dock olika perioder).

Bilpoolsaktörerna önskar att de får tillgång till olika typer av delad data för att kunna utveckla sina verksamheter. Men hjälp av bland annat demografidata, bildata, parkeringsdata och frekvensen av resenärer vid kollektivtrafiksstationer kan de lättare identifiera potentiellt nya bilpoolsstationer.

För att bildelning ska kunna växa mer, öskar bilpoolsaktörerna möjligheter till bra parkeringsplatser i Stockholms stad. En bra parkeringsplats för en delad bil är rymlig, synlig, har laddstolpe och är subventionerad.

Laddstolpar och dess kapacitet konstateras som den avgörande faktorn för att delade bilar ska kunna vara elektrifierade. Många av aktörerna planerar att göra en omställning till elektrifierade fordon och detta kräver att det finns tillräckligt med ekonomiskt överkomlig parkering med laddmöjlighet. Laddstolparna behöver också ha en hög kapacitet med helst 22kW för snabbladdning.

Snabbladdningsmöjlighet anses avgörande för delade bilar. Bilarna används oftare än privata bilar och kan därför inte ladda långsamt under en sammanhängande period som en privat bil.

För att främja användningen av bilpoolstjänster kan staden och stadens bolag överväga följande åtgärder med avseende på parkering:

- Subventionerad parkering
- Laddstolpar med 11kW
- Laddstolpar med 22kW
- Laddstolpar med typ 2-laddare
- Laddstolpar på gatumark

Bilaga 1

GIS-analys med syftet att få fram andelen invånare som bor inom 400 meters radie från en bilpoolsplats har gjorts med två olika metoder.

Metod 1

Följande metod i programmet ArcMap:

1. Stockholms stad är uppdelad i små enheter som kallas basområden. Insamling har gjorts av befolkningsmängd per basområde.
2. Befolkningstäthet per basområde beräknas.
3. Plottning av punkter för respektive bilpoolsplats utifrån koordinater som har erhållits på websidan hitta.se, efter sökning på adresser. Varje punkt motsvarar en bilpoolsplats. Adresserna har aktörerna mejlat eller så kommer de från aktörernas webbplatser.
4. Användande av funktionen ”buffer” för att skapa ett lager med cirklar med 400 meters radie runt varje bilpool. Samtidigt hanteras överlapp genom funktionen DISSOLVE TYPE LIST.
5. Funktionen ”intersect” används för basområden och buffertområden för att få fram vilka delar av basområdena som ligger inom 400 meters radie från en bilpool.
6. Befolkningsmängd, utifrån befolkningsdensitet, för segmenten som erhållits under punkt 5 beräknas. Därefter summeras befolkningsmängden för alla sådana segment. Ett antagande har gjorts att befolkningen är jämnt fördelad inom respektive basområde. Så är det inte riktigt i verkligheten och därmed finns en viss felmarginal i analysen.

Metod 2

Utifrån uppgifter från kommuninvånardata (KID) har beräkningen av hur stor andel av befolkningen som är folkbokförda på adresser inom respektive utanför en radie om 400 meter från en bilpool beräknats med hjälp av GIS-programvara (ArcGIS Pro).