

Avsedd för  
**Trafikanalys**

Dokumenttyp  
**Rapport**

Datum  
**2013-04-30**

# OMVÄRLDSANALYS

## NYA IT-BURNA FORMER FÖR PERSONBILS- ANVÄNDANDE



Datum **2013/04/30**

Utfört av **Lisa Kareliusson, Anna Urombi, Ann-Sofie Jonsson och  
Anna Halvarsson**

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>7</b>
1.1	Om omvärldsanalysen	7
1.2	Tillvägagångssätt och källor	7
1.3	Utveckling av alternativ personbilsanvändning	7
1.4	Disposition	8
<b>2.</b>	<b>Bilpool</b>	<b>9</b>
2.1	Sunfleet	9
2.2	Flinkster - DB Carsharing	10
2.3	Autolib'	11
2.4	Car2go	11
<b>3.</b>	<b>Samåkning</b>	<b>13</b>
3.1	Mobilsamåkning i Tolg	13
3.2	Carpooling.com	14
3.3	Lyft	15
3.4	Weeels	16
3.5	CoWaG	17
3.6	Covoiturage.fr	17
3.7	Samåkning	19
<b>4.</b>	<b>Biluthyrning mellan privatpersoner</b>	<b>21</b>
4.1	BUZZCAR	21
4.2	Deways	22
4.3	RelayRides	22
4.4	Getaround/ Getaway	23
4.5	Flexidrive	24
<b>5.</b>	<b>LANDSPECIFIKA TRENDER</b>	<b>26</b>
<b>6.</b>	<b>Avslutande reflektioner</b>	<b>28</b>
6.1	Nya IT-burna tjänster för personbilsanvändning	28
6.2	Sociala mediars betydelse	29
6.3	Skillnad mellan stad och landsbygd	29
6.4	Myndigheternas roll och legala aspekter	29
6.5	En del av den framväxande delade ekonomin "the sharing-economy"	30
6.6	Attityder	30
6.7	Betydelse för kollektivtrafiken	30
6.8	Aktörer	30
6.9	Framåtblickar	31
<b>7.</b>	<b>Källor</b>	<b>32</b>

## Sammanfattning

Att människor samåker och delar användandet av privatägda bilar är ingen ny företeelse utan har funnits i olika former sedan åtminstone mitten av 1900-talet. Mönstren för samåkning och samägande av bilar har dock med tiden kommit att förändras och nya krav på hur delat användande av privatbilar i bilpooler, samåkning och transporter ska fungera tycks alltmer formas utifrån en tanke om flexibilitet och effektivitet. Enligt en attitydsundersökning bland svenska ungdomar som Trafikanalys har gjort, finns en önskan om att hitta resesätt som är specifikt anpassade till den enskilda individens behov. Det som avgör är faktorer som tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet. Samtidigt finns det krav på att främja färd sätt som är hållbara utifrån ett miljöperspektiv likväl som infrastruktur. Ny IT-baserad teknik, såsom internetbaserade verktyg samt mobilapplikationer förenklar och möjliggör nya sätt att använda personbilen på, som på ett nytt sätt kan möta de behov och krav som ställs. IT-lösningar underlättar funktioner som att söka och boka bilar samtidigt som matchningen av behoven ökar tillgängligheten och skapar en större trygghet och kontroll av vilka personer som tillhandahåller och utnyttjar tjänsterna.

Ur ett politiskt perspektiv finns det anledning att titta närmare på de alternativa formerna för personbilsanvändandet – dels för att kunna möta en växande efterfråga för dessa sorters tjänster och dels för att ha möjlighet att nå de transportpolitiska målen som regeringen formulerat.

Omvärldsanalysen fokuserar på hur IT-tekniken kan vara en möjliggörare vad gäller tillgänglighet och effektivitet för tjänsterna bilpooler samåkning och uthyrning mellan privatpersoner. I rapporten beskrivs drivkrafterna bakom utvecklingen samt de offentliga aktörernas roll och engagemang. Vidare belyses juridiska aspekter och gränsdragningsproblem gentemot framförallt taxi och buss.

Rambölls omvärldsanalys visar att de former av tjänster som tydligast träder fram, och som stöds av IT-baserad teknik är samåkning, bilpooler och biluthyrning mellan privatpersoner. Omvärldsanalysen visar vidare att flertalet IT-burna tjänsterna som idag finns på marknaden återfinns i större städer och att det främst är personer med högre utbildning, i åldrarna 25-39, som använder de nya tjänsterna.

De drivkrafter som ligger bakom satsningarna består till stor del av att minska antalet bilar i städerna och att erbjuda ett alternativ där kollektivtrafik och taxi inte kan leva upp till de behov och krav som invånarna har. Det finns även ett miljömässigt hållbarhetsfokus och ett ekonomiskt fokus bland de flesta tjänsterna med målet att minska bilarnas utsläpp och hjälpa invånarna att hitta sätt att resa billigare på.

Utifrån resultatet av omvärldsanalysen gör Ramböll bedömningen att det i Sverige finns en rad utvecklingsmöjligheter för att främja nya sätt att använda personbilen som kan få positiva effekter på en rad arenor i samhället. Med hjälp av insatser från det offentliga kan de nya formerna som identifierats i omvärldsanalysen få positiva effekter på såväl infrastrukturen, tillgängligheten och flexibiliteten som för ökat användande av kollektivtrafiken.

Avslutningsvis visar analysen av hur myndigheter och andra aktörer arbetat med de nya formerna för personbilsanvändandet, att det krävs både förankringsarbete och åtgärder för att möjliggöra att nya tjänster ska kunna etableras. Anpassningar av lagar och regler för att främja nya sätt att samåka och dela bilar kan behövas. Analysen visar också att det behövs informationsåtgärder och attitydförändrande insatser för att öka medvetenheten och förändra människors transportbeteende.

## Rapporten i sin korthet

Att människor samåker och delar användandet av privatägda bilar är ingen ny företeelse utan har funnits i olika former sedan åtminstone mitten av 1900-talet. Mönstren för samåkning och samägande av bilar har dock med tiden kommit att förändras och nya krav på hur delat användande av privatbilar i bilpooler, samåkning och transporter ska fungera tycks alltmer formas utifrån en tanke om flexibilitet och effektivitet. Enligt en attitydsundersökning bland svenska ungdomar som Trafikanalys har gjort, finns en önskan om att hitta resesätt som är specifikt anpassade till den enskilda individens behov. Det som avgör är faktorer som tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet. Samtidigt finns det krav på att främja färesätt som är hållbara utifrån ett miljöperspektiv likväl som infrastruktur. Ny IT-baserad teknik, såsom internetbaserade verktyg samt mobilapplikationer förenklar och möjliggör nya sätt att använda personbilen, som på ett nytt sätt kan möta de behov och krav som ställs. I föreliggande omvärldsanalys har det visat sig att de nya IT-lösningarna underlättar funktioner som att söka och boka bilar samtidigt som matchningen av behoven ökar tillgängligheten och skapar en större trygghet och kontroll av vilka personer som tillhandahåller och utnyttjar tjänsterna.

Ur ett politiskt perspektiv finns det anledning att titta närmare på de alternativa formerna för personbilsanvändandet – dels för att kunna möta en växande efterfråga för dessa sorters tjänster och dels för att ha möjlighet att nå de transportpolitiska målen som regeringen formulerat.

Omvärldsanalysen fokuserar på hur IT-tekniken kan vara en möjliggörare vad gäller tillgänglighet och effektivitet för tjänsterna bilpooler samåkning och uthyrning mellan privatpersoner. I rapporten beskrivs drivkrafterna bakom utvecklingen samt de offentliga aktörernas roll och engagemang. Vidare belyses juridiska aspekter och gränsdragningsproblem gentemot framförallt taxi och buss.

Rambölls omvärldsanalys visar att de former av tjänster som tydligast träder fram, och som stöds av IT-baserad teknik är samåkning, bilpooler och biluthyrning mellan privatpersoner. Omvärldsanalysen visar vidare att flertalet IT-burna tjänsterna som idag finns på marknaden återfinns i större städer och att det främst är personer med högre utbildning, i åldrarna 25-39, som använder de nya tjänsterna.

De bilpoolstjänster som identifierats fungerar i stor utsträckning som ett komplement till kollektivtrafiken och används främst av personer som endast är i behov av bil vid enstaka tillfällen. I vissa fall finns ett samarbete med kollektivtrafiken för att erbjuda användarna ett miljövänligare och mer flexibelt sätt att transportera sig "den sista milen". Tekniken bakom de nya bilpoolstjänsterna som identifierats fungerar vanligtvis som ett sätt att göra tjänsten mer lättillgänglig samt till att göra användandet mer flexibelt.

De samåkningstjänster som belyses utgör ett trendbrott mot den traditionella samåkningen då de främst syftar till att möjliggöra samåkning mellan privatpersoner som inte känner varandra eller som enbart är ytligt bekanta. Vidare visar analysen att samåkningstjänsterna kan delas in i två olika kategorier, dels de som bygger på annonsering och överenskommelser i förhand och dels de som möjliggör samåkning i realtid. Samåkning i realtid framhålls som ett sätt att utnyttja tomma säten i bilar samtidigt som kostnaden blir lägre och minskar bensinförbrukningen. Tjänsterna kan fungera i områden där kollektivtrafiken är mindre utbredd samtidigt som de också används för envägsresor. Vidare kan tjänsten bidra till att minska antalet bilar på vägarna och på så sätt minska den miljömässiga belastningen.

Forskning har visat på att en privatbil i genomsnitt står oanvänd 95% av tiden, vilket tillsammans med den kostnad bilägandet är förknippat med utgör en av de främsta drivkrafterna för att tjänster för uthyrning av privatbilen har initierats. Tjänsterna utgörs vanligtvis av en internetbaserad plattform där privatpersoner kan annonsera och söka efter lediga bilar. Analysen visar även på att det kommit att bli vanligare med att företag som arbetar med att underlätta uthyrningen mellan privatpersoner har etablerats. Dessa företag erbjuder all service kring biluthyrningen och servar även bilarna mellan uthyrningsperioderna och kan även bistå med såväl parkeringsplatser som överlämnandet av nycklar.

Omvärldsanalysen visar att även om tjänsterna skiljer sig åt i form av hur själva transporten går till så är de olika IT-tjänsterna relativt lika. I stort sett alla grundar sig på en GPS-funktion som gör det möjligt att söka och lokalisera bilar i området liksom att det finns en möjlighet att skicka direktförfrågningar och kommunicera med okända personer för att arrangera en körning eller uthyrning med hjälp av de nya IT-funktionerna.

Utifrån det stora antalet tjänster som granskats i omvärldsanalysen framträder en bild av vilka funktioner och möjliggörande aspekter de nya IT-funktionerna har. I tabellen nedan illustreras de huvudsakliga funktionerna som framkommit.

	<b>Bilpool</b>	<b>Samåkning</b>	<b>Biluthyrning mellan privatpersoner</b>
<b>It-funktioner</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Söka och boka</li> <li>• Kontrollera bensin - och elstatus</li> <li>• Hitta och låsa upp bilen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Söka och boka</li> <li>• GPS-funktion</li> <li>• Betalnings-och uträkningsfunktion</li> <li>• Kommunikation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registrering och kontohantering</li> <li>• Sökning och bokning</li> <li>• Kommunikation</li> </ul>
<b>Tjänsternas möjliggörande</b>	Snabbt och enkelt boka bil vid behov, ökad tillgänglighet, förenklat val av bil, underlättar planering av resan, flexibelt användande av bilpoolen	Realtidssamåkning, hitta andra personer som ska resa samma väg, spontan samåkning, kommunikation mellan okända intressenter, förenklad betalning utan kontanter	Söka och hitta lediga bilar när behov uppstår, boka och avboka bil, hitta var bilen står parkerad, kommunikation mellan bilägare och den som hyr bilen.
<b>Användarnas drivkrafter</b>	Ersätta eget biläggande, minska kostnaderna för biläggande, komplettera kollektivtrafiken, alternativ till hyrbil	Minska resekostnader, ersätta egen bil, komplement till ej tillräcklig kollektivtrafik, miljömässiga aspekter, sociala aspekter	Minska kostnaderna för bilägare, ersätta eget biläggande, miljömässiga aspekter

Tidigare har samåkning främst arrangerats mellan personer som känner varandra eller som arbetar på samma arbetsplats, men med hjälp av ny IT-teknik har företeelsen kommit att förändras. De nya IT-burna tjänsterna präglas till stor del av att personer som är okända för varandra delar ägandet av bilar, åker tillsammans eller hyr ut sina bilar till andra privatpersoner. Scanningen av de olika tjänsterna visar att i stort sett alla är kopplade till Facebook, Twitter eller annan social media. Det har hävdats från såväl tillhandahållare som användare att kopplingen till dessa plattformar ökar tilltron till de personer som är involverade i och med en ökad upplevd social kontroll.

Bilpooler och uthyrning mellan privatpersoner återfinns främst i större städer med omnejd. De bilpooler som finns på landsbygden utgörs främst av samarbeten med kollektivtrafik i syfte att erbjuda en möjlighet att transportera sig från tågstationen till slutstationen. I städerna däremot, är det återigen främst problem med trängsel på gator, i viss mån komplettera kollektivtrafiken, dyrt med biläggande och svårigheter att hitta parkering som är i fokus när det gäller bildelningen.

På landsbygden, där transportfrågan präglas av andra omständigheter än i städerna, visar omvärldsanalysen att drivkrafterna bakom tjänsterna främst är att öka tillgängligheten, de boendes rörlighet och möjlighet till transporter till arbete, affärer och närliggande orter. På landsbygden tycks inte de nya tjänsterna ersätta biläggandet i någon större utsträckning utan blir istället ett alternativ till att den andra bilen i ett hushåll. Tjänsterna som återfinns på landsbygden utgörs

främst av samåkningstjänster som bokas på förhand. Underlaget är oftast för litet för att real-tidssamåkning ska vara möjlig.

Omvärldsanalysen visade också på att det finns ett flertal aktörer som är inblandade i initierandet och utvecklingen av de nya tjänsterna. Förutom enskilda entreprenörer och eldsjälur, vars betydelse inte bör underskattas, har bilindustrin kommit att ta ett stramare grepp om marknaden liksom att samarbeten med kollektivtrafiksoperatörer kommit att bli allt vanligare. I scanningen av IT-burna biltjänster framträder bilden av att utbredningen av tjänsterna stärks av att flera tillhandahållare profilerar sig som projekt för ett mer socialt och hållbart transportsystem. En utveckling av trenden kommer troligtvis att ställa det offentliga inför nya utmaningar; så som anpassning av regler och lagar för att förenkla och möjliggöra delande ekonomi.

Bland de undersökta länderna driver Frankrike den mest möjliggörande transportpolitiken för att främja alternativ personbilsanvändning. Omvärldsanalysen visar även att det i USA främst varit marknadskrafterna som styrt utvecklingen. De aktörer som varit de främsta möjliggörarna för utvecklingen i USA har varit riskkapitalister och andra finansiärer som investerat stora summor i alltifrån framtagningen av IT-tjänsterna, till att finansiera marknadsföring och utveckling. I Sverige har det inte noterats något större intresse för frågan från politiker på riksnivå och de tjänster som finns har till stor del initierats av lokala eldsjälur som själva har behov att förändra eller förbättra transportmöjligheterna eller av miljömässiga och ideologiska skäl.

Ramböll gör vidare bedömningen att det i Sverige finns en rad utvecklingsmöjligheter för att främja nya sätt att använda personbilen, som kan få positiva effekter på en rad arenor i samhället. Med hjälp av insatser från det offentliga kan de nya formerna som identifierats i omvärldsanalysen få positiva effekter på såväl infrastrukturen, tillgängligheten och flexibiliteten som för ökat användande av kollektivtrafiken.

Ur ett transportpolitiskt perspektiv kan utvecklingen också vara intressant att följa då det är möjligt att de tjänster som växer fram kan bidra till att nå de transportpolitiska målen. De mål som Ramböll bedömer som mest relevanta i sammanhanget är:

- Långsiktigt hållbar transportförsörjning
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen (år 2030 bör Sverige ha en fordons-flotta som är oberoende av fossila bränslen).
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.

Avslutningsvis visar analysen av hur myndigheter och andra aktörer arbetat med de nya formerna för personbilsanvändandet, att det krävs både förankringsarbete och åtgärder för att möjliggöra att nya tjänster ska kunna etableras. Anpassningar av lagar och regler för att främja nya sätt att samåka och dela bilar kan behövas. Analysen visar också att det behövs informationsåtgärder och attitydförändrande insatser för att öka medvetenheten och förändra människors transportbeteende.

# 1. INLEDNING

I februari 2013 fick Ramböll Management Consulting (hädanefter Ramböll) i uppdrag av Trafikanalys att genomföra en omvärldsanalys av nya IT-burna former för personbilsanvändning, nationellt och internationellt. Omvärldsanalysen utfördes under perioden februari till april 2013, och slutrapporterades i mitten av april efter ett seminarium med Trafikanalys.

## 1.1 Om omvärldsanalysen

Trafikanalys har identifierat en internationell och nationell trend gällande nya sätt att genom IT-burna tjänster använda personbilen. I uppdraget ingår att utföra en bred scanning nationellt och internationellt som identifierar IT-burna tjänster som finns i gränslandet mellan traditionell privatbil, hyrbil och taxi. Syftet är att kartlägga och beskriva bredden av fenomenet samt de IT-lösningar som finns. Syftet är vidare att kartlägga den diversifierade användningen av personbilen med hjälp av IT-teknik samt vilken effekt det kan få för bland annat kollektivtrafiken och infrastrukturen samt på användandet av bland annat bilpooler, hyrbilar, taxi och personbilar. Nedslag har gjorts i Frankrike, Tyskland och USA då dessa länder har många intressanta tjänster inom olika områden och då det är intressant att titta på hur utvecklingen av dessa tjänster ser ut ur ett jämförande perspektiv med Sverige.

I jämförelse med Trafikverkets studie om samarbeten mellan bilpooler och kollektivtrafik<sup>1</sup> fokuserar denna rapport på hur IT-tekniken kan vara en möjliggörare vad gäller tillgänglighet och effektivitet för bilpooler men även för samåkning och uthyrning mellan privatpersoner. I rapporten belyses vidare juridiska aspekter och gränsdragningsproblem gentemot framförallt taxi och buss. I rapporten beskrivs drivkrafterna bakom utvecklingen samt de offentliga aktörernas roll och engagemang.

## 1.2 Tillvägagångssätt och källor

Analysen har en tydlig kvalitativ metodmässig tyngdpunkt och består av dokumentstudier med kompletterande intervjuer. Arbetet har genomförts i två datainsamlingsfaser. Den första fasen har inneburit att identifiera olika IT-burna tjänster som sammanför den traditionella privatbilismen med andra sätt att transportera sig. I den andra fasen har sedan en fördjupande analys gjorts av de olika tjänster som identifierats, vilka drivkrafter som ligger bakom samt vilka effekter de olika tjänsterna får på transportmöjligheterna. Utifrån den information som framkommit i samband med omvärldsanalysen har sedan fyra kompletterande intervjuer genomförts för att förstå fenomenet utifrån olika aktörers perspektiv.

Ramböll bedömer att intervjuerna utgör ett relevant komplement till den information som framkommit genom dokumentstudierna. Intervjupersoner har valts på basis av sin kompetens inom transportfrågor eller av kunskapen om utvecklingen av nya IT-burna tjänster inom transportområdet.

## 1.3 Utveckling av alternativ personbilsanvändning

Att människor samåker och delar användandet av privatägda bilar är ingen ny företeelse utan har funnits i olika former sedan åtminstone mitten av 1900-talet. Mönstret har med tiden kommit att förändras och nya krav på hur delat användande av privatbilar i bilpooler, samåkning och transporter ska fungera, tycks alltmer formas utifrån en tanke om flexibilitet och effektivitet. En av Trafikanalys studier som genomförts på svenska ungdomars attityder till personbilen, visar att det bland ungdomar finns en önskan om att hitta resesätt som är specifikt anpassade till den enskilda individens behov.<sup>2</sup> De avgörande faktorerna är främst tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet. Samtidigt finns det krav på att främja färdssätt som är hållbara utifrån ett miljöperspektiv.

Ny IT-baserad teknik, såsom mobilapplikationer i smartphones och internetbaserade verktyg, har på olika sätt underlättat utvecklingen och användandet av bilpooler och samåkning samt har förbättrat möjligheter att hyra privatpersoners bilar. Idag finns det en mängd olika IT-baserade lös-

<sup>1</sup> Trafikverket (2011). *Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer*. Publ nr 2011:043

<sup>2</sup> Trafikanalys (2012). *Bekvämt och effektivt – om de unga får välja. En undersökning om ungas resvanor*.



ningar för att söka och boka bilar samt att matcha mot behov, vilket ökar tillgängligheten och har samtidigt skapat en ökad trygghet och kontroll över vilka personer som tillhandahåller och utnyttjar tjänsterna. De former av tjänster som tydligast träder fram, och som stöds av IT-baserad teknik, är samåkning, bilpooler och uthyrning av personbilar mellan privatpersoner.

Ur det offentliga perspektiv finns det flera anledningar att följa utvecklingen på området. Tjänsterna befinner sig i gränslandet mellan traditionell användning av personbilar som privat användning, hyrbil på helt kommersiell basis och taxi vilket gör att situationer kan uppstå som lagstiftaren tidigare inte uppmärksammat. Det kan röra sig om frågor kopplade till konkurrens, ansvar, konsumenträtt, säkerhetsaspekter, med mera. Ur ett transportpolitiskt perspektiv kan utvecklingen också vara intressant att följa då det är möjligt att de tjänster som växer fram kan bidra till att nå de transportpolitiska målen. De mål som Ramböll bedömer som mest relevanta i sammanhanget är:

- Långsiktigt hållbar transportförsörjning
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen (år 2030 bör Sverige ha en fordons-flotta som är oberoende av fossila bränslen).
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.

#### **1.4 Disposition**

I kapitel 2-4 redovisas tjänster inom de tre olika formerna av personbilsanvändande som identifierats, nämligen tjänster inom bilpooler, samåkning och biluthyrning mellan privatpersoner. Därefter, beskrivs i kapitel 5 kortfattat olika landsspecifika trender i Frankrike, Tyskland, USA och Sverige, där tjänsternas kontext illustreras.

I det avslutande kapitlet, kapitel 6 förs sedan avslutande resonemang om vilka roller olika aktörer kan spela inom utvecklingen av alternativa former av personbilsanvändandet, tjänsternas möjliggörare och vilken betydelse sociala medier och andra fenomen i samtiden har haft för utvecklingen av de nya IT-burna formerna för personbilsanvändandet.

## 2. BILPOOL

En bilpool kan i sin enklaste definition beskrivas som kollektivt ägande och användande av en eller flera bilar. För att klargöra skillnaden mot traditionell biluthyrning utarbetade Vägverket en mer beskrivande definition:

*”Bildelning innebär att ett antal personer delar på användningen av en eller flera bilar i en bilpool. Användaren bokar en bil inför användningstillfället och betalar sedan en avgift baserad på körsträcka och använd tid. Företeelsen påminner om traditionell biluthyrning, men skiljer sig genom att bilar kan bokas enstaka timmar samt att hyresavtal tecknas för en längre tidsperiod, inte vid varje användningstillfälle[...]<sup>3</sup>”*

En bilpool kan vara såväl sluten som öppen. En sluten pool kan beskrivas som en samling fordon som används av en sluten krets användare, till exempel inom ett företag eller kommunal förvaltning, medan en öppen bilpool är tillgänglig för i princip vilken användare som helst<sup>4</sup>.

Ett hinder för bilpoolers utveckling är att formerna för användandet inte är tillräckligt flexibla för att locka den breda allmänheten utan begränsas till de personer som endast är i behov av bil vid enskilda tillfällen<sup>5</sup>. Det bedöms finnas utrymme för bilpooler som erbjuder större tillgänglighet och enklare sätt att boka och hitta bilarna. IT-baserade lösningar har stor potential att möta dessa behov på ett nytt och bekvämt sätt. Samtliga i rapporten beskrivna bilpoolstjänster har utvecklats från traditionella former av bilpooler vars service förenklats med IT-burna lösningar.

### 2.1 Sunfleet

[www.sunfleet.com](http://www.sunfleet.com)

Sunfleet är Sveriges största bilpool med över 700 bilar<sup>6</sup>. Sunfleet startades i slutet av 90-talet som ett utvecklingssamarbete mellan Volvo och Hertz. Affärsidén är att ha bilar tillgängliga och nära till hands för medlemmarna som kan välja ett fast medlemskap (frekvent användning) eller ett så kallat Pay & Go-medlemskap (behov av bil vid enstaka tillfällen). Anslutningsavgiften var i april 2013 för båda medlemskapen 395 kronor, men skiljde sig åt vad gäller startavgift och månadsavgift. Fakturering sker månadsvis. De flesta bilar kommer från Volvo och har en utsläppsgrens på 120g CO<sub>2</sub>.

Bokningen av bilarna sker via Sunfleets mobilapplikation eller via internet. Vid bokningen skickas ett sms med registreringsnummer på bilen, information om var bilen finns samt en pinkod till bilens tankkort. Som registrerad medlem får användaren ett Smartcard som fungerar som nyckel för att öppna bilen och i handskfacket finns en handenheter där man knappar in en personlig kod för att få tillgång till bilens startnyckel och tankkort. Efter att bilen har använts färdigt sätts nyckeln tillbaka i handenheter och bilen låses med Smartcard. Medlemmar erbjuds hyra Sunfleets bilar per timme i alla städer där bilpoolstjänsten är verksam.

Sunfleet har olika parkeringslösningar såsom öppen poolplats (centrala och lättillgängliga parkeringsplatser), halvöppen poolplats (bilar anslutna till anställda inom myndighet/företag under arbetstid) och stängd poolplats (poolbilar i låst garage, endast för det abonnerade företaget/myndigheten/bostadsrättsföreningen). Dock är parkeringsbristen i framförallt Stockholm ett problem för Sunfleet och man efterlyser fler parkeringsplatser både från den offentliga sektorn och från privata aktörer.

#### Aktörer

Sunfleet bedriver samarbete med flera aktörer såsom fastighetsbolag, intresseorganisationer samt företag som önskar använda tjänsterna för sina anställda. Användarna av tjänsten anser att Sunfleet erbjuder en bra lösning för kortare resor för att åka till träningsläger, hälsa på vänner, storhandla samt som ett sätt att spara pengar, då kostnader för bilägandet försvinner<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Vägverket (2003). Gör plats för svenska bilpooler. Publ nr 2003:88

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Transportation Research Board (2005) "Car-Sharing Where and How it Succeeds". Report 108.

<sup>6</sup> <https://www.sunfleet.com>

<sup>7</sup> Ibid

### *Drivkrafter*

Ägarna till tjänsten Sunfleet drivs av ett hållbarhetstänk och strävar efter att bidra till utvecklingen av ett hållbart samhälle genom att förnya sättet människor betraktar bilen och transportbehov och göra det lättare och mer resurseffektivt att ta sig från en plats till en annan utan att äga en bil. Tjänsten profilerar sig som en klimatsmart tjänst och med hjälp av ISO 26000 fokuserar Sunfleet på en långsiktig affärsutveckling utifrån ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Sedan 2002 är Sunfleet certifierad enligt SS-EN ISO 14001<sup>8</sup>.

## **2.2 Flinkster - DB Carsharing**

*www.flinkster.de*

Flinkster – DB Carsharing (hädanefter Flinkster) är en bilpoolsverksamhet som är helägd av tyska järnvägsbolaget Deutsche Bahn (DB). Tjänsten grundades år 2001, då under namnet DB Carsharing, och har sedan dess främst fokuserat på att tillgodose tågresenärer med poolbilar. Bilpoolsverksamheten är helt integrerad med kollektivtrafiken och riktar sig i första hand till DB:s järnvägs kunder varför poolbilarna främst finns placerade vid 800 tågstationer runt om i Tyskland. Flinkster är en IT-buren tjänst som finns tillgänglig via DB:s hemsida och via mobilapplikation där användarna kan söka efter lediga bilar och göra bokningar. Mobilapplikationen möjliggör ett flexibelt sätt att boka en poolbil, även när resenärer är på resande fot och inte har tillgång till dator. Poolbilarna kan bokas på samma hemsida som DB:s tågbiljetter och kunderna får således bonuspoäng för såväl poolbilsanvändningen som för köp av tågbiljetter. DB:s kunder som innehar ett periodkort för pendling kan använda kortet för att låsa upp bilarna som står redo att hämtas upp vid stationen. För att använda sig av tjänsten krävs en registrering på hemsidan. Flinkster erbjuder två olika avgiftssystem, ett som utgörs av en så kallad stadstaxa som innefattar en månadskostnad om 10 euro men med ett lägre timpris under tiden bilen används, och en andra taxa som gäller i hela landet, som inte innebär någon månadsavgift men som istället innebär ett högre tim- och kilometerpris.

Som en vidareutveckling för ett mer behovsanpassat sätt att erbjuda pendling har Flinkster även inlett ett samarbete med universitet i Tyskland, som kallas Flinkster Campus. Tjänsten är ännu ett pilotprojekt och finns enbart vid ett fåtal universitet runt om i landet. Flinkster Campus utgår främst från tjänstens mobilapplikation där studenterna kan söka och boka bilar, söka samåkningspartners samt direkt koppla upp till Facebook för att skapa events och grupper för samåkning. Via mobilapplikationen är det även möjligt att kommunicera med andra användare genom en inbyggd chatfunktion. Det uttalade syftet med Flinkster Campus är att låta studenter, som endast är i behov av bil vid specifika tillfällen, få tillgång till bilar som kan hyras över såväl kortare som längre perioder.

### *Aktörer*

Flinkster samarbetar med andra bilpooler, flygplatser och företag och har drygt 57 000 användare som använder sig av någon av poolbilarna. Tjänstens användare tycks främst utgöras av frekventa pendlare som bor i städer där det är ont om parkeringsplatser och där de offentliga färdmedlen är otillräckliga. I samband med sitt pendlande är dessa personer i behov av tillgång till bil som ett komplement till tåget.

Som en del av Berlin stads satsning "Berlin Elektromobil 2.0", som bland annat syftar till att öka användningen av elbilar, har Flinkster inlett ett samarbete med staden och införskaffat fyrtio elbilar och hybridbilar. Samarbetet ses som en möjlighet att skapa gröna lösningar "för den sista milen" mellan tågstationer och slutdestination. I mars 2013 inledde Flinkster även ett samarbete med Ford, som fått namnet Ford2Go. Bakgrunden till samarbetet är att Ford identifierat en efterfrågan på ökat bildelande. Flinkster vill vara en del i denna utveckling samtidigt som de vill ge kunderna en möjlighet att testa Fords fordon.

### *Drivkrafter*

Flinkster - DB Carsharing är främst till för att öka flexibiliteten för pendlarna som utnyttjar DB:s övriga service. Sedan 2012 har även miljöaspekterna kommit att få en större roll då det idag finns miljöbilar i utbudet för att erbjuda mer miljövänliga möjligheter till resor mellan tågstationen och slutdestinationen.

---

<sup>8</sup> <https://www.sunfleet.com>

## 2.3 Autolib'

[www.autolib.eu](http://www.autolib.eu)

Autolib.eu är en klassisk bilpoolstjänst som tillhandahåller elbilar i Paris, Frankrike. Tjänsten introducerades på initiativ av Paris borgmästare 2011 i syfte att minska trafiken samt utsläppen i staden. För att bli medlem i bilpoolen måste man vara minst 18 år, kunna uppvisa ett giltigt körkort, ett ID-kort samt ett betalningskort. Autolib's bilar går att boka direkt på plats vid laddningsstationen eller genom en online-baserad tjänst som sedan 2013 även finns som en mobilapplikation. Mobilapplikationen erbjuder möjlighet att söka och reservera lediga bilar samt innehåller även en GPS-funktion som visar var de lediga bilarna finns.

Efter att en användare har skrivit in sig i bilpoolen tilldelas denne ett elektroniskt kort med vilket man kan låsa upp och starta bilen med. I april 2013 kostade tjänsten 144 euro per år och 5 euro per 30 min. I denna kostnad ingår full försäkring. 46 kommuner som tillhör Paris stad erbjuder idag ca 1500 elbilar. Sammanlagt planeras 3000 elbilar placeras ut runt om i staden. Enligt prognoser kommer dessa 3000 elbilar ersätta användningen av 22 500 personbilar.<sup>9</sup> Förutom att erbjuda denna tjänst till privatpersoner, erbjuds även företag att till en årlig kostnad få tillgång till Autolib's tjänster.

### Aktörer

Tjänsten tillhandahålls av Paris kommun i samarbete med bl.a. Bolloré Group som har tagit fram den elbil som används, Blue car. Bolloré Group planerar att introducera denna tjänst även i andra större franska städer under de kommande åren.

Enligt en undersökning<sup>10</sup> som gjordes av Paris stad i slutet av 2012 är den typiska användaren av tjänsten Autolib i 60 procent av fallen, en man från Paris. I 34 procent av fallen är användarna en man i åldern 25-34 år. Resultaten som lyfts fram ur undersökningen är dock fragmentariska och information om andra åldersgrupper och de kvinnliga användarna saknas. Dock kan man se att siffrorna reflekterar den generella trenden vad gäller könsfördelningen vid användandet av bilpoolstjänster. Studier visar nämligen att användarna bilpoolstjänster över lag består till 55 procent av fallen av män och 45 procent av fallen av kvinnor.<sup>11</sup> Vad gäller ålderfördelningen används generellt bilpoolstjänster i 54 procent av fallen av personer i åldrarna 30-49 år.<sup>12</sup> Autolib's tjänst används i snitt nio gånger i månaden för att i 66 procent av fallen göra kortare resor inom Paris stad. Resan varar i snitt 40 minuter och bilen hinner färdas i snitt 9 km.

### Drivkrafter

Fransk transportpolitik har de senaste åren fått ett tydligt hållbarhetsfokus. Kommuner med fler än 100 000 invånare är förpliktigade att se till att utformningen av de regionala och kommunala transportplanerna har ett klart hållbarhetsfokus. Främjande av bilpoolstjänster och samåknings-tjänster ses som ett verktyg för att nå de transportpolitiska målen.

## 2.4 Car2go

[www.car2go.com](http://www.car2go.com)

Car2Go är en traditionell bilpool som initierades av biltillverkaren Daimler år 2008 i Tyskland och idag finns tjänsten i USA och ett flertal europeiska länder<sup>13</sup>. Bilarna bokas i förväg på internet eller via Car2Go:s mobilapplikation, eller direkt på plats. Car2Go ingår i ett "rörlighetskoncept", som nu är en del av Daimlers koncern, som syftar till att ta ett nytt grepp om efterfrågan på flexibel urban mobilitet. Kunderna får vid registreringen en elektronisk försegling som fästs på förarens körkort. Med den kan bilarna låsas upp och man har därmed tillgång till samtliga lediga bilar, närsomhelst på dygnet. Hyrperioden är flexibel och användaren kan parkera på valfri parkering inom stadsgränsen eller ställa bilen på speciellt utmärkta parkeringsplatser som finns vid tågstationer och köpcenter.

<sup>9</sup> <http://www.autolib.eu>

<sup>10</sup> <http://www.paris.fr/>

<sup>11</sup> 6-T Bureau de recherche. 2013. Enquête nationale sur l'autopartage l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière. Sid 18

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Idag finns Car2Go i 6 storstäder i Tyskland samt i Österrike, Storbritannien, Nederländerna, Frankrike, USA och Canada. Daimler räknar med att vara verksamma i 40 av 50 europeiska länder inom 5 år.

IT-teknik har möjliggjort en vidareutveckling av Car2Go:s ursprungliga utbud. I januari 2013 utvecklades tjänsten *Car2share* som kompletterar den tidigare IT-baserade tjänsten genom att länka ihop ett flertal bildelningsfunktioner i syftet att öka tillgängligheten och flexibiliteten för användarna, oavsett behov och plats. Car2share är ett samarbete med *autonetzer.de*, som är en internetplattform för biluthyrning mellan privatpersoner. Via plattformen kan användarna hitta lediga bilar som hyrs ut av privatpersoner samt få information om priser och de regler som gäller. När en bokning är genomförd betalar kunden en avgift som ska täcka både hyrkostnaden och försäkringsavgiften. Vid uthämningen av bilen får kunden nycklarna och information av ägaren<sup>14</sup>.

Car2Go har även utvecklat mobilapplikationen Moovel som visar användarna den bästa vägen för att ta sig från punkt A till B. Med hjälp av mobilapplikationen kan användarna även få olika förslag på buss- och tåganslutningar tillsammans med uppgifter om resetid och pris samt boka samåkning eller ringa taxi direkt genom applikationen. Utifrån denna tjänst har även tjänsten Car2gether utvecklats som syftar till att möjliggöra samåkning i realtid genom att snabbt matcha förare med personer som efterfrågat skjuts.

#### *Aktörer*

Sedan tjänsten initierades har efterfrågan varit hög och bilflottan har ökat stadigt. Daimler har även utökat antalet elbilar av märket Smart. Enligt Daimlers hemsida har bilpoolen idag mer än 100 000 kunder världen över och de elbilar som erbjuds har blivit uthyrda mer än 2 miljoner gånger. Idag har Car2Go ungefär 600 elbilar i sin flotta vilket utgör en sjundedel av den totala bilflottan.

Car2Go's tekniska lösningar har utvecklats av företaget Daimler Mobility Services GmbH. Företaget har även involverat och samarbetat med en rad andra aktörer för att möjliggöra utvecklingen av de olika tjänsterna. Bland annat har de arbetat med den väletablerade samåkningsplattformen (*mitfahrgelegenheit.de*) för att utveckla sin egen samåkningstjänst Car2gether. Efter att ha genomfört ett pilottest av samåkningstjänsten visade resultaten att 50 procent av de som nyttjade tjänsten åkte kortare än en mil och såg således tjänsten till stor del som ett komplement till lokaltrafiken.

#### *Myndigheternas roll*

Myndigheterna har varit delaktiga i ett flertal av Daimlers satsningar i Tyskland. Bland annat har de samarbetat med lokaltrafik och offentliga järnvägsbolag samt representanter från regional-kontor i framtagandet av plattformen Moovel<sup>15</sup>.

#### **Liknande tjänster inom bilpoolstjänster**

- [www.autocite.fr](http://www.autocite.fr) : traditionell bilpoolstjänst som tillhandahålls av staden Angers.
- [www.autocool.fr](http://www.autocool.fr) : traditionell bilpoolstjänst som tillhandahålls av staden Bordeaux. Bilar bokas per internet eller telefon. En gång i månaden betalar man för de timmar och km man har brukat.
- [www.modulauto.net](http://www.modulauto.net): traditionell bilpoolstjänst som tillhandahålls av staden Montpellier.
- [www.zipcar.com](http://www.zipcar.com): traditionell bilpoolstjänst som finns i stora delar av USA.
- [www.drivenow.com](http://www.drivenow.com): Bilpool som drivs i samarbete mellan BMW och Sixt.

<sup>14</sup> <http://www.daimler.com>

<sup>15</sup> Ibid

### 3. SAMÅKNING

Samåkning innebär att två eller flera personer reser delar av, eller en hel sträcka, i samma fordon. Samåkning har historiskt sett oftast skett vid regelbundna resor till samma plats vid samma tid och har inte sällan använts som ett sätt att transportera sig till arbetsplatsen. Faktorer som trängselskatt, parkeringsavgifter och reseavdrag uppges vara vanliga incitament till samåkning<sup>16</sup>. Samåkning kan bidra till ett flertal samhällseliga fördelar, däribland minskad bensinkonsumtion och miljöbelastning, minskad köbildning under högtrafiken, minskade parkeringskostnader och mer lättillgängliga parkeringar samt att personer med lägre inkomst kan åtnjuta samma rörlighet som andra. Att främja utvecklingen av samåkningstjänster kan således vara viktigt utifrån flera perspektiv så som tillgänglighet, mobilitet, miljömässig hållbarhet och även ur ett socialt perspektiv.

Tidigare har samåkning främst arrangerats mellan personer som känner varandra eller som arbetar på samma arbetsplats, men med hjälp av ny IT-teknik har företeelsen kommit att förändras. Idag finns mängder av exempel på hur personer som är inte känner varandra delar bil vilket detta avsnitt syftar till att beskriva närmare.

#### 3.1 Mobilsamåkning i Tolg

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

Mobilsamåkning är ett samåkningssystem där personer kan registrera sig via internet eller mobilapplikationen, som chaufför eller passagerare, i syfte att finna lämplig resa för samåkning<sup>17</sup>. Mobilsamåkning riktar sig även till kommuner och arbetsgivare, där tjänsten kan vara ett sätt för kommunens anställda att samordna sina resor till och från arbetsplatsen. Enligt statistiken har tjänsten genererat 4400 kilometer samåkning.<sup>18</sup> Dock är det än så länge fler chaufförer än passagerare då många av användarna fortfarande inte är beredda att ställa bilen.

Idén till Mobilsamåkning föddes i byn Tolg, där byborna fann det tidskrävande att finna en granne att samåka med samtidigt som bussförbindelserna till orten upplevdes som mycket bristfälliga. Genom att utveckla en mobilapplikation skapades ett system för samåkning. Byborna fick vara med och påverka systemets utformning och den goda förankringen i byn ledde till ett stort inflyde av medlemmar redan under de första veckorna efter att tjänsten sett dagljuset för första gången<sup>19</sup>.

Systemet bygger på att chaufförer matar in sina rutter som passagerare sedan kan söka bland och boka. Vid bokning skickas ett sms till chauffören som kan neka eller verifiera resan. Sms skickas även för att påminna om inplanerad resa. Användarna beslutar själva om taxorna i betal-systemet som är knutet till Mobilsamåkning. Alla bekräftade resor registreras och användarna faktureras varje kvartal. Även minderåriga kan använda systemet med målsmans godkännande.

Tjänsten har inspirerat andra aktörer, så som föreningen Leader Folkungaland<sup>20</sup> samt Kalmar kommun, att ta fram liknande tjänster.

#### Aktörer

Tjänsten togs fram i ett samarbete mellan bybor, arbetsgivare och kommunen. Idag drivs Tolgs Mobilsamåkning vidare av en ideell förening i byn. Vidarespridningen av Mobilsamåkningen till andra byar, arbetsplatser etc. drivs i företagsform av Tolgborna och initiativtagarna, tillsammans med en social entreprenör. Utvecklingen av det tekniska systemet sköts av webbyrå Websearch Professional.

#### Drivkrafter

Enligt intervju med initiativtagarna har drivkraften, bland unga, att använda sig av tjänsten varit att öka möjligheterna att transportera sig oberoende vuxnas möjlighet att ge skjuts. Då tiderna

<sup>16</sup> Framgångsfaktorer som gynnar samåkning är bland annat att man har samma arbetsplats eller bostad, snarlika och regelbundna tider, samma kön (kvinnor åker helst med kvinnor), lång färdväg (minst 20 km enkel väg), liten tidsförlust jämfört med att köra själv och dålig kollektivtrafik (få alternativ till bil) samt få eller dyra parkeringsplatser vid arbetsplatsen. (Vägverket (2006). Samåkning i Sverige. Publ nr 2006:135)

<sup>17</sup> <http://www.mobilsamakning.se>

<sup>18</sup> Ibid

<sup>19</sup> <http://www.lansstyrelsen.se/kronoberg/Sv/nyheter/2011/Pages/samakning-tolg-ar-arets-innovation-pa-landsbygden>.

<sup>20</sup> <http://www.folkungaland.se?>

för kollektivtrafiken tidigare var anpassade efter skoltiderna saknades kommunikation på kvällar och helger. Enligt initiativtagarna är det viktigt att komplettera samåkning med befintlig kollektivtrafik då samåkning kan leda till att fler också åker buss då de väljer att ställa bilen. Många som använder sig av Mobilsamåkning idag har även fått upp ögonen för den samt kostnadseffektiva aspekten.

#### *Legala aspekter*

Idag finns det enligt Trafiklagen oklarheter vad gäller gränsen mellan taxi och samåkning. Lagen upplevs även otydlig vad gäller omvägar i samband med samåkningen. Vad gäller fordonstrafikförsäkring ställer sig försäkringsbolagen positiva så länge Skatteverket tolkar tjänsten som samåkning mellan grannar. Det finns dock skattetekniska oklarheter som handlar om betalningssystemet och då speciellt när samåkningen utvidgas till att köra omvägar.

### **3.2 Carpooling.com**

*www.carpooling.com*

Carpooling.com är ett nätverk för samåkning i Europa och USA. Genom tjänsten kan förare och passagerare söka efter andra som planerar att resa samma sträcka i syfte att samåka. Carpooling.com startades i München år 2001 av fyra studenter och har idag ungefär 1 miljon användare varje månad och finns i 45 länder och 5000 städer.

Med hjälp av tjänstens hemsida, mobilapplikationer samt Facebook kan användarna finna tillgängliga platser eller passagerare samt välja den samåkningspartner som de anser passar bäst. Med hjälp av mobilapplikationen kan användarna enkelt söka tillgängliga resor och lägga upp egna förfrågningar utifrån destination och datum. Tjänsten erbjuder vidare användarna att specificera sin sökning utifrån speciella önskemål som till exempel kön, icke-rökare, behov av utrymme i bilen, kostnad och liknande. För att boka en resa kan användarna kontakta varandra direkt via mobilapplikationen och kommunicera med varandra i realtid likt en sms-konversation, utan att uppgifter om telefonnummer eller mejladress behöver utbytas. Sedan hösten 2012 kan användarna även sköta betalning med hjälp av Paypal via mobilapplikationen samt med hjälp av en GPS-funktion se exakt var färden startar och avslutas. Användarna kan även betygsätta varandra för att öka säkerheten.

#### *Aktörer*

År 2012 var det fler kvinnor, 53 procent, än män som använde sig av carpooling.com. En undersökning som genomfördes av carpooling.com år 2011 visar att 45 procent av användarna är mellan 25 och 39 år, att 70 procent är singlar och att en övervägande del har någon form av universitetsutbildning<sup>21</sup>. Enligt företaget bokas idag ungefär 15 procent av samtliga resor via mobiltelefonen och de ser en stabil och kontinuerlig ökning. Carpool.com har inlett ett samarbete med energibolaget E-on som nu använder carpooling.com för att möjliggöra samåkning inom företaget<sup>22</sup>. Carpool.com har även fått stödinvesteringar från riskkapitalister samt av biltillverkaren Daimler och har idag 60 anställda.

#### *Drivkrafter*

Carpool.com vill främja gröna resor och belyser tydligt faran med att allt för många åker ensamma i sina bilar. Via tjänstens mobilapplikation får användarna tillgång till en CO2-kalkylator för att illustrera resans miljöpåverkan. Initiativtagarna betonar de sociala aspekterna med att resa med andra, en bild som konfirmeras i den undersökning som genomfördes år 2011 där ett stort antal anger att en fördel med samåkning är möjligheten att möta nya människor<sup>23</sup>. Carpool.com belyser gärna detta faktum och framhåller att samåkningstjänsten har fört samman en rad par varav minst sexton sedan har gift sig.

---

<sup>21</sup> <http://www.carpooling.com>

<sup>22</sup> Ibid

<sup>23</sup> Ibid

### *Legala aspekter*

För att öka säkerheten har Carpool.com infört en rad funktioner på hemsidan och i mobilapplikationen som möjliggör betygsättning utifrån bland annat punktlighet och beteende. Vidare möjliggör den IT-baserade tjänsten kontakt utan att telefonnummer eller andra personuppgifter behöver utbytas. Det är även möjligt att framföra klagomål via internet eller mobilapplikationen.

## **3.3 Lyft**

*www.lyft.me*

Lyft är en samåkningstjänst som till stor del liknar traditionell taxiverksamhet men som helt utgår från en mobilapplikation och som bygger på att privatpersoner agerar förare i sin egen bil. Tjänsten bygger på att privatpersoner använder den egna bilen utsmyckad med en rosa mu-stasch (Carstache) på framsidan av bilen agerar förare i Lyfts regi. Tjänsten erbjuder användarna en möjlighet att söka efter lediga förare som kan köra dem och andra användare i närheten för en kostnad som uppges vara ungefär 30 procent lägre än att åka med en taxi. Genom mobilapplikationen kan användarna med hjälp av en GPS-funktion markera var de befinner sig och få information om var den närmaste Lyft-bilen finns samt skicka en förfrågan om önskad körning varpå Lyft-förarna får förfrågningen skickad till mobilen.

Betalningssystemet grundar sig på ett frivilligt donationssystem som, även det, utgår från Lyfts mobilapplikation. Passagerarna skänker en donation via det IT-baserade systemet. Därmed sker aldrig någon direktbetalning. För att underlätta, finns i Lyfts applikation uppskattade storlekar för donationerna beroende på resans längd. Förarna får \$18 per timme under de första veckorna och garanteras därefter 80 procent av donationen för varje tur. Lyft har även utformat ett körschema för att sprida ut körningarna geografiskt och över dygnet, vilket gör tjänsten mer organiserad än de övriga samåkningstjänsterna.

Lyft utför kontroller av samtliga blivande förare för att i möjligaste mån säkerställa användarnas säkerhet. De personer som klarar urvalsprocessen kallas till intervju och företaget utför i denna fas även kontroller av försäkringsbevis, bilens registreringsnummer, förarens körkortsbevis samt gör utdrag från brottsregistret. I slutskedet fotograferas bilen, som måste vara tillverkad år 2000 eller senare, och kopior på försäkringsbevis lagras i systemen. När kontrollen är genomförd måste den blivande föraren sedan genomgå en orienteringskurs för att slutligen få tillgång till mobilapplikationen och tillhörande instruktioner för att kunna börja köra för Lyft.

### *Aktörer*

Aktören bakom tjänsten är initiativtagaren till den mer traditionella bilpooltjänsten Zimride. Lyft är således en tjänst som drivs inom ramen för företaget Zimride som vuxit sig allt större och som bidragit till att initiativtagarna blivit nominerade till priser för unga entreprenörer. Företaget (Zimride) har fått en rad investeringar från privata företag, riskkapitaliser samt från så kallad seed funding. Ungefär 40 % av förarna är kvinnor och användarna av tjänsten utgörs främst av personer i åldern 25-39 och är vanligtvis personer som bor och vill transportera sig inom staden.

### *Drivkrafter*

Enligt initiativtagaren är grundtanken med Lyft att bidra med lösningar till miljömässiga problem likväl problemet med överbelastade vägsystem på grund av alltför många ensamåkande på vägarna. Lyft illustreras även som ett socialt projekt där medmänniskor hjälper varandra och skapar nya kontakter och i marknadsföringen av tjänsten används nya former av marknadsföring där de sociala aspekterna lyfts fram. Målgruppen är främst unga vuxna. På grund av att det har uppstått en del frågetecken kring konkurrens och hur tjänsten förhåller sig till lagar har en drivkraft även kommit att bli att arbeta för att öppna upp regleringarna för denna typ av tjänst, för att, enligt Lyft själva, bygga ett socialt och hållbart transportsystem<sup>24</sup>.

### *Legala aspekter*

Lyfts tjänst är till stor del lik en taxiverksamhet vilket har upprört såväl taxibolag som limosinföretag i de städer där tjänsten har etablerats. Den myndighet som kontrollerar Kaliforniens trans-

---

<sup>24</sup> <http://blog.lyft.me/>



portsystem, The California Public Utilities Commission, har riktat stämningar mot företaget och belagt dem med något som kallas "cease-and-desist" vilket innebär krav på att verksamheten skall upphöra. På grund av nyligen gjorda lagändringar har Lyft dock kunnat fortsätta sin verksamhet tack vare en tillfällig kompromiss under tiden som nya regleringar undersöks. Myndighetens främsta argument är att det handlar om säkerhetsfrågor. Frågan om att det krävs licens för att säkerställa passagerarnas säkerhet har bemötts med förklaringen att Lyfts verksamhet inte är densamma som taxiverksamhet då samtliga körningar är arrangerade i förväg, varför förarna inte behöver ha någon licens. För att nå kompromissen kring säkerhetsaspekterna har Lyft gått med på att införa tydliga instruktioner vad gäller en rad ansvarsfrågor. Utifrån kompromissen åtar sig Lyft att införa en säkerhetspolicy, göra ordentlig kontroll i brottsregistret, införa nolltolerans mot alkohol och droger för förarna samt erbjuda möjligheter att framföra klagomål på hemsidan. Vidare har hårdare krav på uppskattningar av donationernas storlek införts.

### 3.4 Weeels

*www.weeels.org*

Weeels AB grundades i New York 2009 för att skapa marknadsbaserade IT-produkter som ökar effektiviteten i stadens transportsystem. Dess teknik och strategi utgår från tanken att det billigaste och mest effektiva transportsättet uppnås genom smartare sätt att använda befintliga vägar och bilar. Utifrån detta motiv erbjuder Weeels således en rad olika tjänster för att främja effektiviteten i trafiksystemet. Företaget har tagit fram en mobilapplikation som erbjuder passagerare att genom mobiltelefonen, på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt, boka en taxi och dela taxin med andra passagerare. Mer specifikt erbjuder applikationen en möjlighet att genom endast ett knapptryck beställa en taxi, hitta andra resenärer i närheten för att dela på kostnaden och energiförbrukningen, få ett på förhand förhandlat pris, logga in på Facebook för att se medpassagerarens profil, spara favoritdestinationer samt sökfunktion för adresser och färdvägar. Weeels beskriver att fördelen med applikationen är att användarna sparar tid, pengar, energi samt bidrar till ökad framkomlighet då tjänsten bidrar till att minska antalet bilar på vägarna<sup>25</sup>.

#### *Drivkrafter*

Tjänsten Weeels strävar efter att minska väntetiderna, reducera resekostnaderna, koldioxidutsläppen, minska trängseln och behovet av allmän parkering, skapa goda förtjänster för förare samt öka kapaciteten i marktransportsystemet. Genom att samordna passagerare medan de står i kö vid vanliga uppsamlingspunkter, "Smart Line Management", kan tjänsten minska antalet bilar som kör ensamma passagerare. Weeels erbjuder taxichaufförer en komplett maskin- och programvara till en fast årsavgift som inkluderar underhåll och hjälp med installation för att förenkla användningen och anpassningen.

Företaget erbjuder även lösningar riktade till företag för att möjliggöra ett mer effektivt användande av de bilar som står till företagets förfogande. För att möjliggöra detta har Weeels tagit fram en mjukvara som hjälper de som tillhandahåller bilarna att optimera användningen av fordonen genom att koppla ett antal upphämtnings- och avlämningsplatser till ett specifikt fordon. Denna tjänst erbjuder således samordning av resvägar, kartläggning av fordon i realtid samt en möjlighet att boka och betala för resor. Tjänsten syftar till att öka bilparkens kapacitet och effektivitet, skapa kostnadseffektiva resor, erbjuda kunder billigare resor samt förenkla betalningen. Weeels erbjuder även lösningar som möjliggör samordning av anställdas resor till flygplatser och liknande för att minska resekostnaderna, främja sammanhållning på arbetsplatsen samt för att minska behovet av parkeringsplatser.

#### *Aktörer*

Grundaren av Weeels blev inspirerad av hur okända människor reser och stiftar bekantskap under en resa på den Transsibiriska järnvägen och ville utveckla ett mer effektivt transportsätt med fokus på taxiresor. Weeels är en del av en icke-vinstdriven tankesmedja vid namn Starlab som arbetar för vad de kallar "social transportation". De som driver Weeels består av geografer, ingenjörer, designers, aktörer från mediabranschen samt entreprenörer och de riktar sig till en bred målgrupp. På hemsidan står att läsa att man strävar efter att arbeta fram nya lösningar för kommuner, företag, universitet och konsumenter. Då tjänsten inkluderar en rad olika lösningar

---

<sup>25</sup> <http://www.weeels.org>

utgörs tjänstens användare idag av såväl företag och taxibolag som privatpersoner som väljer att åka taxi inom staden.

#### *Legala aspekter*

För att möta kraven på säkerhet och trygghet möjliggör mobilapplikationen en screening av potentiella medpassagerare som kan betygsättas efter att tjänsten har använts. Det finns även planer på att möjliggöra en överblick över medpassagerarnas sociala nätverk, något man tror kommer göra människor mer benägna att använda sig av denna tjänst på grund av den igenkännande aspekten som gör att man kan tänkas resa med främmande människor.<sup>26</sup>

### **3.5 CoWaG**

*www.cowag.de*

CoWaG är en programvarutjänst för spontan samåkning via smartphones. CoWaG förmedlar spontana resor, både för kortare och längre resor, genom att låta bilförare och passagerare lägga upp förfrågningar om samåkning direkt via mobiltelefonen. Genom tjänsten matchar sedan CoWaG ihop förare och passagerare utifrån avstånd, tidpunkt samt personliga preferenser och syftar till att även fungera för turer som redan inletts. Genom mobilapplikationen kan de inblandade omedelbart få information om de potentiella resenärerna och kan därefter bekräfta eller avböja bokningen. Programmet är tillgängligt via den mobila webbläsaren men är ytterligare utvecklad i mobilapplikationen. Enligt tjänstens hemsida kan företag som använder sig av CoWaG spara pengar, skydda miljön och förbättra den individuella rörligheten.

#### *Användare*

CoWaGs användare utgörs av såväl stora företag som enskilda personer som vill nyttja samåkning som färdmedel. Företag kan använda CoWaG för att möjliggöra spontan samåkning exempelvis för arbetspendling. Tjänsten har ingen begränsad körsträcka och är tänkt att fungera för såväl dagligt pendlare som för mer flexibla resor. Enligt hemsidan syftar tjänsten till att förenkla möjligheterna till att samåka genom att hjälpa till att hitta medresenärer på ett smidigt sätt och på så sätt göra samåkningen mer tidseffektiv då ingen tid för eget sökande behövs.

#### *Drivkrafter*

CoWaG beskriver sig självt som ett komplement till kollektivtrafiken (LPT). Samåkning ses som ett transportalternativ då det finns luckor i möjligheten att åka kollektivt, främst på landsbygden. CoWaG riktar sig både till stadsbor och till pendlare på landsbygden som kombinerar bilkörande med kollektivtrafik.

#### *Legala aspekter*

Vid samåkning i anslutning till CoWaG gäller den lagstadgade olycksfallsförsäkringen. Egendoms-skador och ersättning för sveda och värk hanteras via fordonets ansvarsförsäkring. Personskada som uppstår i samband med transport direkt till eller från arbetet täcks inte av den lagstadgade olycksfallsförsäkringen.

### **3.6 Covoiturage.fr**

*www.covoiturage.fr*

Covoiturage.fr är en av Frankrikes största traditionella online-baserade samåkningstjänster med 3 miljoner medlemmar i 7 europeiska länder: Frankrike, Spanien, Storbritannien, Italien, Nederländerna, Polen och senaste tillskottet Tyskland. Tjänsten grundades i Frankrike 2006 och kommer under 2013 att göra ett namnbyte och gå under namnet Blablacar. Tjänsten finns idag både som en internetjänst och som en mobilapplikation där personer med bil som ska åka en viss sträcka registrerar sig på sidan och uppger var och när de ska göra resan samt hur många lediga

---

<sup>26</sup> <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=128778530>

platser som finns i bilen. Personer utan bil som vill samåka från en punkt till en annan kan gå in på sidan och leta efter specifika resor en bestämd tid.

Idag har företaget ca 50 anställda som arbetar med att knyta samman chaufförer med medpassagerare, bedriver analyser och kartläggningar av hur marknaden och efterfrågan på samåkningstjänster ser ut och hur den på bästa sätt kan mötas samt tar fram nya funktioner och lösningar för att göra tjänsten mer åtkomlig och säker. Exempelvis har de fokuserat på säkerhetsaspekten och därför tagit fram ett betygssystem som ger möjlighet för chaufförer och passagerare att betygätta varandra. Man har även tagit fram en tjänst som heter "Ladies only" för kvinnor som önskar att resa med enbart andra kvinnliga medresenärer. Genom att som kvinna uppge att man endast vill resa med andra kvinnor blir man som chaufför eller medpassagerare endast sökbar för andra kvinnor. Betygssystemet samt obligatoriskt fotografi används som verktyg för att säkerställa att medlemmarna är den de utger sig för att vara. Ett sätt att locka fler unga personer att använda sig av tjänsten är genom att marknadsföra olika kulturella evenemang på hemsidan, såsom konserter eller festivaler, samt genom att uppmana medlemmarna att samåka till dessa genom att använda sig av tjänsten.

### *Aktörer*

2009 bodde 69 procent av Covoiturage.fr:s användare i städer med omnejd<sup>27</sup>. Samtidigt fanns regelbundna användare, som i större utsträckning bodde på landsbygden. I fördelning chaufförer/passagerare var det betydligt fler män över 40 år som erbjöd sina bilar för samåkning, 69 procent, och fler yngre studerande kvinnor som använde sig av tjänsten som passagerare, 40 procent<sup>28</sup>.

Företaget Covoiturage.fr grundades år 2006 av fransmannen Frédéric Mazella som efter att ha misslyckats att boka in sig på ett fullt tåg på väg hem till familjen för julfirande fick en idé om att lansera en samåkningstjänst. Tjänsten har idag en klar ekonomisk och miljömässig profil och på bokningssidan publiceras regelbundet statistik över hur många ton utsläpp medlemmarna har sparats genom att använda sig av tjänsten.

Sedan 2013 finns tjänsten som gratis mobilapplikation både för Androidtelefoner och iPhones. Genom mobilapplikationen kan man komma i kontakt med chaufförer och medresenärer, reservera reserutter, skicka meddelanden till varandra samt se de vanligaste frågorna och svaren. Covoiturage.fr har hög närvaro på sociala medier och har en egen Facebook-sida samt Twitter-konto genom vilka man också kan söka chaufförer och medresenärer.

### *Drivkrafter*

Det franska ministeriet för hållbar utveckling, energi och transport har en positiv hållning till alternativa metoder för personbilsanvändningen, och så även samåkningsinitiativ. Detta på grund av att transportministeriet slogs samman med ministeriet för hållbar utveckling och energi år 2007. Transportpolitiken har sedan sammanslagningen haft ett uttalat hållbarhetsfokus. Till skillnad från bilpooltjänster, har den franska regeringen inte några specifika regleringar vad gäller samåkningstjänster, vilket delvis kan förklaras med att tjänsten ännu inte är så utbredd enligt en intervjuperson på transportavdelningen. Kommuner med fler än 100 000 invånare är skyldiga att hjälpa större företag att tillhandahålla bilpooltjänster och samåkningstjänster för sina anställda för att underlätta deras resor. För tillfället finns dock inga andra initiativ från regeringens håll för att möjliggöra spridningen och utvecklingen av samåkningstjänster.

Enligt en enkätundersökning från 2009<sup>29</sup> använde sig 94 procent av Covoiturage.fr:s användare sig av tjänsten för att spara pengar. Undersökningen visade att samåkningstjänsten användes i större utsträckning under konjunkturnedgångar, och då särskilt för längre transportsträckor eller för att resa på semester. Miljöaspekten samt den sociala aspekten ansågs vara viktiga men inte prioriterad. Tjänsten har idag ett klart ekonomiskt fokus och betonar de ekonomiska vinsterna av att samåka. Samtidigt läggs mycket fokus på miljöaspekten och hemsidan har en klar grön profil.

<sup>27</sup> "Etude MAIF réalisée en collaboration avec Covoiturage.fr - Décembre 2009", MAIF & Covoiturage.fr. <http://www.maif.fr>

<sup>28</sup> Ibid

<sup>29</sup> Ibid

### *Legala aspekter*

Då fransk lagstiftning förbjuder vinstdrivande verksamhet av samåkning, då detta kan konkurrera ut taxiverksamheten, åläggs chaufförerna på Covoiturage.fr med ett förbud att ta ut vinst<sup>30</sup>. Chaufförerna får endast ta emot betalning som motsvarar den delade resekostnaden. Covoiturage.fr har rätt att utesluta de medlemmar som använder tjänsten i vinstsyfte.

Samtliga chaufförer måste vid registrering kunna påvisa att deras bil samt medpassagerare täcks av en försäkring. Alkohol eller droger får inte användas under färd.

Covoiturage.fr avsäger sig allt ansvar avseende utebliven chaufför eller medresenär. Endast i de fall då chauffören eller medresenären har använt sig av tjänsten "Trajet avec Réservation" ålägger sig Covoiturage.fr att betala eller återbetala summan vid utebliven prestation (dvs. vid avbokning av resa strax innan överenskommen resa). Samtliga transaktioner möjliggörs genom ett betalsystem där transaktionen går genom Covoiturage.fr. Medpassageraren debiteras så fort överenskommelsen mellan de två parterna har ingåtts. Dock betalas inte pengarna ut till chauffören förrän denne har slutfört sitt åtagande.

## **3.7 Samåkning**

*www.samakning.se*

Samåkning.se är en samåkningstjänst som förmedlar resor för pendlare eller fristående resor inom Sverige och Europa genom att matcha förare och passagerare. Med tusentals bilresor och 100 000 användare profilerar sig Samåkning.se som Sveriges största samåkningstjänst<sup>31</sup>.

För att komma åt bokningssystemet måste användare först registrera sig på hemsidan. Bokningssystemet för samåkningen sker genom hemsidan och resorna betalas med kreditkort eller via ett PayPal-konto.

Tjänsten erbjuder samåkningslösningar även för kommuner och finns synlig via en samåkningscentral på kommunens hemsida (kommunnamn.samakning.se), med en avgångstavla (widget) som visar nästkommande avgångar från och till kommunen, vilket möjliggör översyn på samåkningsmöjligheterna. Kommunen tar fram populära tätorter och mötesplatser inom kommunen där personer kan träffas för samåkning, exempelvis pendelparkeringar, buss- eller tågstation. Tjänsten på kommunens hemsida underhålls helt och hållet av Samåkning.se. Tjänsten erbjuder lösningar för samåkning, pendling samt tjänsteresor för anställda inom företag där upplägget är detsamma men till viss del anpassat till företagets behov och förutsättningar. Samåkning.se har även en tjänst för evenemangsarrangörer, som kan erbjuda sina besökare att samåka till evenetet. Arrangören kan lägga upp sitt evenemang på Samåkning.se tillsammans med en beskrivning och länk till deras hemsida<sup>32</sup>. Samåkning.se finns även på Facebook.

### *Aktörer*

Det tyska företaget Fasterminds står bakom Samåkning.se. Fasterminds driver även samåkningsplattformar i andra länder. Det tekniska systemet som Mobilsamakning.se använder sig utav heter Syswere som utvecklar mjukvara för stordatorer och webbaserade tjänster. I Sverige är Syswere ledande inom området, och tar fram olika lösningar för samåkning för företag och kommuner.

### *Drivkrafter*

Samåkning.se lyfter fram flera fördelar med samåkning såsom tids- och pengabesparing, trevligare resa, minskat koldioxidutsläpp samt bensinanvändning och inte minst minskad trängsel på vägarna. Samåkning.se pekar på flera fördelar med kommunal samåkning, såsom kostnadsbesparingar för kommuninvånarna, ökade kommunikationsmöjligheter samt att det är ett bra komplement till offentlig kommunikation. Samåkning.se belyser positiva aspekter med samåkning/pendling för företag som bland annat en minskning av växthusutsläpp, mindre behov av parkeringsplatser samt ett ansvarstagande mot regionen (socialt och miljömässigt).

---

<sup>30</sup> <http://www.covoiturage.fr>

<sup>31</sup> <http://www.samakning.se>

<sup>32</sup> Ibid

### Liknande tjänster inom samåkning

- [www.Mitfahrzentrale.de](http://www.Mitfahrzentrale.de) Tysk och europeisk plattform för samåkning. Mest långa sträckor. En av de första och största i Europa; startades 1998 och har idag ungefär 1,6 miljoner registrerade användare och över 500 000 aktiva erbjudanden på hemsidan.
- [www.covoiturage.ikea.fr](http://www.covoiturage.ikea.fr) Samarbete mellan IKEA och Frankrikes största samåkningstjänst med syfte att få fler att samåka från och till IKEA:s varuhus runt om i Frankrike
- [www.easycovoiturage.com](http://www.easycovoiturage.com) Traditionell samåkningstjänst som samarbetar med biluthyrningsföretag som vill få sina bilar körda från en punkt till en annan.
- [www.TaxiMagic.com](http://www.TaxiMagic.com) En applikation som möjliggör bokning och betalning på elektronisk väg. Tjänsten möjliggör även för resenärer att se var taxibilen befinner sig, för att kunna planera sin tid utan att behöva stå och vänta på taxin.
- [www.flyweel.com](http://www.flyweel.com) En applikation som liksom ovanstående tjänster möjliggör passagerare att söka taxibilar i närheten och boka dessa liksom betala via appen. Denna app sägs öka taxi-chaufförernas intäkter med 20 procent då de inte står tomma i samma utsträckning.
- [www.Uber.com](http://www.Uber.com) taxiliknande tjänst som finns i både Stockholm, New York och San Fransisco.
- **Covisoft** (<http://play.google.com>) dynamisk app som möjliggör planering av samåkning i reell tid, dvs. ingen förtidsplanering av resan krävs utan chauffören kommer i kontakt med eventuella medresenärer längs vägen.
- **iColutis:** (<http://play.google.com>) samlar 30 samåkningstjänster i en och samma applikation

## 4. BILUTHYRNING MELLAN PRIVATPERSONER

Biluthyrning mellan privatpersoner är ett internationellt fenomen som vuxit sig allt större under senare år. Grundtanken är att bilägare, då de inte använder sin bil, hyr ut den till andra personer som är i behov av bil. På så sätt kan bilägaren dryga ut kostnaderna och finansiera sitt biläggande med de intäkter som uthyrningen genererar samtidigt som föraren kan spara pengar på att endast betala för bilen när den används och slipper därmed kostnader kopplade till bilägandet.

Uthyrningen sker vanligtvis via hemsidor där annonser kan läggas upp och där andra användare kan söka bland de bilar som ligger ute för annonsering. De olika IT-systemen gör det möjligt att tillgodose väldigt specifika önskemål då användare kan till exempel söka bilar efter färg, årsmodell, typ av växellåda, drivmedel, antal säten med mera. Via hemsida eller mobilapplikation kontaktas bilens ägare automatiskt då någon anmält sitt intresse för att hyra bilen. Tanken är att det ska vara ett både bekvämare och billigare alternativ till etablerade hyrbilsföretag samt att dessa tjänster ska generera miljövinster i och med att de bilar som produceras kan användas mer effektivt.

De tjänster inom biluthyrning mellan privatpersoner som identifierats i föreliggande omvärldsanalys fungerar på ungefär samma sätt och innefattar vanligtvis en speciell försäkring som gäller under uthyrningstiden.

### 4.1 BUZZCAR

[www.buzzcar.com/fr](http://www.buzzcar.com/fr)

Buzzcar är en online-baserad tjänst för uthyrning av personbilar mellan privatpersoner. Företaget grundades år 2011 i Frankrike av amerikanskan Robin Chase – en känd person inom bilbranschen som bland annat har utsetts till en av världens 100 mest inflytelserika personer av tidningen Times på grund av sitt mångåriga arbete med att förändra människors resevanor. Tjänsten är idag en online-baserad tjänst som sedan 2012 även finns som en mobilapplikation. Buzzcar erbjuder sina tjänster främst i Paris och andra stora städer. Priset på biluthyrningen bestäms av uthyraren och 65-70 procent av kostnaden går till den som hyr ut sin bil medan 30-35 procent går till Buzzcar för administrativa kostnader, försäkring av bilen under uthyrningsperioden och vinst. Då bilen är uthyrd täcker försäkringen olycksfall, stöld, förskingring, vandalism samt brand, dock inte punktering, nyckelstöld eller krossat glas på fönsterrutor, backspeglar eller strålkastare. Försäkringen täcker vidare skador på annans fordon och personsador med upp till 10 miljoner Euro på materiella föremål och obegränsad nivå vad gäller personsador. Samtliga transaktioner går genom Buzzcar som reserverar den överenskomna summan från hyrpersonens konto då en bil har bokats. När resan är avklarad och kilometerkostnaden registrerats dras pengarna från den som hyr och förs över till uthyraren. Både bilägaren och den person som hyrt bilen kan sedan betygsätta varandra på tjänstens hemsida. Buzzcar inledde nyligen ett samarbete med parkeringsbolaget Vinci Park som har över 4000 parkeringsplatser i Lille och Tourcoing. Syftet med samarbetet är att få fler personer som använder sig av parkeringsbolagets parkeringsplatser att hyra ut sina bilar under de timmar på dygnet de inte använder sig av sina bilar.

#### *Aktörer*

Målgruppen för denna är de personer som inte är i behov av att äga en bil eller som inte har råd men ändå tillfälligt vill ha tillgång till bil.

#### *Drivkrafter*

Den franska regeringen ser möjligheter för denna tjänst att växa markant under de kommande åren och ministeriet för hållbar utveckling, energi och transport har nyligen tagit fram en guide för personer som dels vill använda sig av denna tjänst och dels entreprenörer som vill starta en liknande tjänst. Guiden finns att ladda ner på ministeriets hemsida. Förutom den miljömässiga aspekten ses den ekonomiska aspekten som en viktig faktor som kan hjälpa de franska myndigheterna att uppnå de satta målen för transportpolitiken med avseende på tillgänglighet.

Användarna av denna tjänst drivs främst av de ekonomiska aspekterna. Personer som hyr ut sina bilar ser möjlighet att spara en slant på bilkostnaderna då en bil i snitt kostar mellan 4000 – 5000 euro/år. Dessutom används bilen i snitt endast 5 procent av tiden och resterande tid står den parkerad. Genom att hyra ut sin bil till andra kan man tjäna upp till 350 euro/mån. Personer som hyr bilar gör detta främst för att spara pengar. Den miljömässiga aspekten finns också i åtanke då man använder sig av denna tjänst men det är dock inte den främsta anledningen.

Grundaren av Buzzcar, Robin Chase, har en hög ambition att förändra människors rese-mönster och börja resa mer medvetet ur ett hållbarhetsperspektiv. Även om huvudsaklig fokus ligger på de ekonomiska aspekterna i marknadsföringen av denna tjänst, är det främst miljöfrågan som driver Robin Chase i hennes ambitioner kring utvecklingen av tjänsten.

#### *Legala aspekter*

För att hyra en bil genom Buzzcar måste den tilltänkta chauffören vara minst 21 år gammal, ha haft körkort i minst 2 år samt inte varit inblandad i någon trafikolycka de senaste 3 åren. Under uthyrningstiden är bilen fullt försäkrad.

## **4.2 Deways**

*www.deways.com*

Deways är en tjänst för biluthyrning mellan privatpersoner som startades år 2010 av två unga entreprenörer. I marknadsföringen av tjänsten läggs mycket fokus på den ekonomiska aspekten, dvs. att man kan spara pengar genom att hyra ut sin bil eller genom att hyra en bil till ett billigare pris jämfört med biluthyrningsfirmor. Man betonar även fördelarna med den internationella trenden "Sharing- economy". Tjänsten har liksom många andra tjänster ett betygssystem där man kan betygssätta bilägaren eller den som hyr bilen och bilen är helt försäkrad under tiden den används. Betalningen sker via betalfunktionen Paypal. Tjänsten är idag en online-baserad tjänst som snart även kommer att finnas som mobilapplikation. Användare kan komma i kontakt med varandra även via en Facebook hemsida och Twitter.

#### *Aktörer*

De personer som denna tjänst vänder sig till är de som inte behöver en bil eller inte har råd men ändå vill tillfälligt ha tillgång till en bil. En av Deways samarbetspartners är en samåkningstjänst som heter 123envoiture.fr. Medlemmarna uppmanas att hyra bilar och sedan finna samåkningspartners för sina resor för att på så sätt spara ännu mer pengar.

#### *Drivkrafter*

Grundarna till tjänsten Deways drivs av ekonomiska aspekter och tänket kring "sharing-economy", dvs. den delande ekonomi.

#### *Legala aspekter*

För att hyra en bil av en privatperson via Deways måste den tilltänkta chauffören vara minst 21 år och haft körkortet i minst 2 år. Samtliga bilar täcks av en försäkring under uthyrningstiden. För att försäkringen ska gälla måste bilen vara mindre än tio år gammal samt ha ett nyvärde som är lägre än 30 000 euro.

## **4.3 RelayRides**

*www.relayrides.com*

RelayRides är en bilpool för uthyrning av privata bilar som samarbetar med Google och General Motors. Bilpoolstjänsten riktar in sig på on-demand-biluthyrning mellan privatpersoner genom högteknologiska lösningar och finns tillgänglig i hela USA. Företaget har som utgångspunkt att vara en servicefunktion och en mellanhand som sköter uthyrningen mellan privatpersoner.

På Relayrides hemsida finns annonser med beskrivningar av bilarna som måste vara tillverkade år 1990 eller senare. Likt mer traditionella biluthyrningsfirmor erbjuder RelayRide dygnetruntservice om något skulle hända bilen. På hemsidan kan ägare och de som vill hyra gå in på användarnas profilsidor och se tidigare omdömen samt tillgå personens Facebookprofil för att se om de har gemensamma bekanta. När en överenskommelse har nåtts om uthyrning får personerna även tillgång till e-mailadresser för att göra överenskommelse om överlämningsplats och annan viktig information. Kostnaden för uthyrningen av bilarna ligger generellt mellan 5-10 dollar per timme och betalningen kan ske genom online-systemet. RelayRide har tillsammans med samar-

betsparterna utvecklat en mobilapplikation med hjälp av programmet OnStar som möjliggör att användare kan låsa upp bilar som är utrustade med Onstar-utrustning.

Bilägare får genom RelayRides en försäkring som skyddar bilen vid fysiska skador upp till det faktiska värdet på bilen. Det utförs även noggrann kontroll av de personer som hyr bilarna. Bilägarna får även välja vilka de vill hyra ut bilen till och kan välja att avstå.

#### *Drivkrafter*

Då de personer som hyr ut sina bilar tjänar pengar på sin bil är det förekommande att skaffa fler bilar för att kunna hyra ut även dem för att öka förtjänsten. Enligt Relayrides initiativtagare kan användarnas intresse inte enbart förklaras med möjligheten för bilägarna att tjäna pengar, de lockas även av den stora variationen av bilar som finns i utbudet liksom att bilarna vanligtvis är lättare att tillgå. Målet för initiativtagaren är att det år 2015 ska finnas tillgängliga bilar inom gångavstånd för 100 miljoner amerikaner<sup>33</sup>.

## **4.4 Getaround/ Getaway**

*www.getaround.com*

Getaround är en traditionell internetbaserad tjänst för biluthyrning mellan privatpersoner. Tjänsten initierades i San Fransisco år 2009 och har sedan dess spridits till Austin, Portland, San Diego och Chicago. Getaround fungerar som en plattform för uthyrning av bilar och är helt IT-baserad. Bilägaren avgör hyrpriset och får ut 60 % av den totala hyrintäkten och resterande går till Getaround för att täcka försäkrings- och administrationskostnader.

Bilägarna kan välja att installera ett så kallat "Get around CarKit" som ett alternativ till att behöva möta kunden för att överlämna nyckeln. Med hjälp av en GPS-funktion och trådlöst nätverk kan ägare såväl som kunder öppna och låsa bilen med hjälp av mobiltelefonens internetuppkoppling. Getaround använder sig av ett betygssystem där medlemmar kan lämna omdömen för att öka säkerheten kring uthyrningen.

Getaround har utvecklat ytterligare en tjänst som de kallar Getaway som riktar sig till personer som vill hyra ut sin bil under en längre period, minst under ett halvår. Getaround förpliktigar sig att ta hand om bilen och hela uthyrningsprocessen under den tid bilen står till förfogande. Getaround genomför säkerhetskontroll av bilen samt lägger ut bilder på bilen på hemsidan eller mobilapplikationen. Bilen parkeras sedan på en central plats för att underlätta uthyrningen med allt vad det innebär inom skötsel, nyckelförmedling, etc. Samtliga bilar försäkrade och bilarna förses med en GPS som spårar bilen så att användarna lätt genom en app-funktion kan hitta bilen, under uthyrningstiden. Bilägaren får en månatlig betalning där kostnaderna för uthyrningen är avdragna.

Användare som vill hyra bilarna måste vara minst 19 år gamla och haft körkort i minst två år. Vidare krävs det att de innehar ett Facebook-konto samt bevis på en personlig trafikförsäkring. För att bli medlem i Getaround krävs även utdrag ur brottsregistret, främst för att intyga att inga alkoholrelaterade överträdelser har begåtts i det förgångna. Bilarna som hyrs ut måste vara tillverkade 1995 eller senare och ägarna måste kunna visa upp en försäkring för bilen. Det är kostnadsfritt att registrera sig till Getarounds tjänster och avgiften för att hyra en bil uppgår till ungefär fem dollar i timmen. Ägarna tjänar i genomsnitt 350 dollar i månaden<sup>34</sup>.

#### *Aktörer*

I samband med att Getaround har utökat sin verksamhet har de fått riskkapital från ett flertal investerare och finansieringen uppgår idag till ungefär 13 miljoner dollar<sup>35</sup>. Vidare har tjänsten även fått finansiellt stöd från den federala motorvägsförvaltningen för att kunna etablera verksamheten i Portland<sup>36</sup>. Med stöd från investerare från Google och andra riskkapitalister har mobilapplikationen vidareutvecklats och i februari år 2013 släpptes en ny version som möjliggör för registrerade användare att söka bilar utan att logga in, nya sökfunktioner samt förbättrade kart-

<sup>33</sup> <http://www.usatoday.com/story/tech/columnist/talkingtech/2012/12/05/peer-to-peer-car-sharing/1741869/>

<sup>34</sup> <http://venturebeat.com/2013/02/28/getarounds-new-iphone-app-lets-you-take-a-spin-in-a-strangers-tesla-model-s/>

<sup>35</sup> Bland annat har Yahoos VD och skådespelaren Ashton Kutcher investerat i tjänsten.

<sup>36</sup> <http://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2011/12/13/getaround-brings-car-sharing-startup-to-oregon-with-federal-grant/>



funktioner. I samband med denna förnyelse erbjuds nu även två stycken miljöbilar av märket Tesla Modell S via mobilapplikationen<sup>37</sup>.

#### *Drivkrafter*

Tjänsten finns i städer som är biltäta och som har stor befolkningsmängd och där det är en stor del bilar som står oanvända. Getaround har ett tydligt miljöfokus med särskild inriktning mot att utmana det nuvarande transportsystemet. På hemsidan uttrycks att främsta fokus är att lösa vad som kallas "car over-population" vilket menas bidrar till att det nuvarande transportsystemet inte är hållbart. Vidare uppmärksammas möjligheten för bilägare att tjäna pengar.

#### *Legala aspekter*

Getaround tillhandahåller en försäkring genom en tredjeparts-försäkringsgivare. Under hyrperioden ersätter denna försäkring den personliga försäkring som bilägaren annars täcks av. Denna anpassade typ av försäkring är relativt nyutvecklad och möjliggjordes genom att delstaten Kalifornien godtog en lagändring som tillåter bilägare att få en tillfällig försäkring då de ingår i en bil-delnings-förening.

## **4.5 Flexidrive**

*www.flexidrive.se*

FlexiDrive, vars slogan är "Hyr grannens bil", är en webbaserad mötesplats som möjliggör för privatpersoner att hyra bilar av varandra<sup>38</sup>. FlexiDrive syftar till att erbjuda bilägare en möjlighet att göra sin bil till en inkomstkälla och att ge förare ett större urval av bilar, på fler platser till bättre priser. Bilägarna sätter sina egna priser beroende på bilens skick, ålder, märke, etc.<sup>39</sup> Inloggning sker antingen via Facebook eller genom E-postadress och lösenord. Bilägaren fyller i vilka tider bilen är bokningsbar. Då bilen bokats inträder ett bindande hyresavtal, där FlexiDrive automatiskt skapar ett hyresavtal som kvitto på bokningen. Vid upphämtning av bilen ska föraren ha med sig körkort som identifikation, där bilägaren kan kontrollera körkortsnummer mot SMS-bokningen. I samband med att bilen bokats debiterar FlexiDrive totalpriset och den 15:e varje månad sker utbetalningen. 75 procent av priset går till bilägaren, 10 procent går till FlexiDrive, 10 procent går till If Skadeförsäkring för att täcka FlexiFörsäkringen och 5 procent går till Skatteverket (moms)<sup>40</sup>.

#### *Aktörer*

Flexidrive Sverige AB grundades 2011 av två unga studenter som drevs av den internationella miljötrenden och tanken på mer effektiv personbilsanvändande.<sup>41</sup> Uppgifter från 2011 fastställer att de främsta användarna av Flexidrive Sverige AB är män i 30-40-årsåldern som bor i lägenhet i en storstadsregion, äger ingen bil och har hyrt bil förut, vill hyra bilen för att göra en resa på en ledighet, prioriterar närhet och pris vid val av bil samt har hittat FlexiDrive genom en artikel i tidningen<sup>42</sup>.

#### *Legala aspekter*

FlexiDrive samarbetar med If Skadeförsäkring AB som FlexiFörsäkrar<sup>TM</sup> alla bilar under uthyrningsperioden. FlexiDrive innehar ett tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen som ger rätt att bedriva yrkesmässig biluthyrning. FlexiDrive är uppkopplat mot vägtrafikregistret för kontinuerlig uppdatering och kontroll av bil- och körkortsuppgifter<sup>43</sup>.

<sup>37</sup> <http://venturebeat.com/2013/02/28/getarounds-new-iphone-app-lets-you-take-a-spin-in-a-strangers-tesla-model-s/>

<sup>38</sup> <https://www.flexidrive.se>

<sup>39</sup> <http://www.dn.se/ekonomi/hyr-bil-av-grannen>

<sup>40</sup> <https://www.flexidrive.se>

<sup>41</sup> <http://www.dn.se/ekonomi/hyr-bil-av-grannen>

<sup>42</sup> Strategisk Marknadskommunikation för FlexiDrive Sverige AB (2011) av Carl Bertilsson  
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=2827072&fileOId=2827073>

<sup>43</sup> <https://www.flexidrive.se>

### Liknande tjänster

- [www.e-loue.com](http://www.e-loue.com)  
En online-baserad tjänst som förmedlar uthyrning av olika föremål så som kläder, datorer, köksapparater och även bilar.
- [www.autonetzer.de](http://www.autonetzer.de). En av Tysklands största plattform för biluthyrning mellan privatpersoner
- [www.tamyca.de](http://www.tamyca.de). En tysk tjänst för biluthyrning mellan privatpersoner som funnits sedan 2010.
- [www.wheelz.com](http://www.wheelz.com): IT-buren tjänst för uthyrning av den privata bilen som finns i USA.

## 5. LANDSPECIFIKA TRENDER

Utvecklingen av alternativ personbilsanvändning ser olika ut i olika länder. Detta kan förklaras med olika faktorer, såsom hur politiken ser på bilanvändningen, i vilken ekonomisk situation ett land befinner sig i, efterfrågan på kollektivtrafik eller delad bilanvändning i form av bilpool eller samåkning, vilken medvetenhet som finns i samhället kring bilens kostnader och dess miljöpåverkan, hur det offentliga förhåller sig till alternativ bilanvändning t.ex. stöttar genom att tillhandahålla parkeringsplatser och tillgänglig kollektivtrafik osv.

I denna rapport har alternativ personbilanvändning kartlagts i följande länder: Frankrike, USA, Tyskland och Sverige. Följande trender identifierats i dessa länder:

Figur 1: Landspecifika trender i Frankrike, USA och Sverige

	Utvecklingstrender	Drivkrafter	Myndigheternas roll
Frankrike	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samåkningstjänster har gått framåt i större utsträckning än bilpoolstjänster samt biluthyrning mellan privatpersoner</li> <li>- Tjänsterna utvecklas starkare under lågkonjunktur</li> <li>- Tjänsterna används i större utsträckning av yngre personer (20-40 år)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hållbarhet och miljö mycket starka drivkrafter från myndighetshåll samt tillhandahållarna</li> <li>- Ekonomiska aspekter och tillgänglighetsaspekter är starka drivkrafter bland användarna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prioriterad fråga för regeringen som är starkt pådrivande</li> <li>- Transportministeriets sammanslagning med Ministeriet för Hållbarhet och Energi 2007 är en katalysator.</li> <li>- Ett verktyg för att nå transportpolitiska målen är att decentralisera transportpolitiken och ställa krav på kommunerna, så som att ålägga kommunerna att reservera mark för bilpooler för miljöbilar samt underlätta för företag att anordna samåknings- samt bilpoolstjänster för sina anställda.</li> </ul>
USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allt fler biltillverkare använder bilpooler för att ta sig in på marknaden</li> <li>- Mer utbredd användning av appar som gör det möjligt att resa flexibelt, särskilt i storstäderna.</li> <li>- Ökad tillit mellan användare genom sociala medier</li> <li>- Taxiliknande samåkningsformer, gråzon mellan olika former</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samnyttjande av bilar en del av den växande "sharing economy"</li> <li>- Miljömedvetenhet, ekonomiska aspekter samt social samvaro</li> <li>- Profilering på en alltmer miljömedveten marknad viktig för företag</li> <li>- Trängsel på vägar, brist på kollektivtrafik – tillgänglighet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se över regleringar för att möjliggöra nya satsningar – förtydliga</li> <li>- Särskilda vägfiler för bilar med många passagerare</li> <li>- Säkerhets- och ansvarsfrågor – sätter press på aktörerna</li> </ul>
Sverige	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attitydundersökningar indikerar ökat intresse för bilpooler och till viss del samåkning</li> <li>- Utveckling av bilpooler hämmas bland annat p.g.a. brist på konkurrens, höga priser samt parkeringsproblematik</li> <li>- Allt vanligare att använda Facebook, Twitter och annan social media som möjliggörare för samåkning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Användare: Tillgänglighet och ekonomi. Miljömedvetenheten omsätts inte i någon större omfattning i praktiken</li> <li>- Initiativtagare: Miljö och hållbarhet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Förenkla lagar och regelverk</li> <li>- Skapa förutsättning för parkeringar</li> <li>- Attitydpåverkan och stimulans: Idag lågt intresse för nya samåkningstjänster i svenska städer.</li> </ul>

Bland de undersökta länderna driver Frankrike den mest möjliggörande transportpolitiken för att främja alternativ personbilsanvändning. En förklaring till detta kan vara att det franska transportministeriet slogs samman med ministeriet för hållbar utveckling och energi år 2007 och transportpolitiken fick därmed ett tydligt fokus på hållbarhet och miljö. Det har i Frankrike utvecklats flera politiska och ekonomiska incitament för att skapa förutsättningar för bilpooler, samåkningstjänster och biluthyrning mellan privatpersoner; t.ex. kravet på kommuner att upplåta mark för bilpoolsparkering. I USA däremot är det snarare marknadskrafterna som styr utvecklingen av alternativ personbilsanvändning. I Sverige har det inte noterats något större intresse för frågan från politiker på riksnivå. På kommunal nivå bedrivs sporadiskt olika projekt för att bland annat minska bilanvändandet i tätorter och förbättra tillgängligheten på landsbygden samtidigt som bilpoolsaktörer på vissa håll är frustrerade över brist på parkeringsmöjligheter.

## 6. AVSLUTANDE REFLEKTIONER

### 6.1 Nya IT-burna tjänster för personbilsanvändning

Resultatet av scanningen av IT-burna tjänster för personbilsanvändande har visat att det främst finns tre huvudsakliga former av tjänster; bilpooler, samåkningstjänster samt biluthyrning mellan privatpersoner. Även om användarna och tillhandahållarna av de olika tjänsterna utgörs av olika aktörer, till exempel företag, kommuner eller privatpersoner är själva funktionerna likartade.

- **Bilpooler**

De bilpoolstjänster som identifierats fungerar i stor utsträckning som ett komplement till kollektivtrafiken och används främst av personer som endast är i behov av bil vid enstaka tillfällen. I vissa fall finns ett samarbete med kollektivtrafiken för att erbjuda användarna ett miljövänligare och mer flexibelt sätt att transportera sig "den sista milen".

De IT-burna bilpoolstjänsterna som identifierats fungerar vanligtvis som ett sätt att göra tjänsten mer lättillgänglig samt till att göra användandet mer flexibelt. Sammantaget består tjänsterna av följande funktioner:

- ✓ Söka och boka poolbilar samt hantera befintliga bokningar
- ✓ Kontrollera bensin- och elstatus, i syftet att förenkla valet av bil och göra användandet smidigare
- ✓ Hitta bilen och låsa upp. Genom mobilapplikationen kan användaren låsa upp bilen samt vid behov aktivera bilens tuta för att hitta bilen.

- **Samåkning**

De samåkningstjänster som belyses utgör ett trendbrott mot den traditionella samåkningen då de främst syftar till att möjliggöra samåkning mellan privatpersoner som inte känner varandra eller som enbart är ytligt bekanta. Vidare ser vi att samåkningstjänsterna kan delas in i två olika kategorier, dels de som bygger på annonsering och överenskommelser i förhand och dels de som möjliggör samåkning i realtid.

De två kategorierna av ny samåkning möjliggörs dock med liknande IT-lösningar som gör det möjligt för användarna att få tillgång till:

- ✓ Söka efter passagerare i realtid, boka körning samt kommunikation mellan de olika parterna
- ✓ GPS-funktion som gör det möjligt att hitta varandra och bestämma upphämtningsplats samt spara de vanligaste resvägarna
- ✓ Betalnings- och uträkningsfunktioner som bidrar till att hantering av kontanter inte behövs då betalning sker online samt möjliggör beräkningar av resekostnader och insparade CO2-utsläpp.

Samåkning i realtid framhålls som ett sätt att utnyttja tomma säten i bilar samtidigt som kostnaden blir lägre och minskar bensinförbrukningen. Tjänsterna kan fungera i områden där kollektivtrafiken är mindre utbredd samtidigt som de också används för envägsresor. Vidare kan tjänsten bidra till att minska antalet bilar på vägarna och på så sätt minska den miljömässiga belastningen.

- **Uthyrning mellan privatpersoner**

Forskning har visat på att en privatbil i genomsnitt står oanvänd 95 procent<sup>44</sup> av tiden vilket tillsammans med den kostnad bilägandet är förknippat med utgör en av de främsta drivkrafterna för att tjänster för privat uthyrning initierats. Tjänsterna utgörs vanligtvis av en internetbaserad plattform där privatpersoner kan annonsera och söka efter lediga bilar. Med hjälp av den IT-baserade tekniken erbjuder tjänsterna:

- ✓ Kontohantering för inskrivning och registrering av medlemskap samt uppdatering av kontouppgifter
- ✓ Sökning bland tillgängliga bilar med hjälp av GPS samt bokning och avbokning
- ✓ Funktioner som gör det möjligt att kommunicera med bilägaren och andra medlemmar

---

<sup>44</sup> www.buzzcar.com

## 6.2 Sociala mediers betydelse

De nya IT-burna tjänsterna präglas till stor del av att personer som är okända för varandra delar ägandet av bilar, åker tillsammans eller hyr ut sina bilar till andra privatpersoner. Scanningen av de olika tjänsterna visar att i stort sett alla är kopplade till Facebook, Twitter eller annan social media. Det har hävdats från såväl tillhandahållare som användare att kopplingen till dessa plattformar ökar tilltron till de personer som är involverade i och med en ökad upplevd social kontroll.

Det blir alltmer vanligt bland privatpersoner att sätta betyg och lämna omdömen efter användande av olika tjänster och produkter; både på den som tillhandahåller tjänsten och den som använder den. Dessa betyg och kommentarer är synliga för andra personer, vilket sedan i allt högre grad fungerar som en garanti för tillförlitlighet och ökad kontroll. Ett flertal av de IT-burna tjänsterna som beskrivs i rapporten använder sig av just sådana betygssystem vilket innebär ett tryck på de inblandade att rätta sig efter de regler som finns och att uppträda på ett korrekt sätt.

## 6.3 Skillnad mellan stad och landsbygd

Flertalet IT-burna tjänsterna som idag finns på marknaden återfinns i större städer. De drivkrafter som ligger bakom satsningarna består till stor del av att minska antalet bilar i städerna och att erbjuda ett alternativ där kollektivtrafiken och taxibolagen inte kan leva upp till de behov och krav som invånarna har. Alltfler realtidssamåknings-tjänster har vuxit fram tack vare den utspridda användningen av smartphones och de GPS-funktioner som dessa mobiltelefoner erbjuder.

På landsbygden där transportfrågan präglas av andra omständigheter visar omvärldsanalysen att drivkrafterna bakom tjänsterna främst är att öka tillgängligheten, de boendes rörlighet och möjlighet till transporter till arbete, affärer och närliggande orter. På landsbygden tycks inte de nya tjänsterna ersätta bilägandet i någon större utsträckning utan blir istället ett alternativ till den andra bilen i ett hushåll. Tjänsterna som återfinns på landsbygden utgörs främst av samåknings-tjänster som bokas på förhand. Underlaget är oftast för litet för att realtidssamåkning ska vara möjlig.

Bilpooler och uthyrning mellan privatpersoner återfinns främst i större städer med omnejd. De bilpooler som finns på landsbygden utgörs främst av samarbeten med kollektivtrafik i syfte att erbjuda en möjlighet att transportera sig från tågstationen till slutstationen. I städerna däremot, är det återigen främst problem med trängsel på gator, i viss mån komplettera kollektivtrafiken, dyrt med bilägande och svårigheter att hitta parkering som är i fokus när det gäller bildelningen.

## 6.4 Myndigheternas roll och legala aspekter

Det finns ett antal gemensamma framgångsfaktorer som har möjliggjort och främjat framväxten av de nya tjänsterna. Förutom de tekniska framsteg som bidragit till att tjänsterna vuxit fram finns en rad faktorer och insatser i omvärlden som kan främja eller försvåra etablerandet av tjänsterna.

De främsta drivkrafterna och anledningarna som kan förklara ett ändrat användande av personbilen härleds i intervjuerna till att det krävs ett helhetsgrepp där enbart ekonomiska eller miljömässiga incitament inte är tillräckliga. Privata initiativtagares arbete begränsas av otydliga regler och lagar som är svåra att anpassa sig till då de utgår från en situation där gränserna är tydliga och personbilen används på sitt traditionella sätt som privatbil, hyrbil eller taxi.

Rambölls bedömning utifrån scanningen är att ett förändrat användande av personbilen är här för att stanna. Den tekniska utvecklingen driver på denna förändring. Också människors attityder och förutsättningar påverkar; en ökande miljömedvetenhet och vilja att bidra till ett mer hållbart samhälle i kombination med en, på många håll i världen, mer ansträngd privatekonomi påverkar synen på användning av bilen.

Många länder driver en transportpolitik med målsättningen att göra transporterna mer hållbara. Det offentliga kan här ha en roll för att stötta utvecklingen, i scanningen har det offentliga visat sig vara olika uttalad i olika länder. De roller vi sett för det offentliga är:

- ✓ Vara pådrivare; att informera, uppmärksamma och påverka attityder
- ✓ Vara möjliggörare; t.ex. tillhandahålla utrymme för parkering för bilpooler och samåkning och sam användning, elbilpooler

- ✓ Förtydliga; se över och anpassa lagstiftning för att möjliggöra användandet, områden som kommit upp är konkurrenslagstiftning, skatteregler, konsumentskydd, ansvars och säkerhetsfrågor.

## 6.5 En del av den framväxande delade ekonomin "the sharing-economy"

Ett annat fenomen som kan vara en förklaring till de nya IT-burna tjänsternas framväxt är den framväxande trenden att i större grad dela på ägande och användning av produkter och resurser, vilket kommit att kallas delande ekonomi eller den mer använda engelska termen "sharing economy". Trenden innebär att människor på marknadsmässig basis byter och delar varor och tjänster baserat på privat ägande. Bland annat har det blivit allt vanligare att privatpersoner hyr ut sina bostäder och bilar till främmande personer och lånar ut och byter produkter via annonsering på nätet och via mobiltelefoner. Trenden har både ett privatekonomiskt fokus men också ett tydligt hållbarhetsfokus där människor drivs av att minska resursanvändandet.

Tjänster inom den delade ekonomin tillhandahålls ofta av sociala entreprenörer som drivs av ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbarhetstänk. I scanningen av IT-burna biltjänster kan ses att utbredningen av tjänsterna stärks av att flera tillhandahållare profilerar sig som projekt för ett mer socialt och hållbart transportsystem. En utveckling av trenden kommer troligtvis att ställa det offentliga inför nya utmaningar; så som anpassning av regler och lagar för att förenkla och möjliggöra delande ekonomi.

## 6.6 Attityder

I USA, och speciellt i Kalifornien, där realtidssamåkning är mer utbrett än på många andra ställen i världen har attitydsundersökningar visat att 20 procent av respondenterna är positivt inställda till denna transportform. Undersökningen visade även att de personer som vanligtvis körde ensam i sin bil var mer positiva än de som pendlar<sup>45</sup>. Liknande undersökningar, i Tyskland, bland personer som deltagit i pilotprojekt gällande samåkning i realtid visar att det finns ett ökat intresse för att använda tjänsterna som möjliggör flexibel samåkning<sup>46</sup>.

I Sverige finns det få attitydsmätningar att tillgå, och bland de som finns är det främst bland personer som redan använder sig av de IT-burna tjänsterna, vilket inte ger en representativ bild av befolkningens attityder i sin helhet. Det skulle vara intressant att ta reda på hur den svenska befolkningen ställer sig till nya transportformer, vilken funktion de bör fylla, vilka förutsättningar som behövs för att gå från eget bilägande till delat användande, drivkrafter bakom alternativ personbilsanvändning, samt vilka som är intresserade att använda sig av de nya formerna.

## 6.7 Betydelse för kollektivtrafiken

Studier vittnar om att samarbetet mellan kollektivtrafiken och bilpoolerna har spelat en viktig roll för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken<sup>47</sup>. Det finns exempel då kollektivtrafiken har varit initiativtagare till uppstarter av bilpooler som ett komplement till den övriga lokaltrafiken<sup>48</sup>. Genom att erbjuda fördelaktiga prova-på-priser samt kombinerade periodkort har resenärerna uppmuntrats till att testa bilpoolerna och här har apparna nu kommit att fylla luckor i servicen.

Studier har även visat på att personer som nyttjar bilpooler även nyttjar kollektivtrafik i större utsträckning än befolkningen i genomsnitt<sup>49</sup>. Detta bekräftas i intervjuer med aktörer som arbetar med samåkningstjänster i Sverige som vittnar om att allt fler väljer bort bilen några dagar i veckan.

## 6.8 Aktörer

Omvärldsanalysen och scanningen av de olika tjänsterna visar att bilindustrin har spelat en roll i utvecklingen och utbredningen av tjänsterna. Dock är de vanligtvis inte initiativtagare utan har köpt upp eller inlett samarbeten med bilpooler för att låta användarna testa deras bilar. Deras in-

<sup>45</sup> Chan, Nelson and Susan Shaheen. "Ridesharing in North America: Past, Present, and Future." Transportation Research Board, 2010.

<sup>46</sup> [www.carpooling.com](http://www.carpooling.com)

<sup>47</sup> Trafikverket (2011). Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer. Publ nr 2011:043

<sup>48</sup> Trafikverket (2012). Utvärdering av effektsamband för bilpool. Publ nr 2012:160

<sup>49</sup> Ibid

tresse ligger således främst i att de identifierat en trend som de, för att ligga i framkant, ansett vara viktig att vara en del av utifrån ett marknadsperspektiv. Deras främsta roll har varit att finansiera, synliggöra och marknadsföra tjänsterna för den breda allmänheten.

Det finns även flera exempel på hur järnvägsoperatörer inlett samarbeten med bilpooler för att tillgodose pendlare med bilar, för att främja ett mer flexibelt pendlande, vilket bidragit till att tjänsten kunnat spridas. I ett flertal fall är bilpoolstjänsterna helt integrerade med de ordinarie tjänsterna vilket gör dem mer användarvänliga vilket har visat sig uppmuntra allt fler pendlare att lämna bilen hemma.

På ett flertal håll har utvecklingen av de nya tjänsterna varit en del av större forskningsprojekt där akademien och stadsförvaltningar har initierat satsningarna inom ramen för infrastruktur- och miljöprojekt.

Initiativtagarna av de olika tjänsterna har visat sig vara sociala entreprenörer som vill bidra till en förbättrad miljö och infrastruktur.

## 6.9 Framåtblickar

Utvecklingen av alternativ personbilsanvändning ser olika ut i olika länder. Detta kan förklaras med olika faktorer, såsom hur politiken ser på bilanvändningen men även i vilken ekonomisk situation ett land befinner sig i, forskning visar att bilanvändningen tenderar att förändras under lågkonjunktur till förmån för kollektivtrafik eller delad bilanvändning i form av bilpool eller samåkning. Andra faktorer är vilken medvetenhet som finns i samhället kring bilens kostnader och dess miljöpåverkan, hur offentliga aktörer förhåller sig till alternativ bilanvändning t.ex. stötar genom att tillhanda hålla parkeringsplatser, tillgång till kollektivtrafik osv.

Med utgångspunkt i de drivkrafter som finns bakom ett nytt sätt att använda personbilen och den möjliggörare som IT-tekniken innebär är det sannolikt att tro att utvecklingen kommer att fortsätta. På många sätt är de attityder som ligger bakom; såsom miljöhänsyn, ekonomi, ökad tillgänglighet och flexibilitet i sättet att resa något som går hand i hand med de transportpolitiska målen i Sverige.

I och med att tjänsterna växer fram i en gråzon mellan kommersiella tjänster och privat användning och innebär ett användande av personbilen som utmanar de traditionella förväntningarna på hur människor reser finns flera frågor för offentliga aktörer att förhålla sig till. En fråga är hur lagar och regler behöver anpassas för att möjliggöra nya användningssätt och skapa klara spelregler mellan olika aktörer. En annan fråga är vilken roll det offentliga kan, och vill, ta för att stötta utvecklingen. Analysen visar att det finns möjligheter i de nya sätten att använda personbilen som exempelvis kan bidra till bättre tillgänglighet i glesbygd, ett minskat bilägande, ett effektivare nyttjande av befintliga bilar, utväxling mot elbilar samt förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Analysen visar också att det behövs informationsåtgärder och attitydförändrande insatser för att öka medvetenheten och förändra människors transportbeteende.

Konkreta och praktiska åtgärder kan också vara viktiga möjliggörare för att nya tjänster ska kunna etableras, exempelvis har tillgång till utrymmen i städer visat sig vara av stor betydelse.



## 7. KÄLLOR

### Rapporter och artiklar

Chan, N., & Shaheen, S. (2010). *Ridesharing in North America: Past, Present, and Future*. Transportation Research Board.

Millard-Ball, A., ter Schure, J., Fox, C., Burkhardt, J. & Murray, G. (2005) *Car-Sharing Where and How it Succeeds*. Report 108. Transportation Research Board

Center för Socialt Entreprenörskap STHLM (CSES) (2012). *Flexidrive nytt inkubatorsbolag*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.cses.se/nyheter/flexidrive-nytt-inkubatorsbolag/>> (2013-04-16)

DN (2011). *Hyr bilen av grannen*. Publicerad: Publicerad 2011-08-02 av TT. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.dn.se/ekonomi/hyr-bil-av-grannen>> (2013-04-16)

DN (2013). *"Bilpooler ett billigt sätt att minska trängseln i städerna"*. Publicerad: 2013-01-04 av Peter Algurén, Sunfleet, Stefan Forsaeus Nilsson, Göteborgs bilkooperativ, Claes I Helgesson, ordförande i paraplyorganisationen Bil.Coop, Andreas Granberg, Bilpoolen.nu, Ulf Jakobsson, Move About. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.dn.se/debatt/bilpooler-ett-billigt-satt-att-minska-trangseln-i-staderna>> (2013-04-16)

Forbes (2011-12-13), [www.forbes.com/sites/tomiogeron/2011/12/13/getaround-brings-car-sharing-startup-to-oregon-with-federal-grant/](http://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2011/12/13/getaround-brings-car-sharing-startup-to-oregon-with-federal-grant/). (2013-04-17)

Gröna ön Adelsö/Mobilsamåkning (2012). *Nu lanseras Mobilsamåkning – Årets landsbygdsinnovation 2011 – på Adelsö*. (Elektronisk) Tillgänglig: < [http://assets.wm3.se/sites/18/media\\_files/255/fUKYBaAdfDk9-c3nJDtD2g/original\\_File\\_29444.pdf?1359468085](http://assets.wm3.se/sites/18/media_files/255/fUKYBaAdfDk9-c3nJDtD2g/original_File_29444.pdf?1359468085)> (2013-04-16)

Jordbruksverket (2013). Landsbygdsutveckling. *Leader – så utvecklar du din hembygd*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/landsbygdsutveckling/leadersautvecklardudinhembygd.4.6a459c18120617aa58a80006611.html>> (2013-04-16)

Kalmar kommun (2013). Tjänsteskrivelse 2013-02-08. Motion från Anna Thore (MP) och Anders Andersson (C) om appar för samåkning. (Elektronisk) Tillgänglig: < [http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Demokrati/Politik/KS/HandlingarKSAU/2013KSau/130219/Handlingar/04\\_Motion\\_MP\\_C\\_appar.pdf](http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Demokrati/Politik/KS/HandlingarKSAU/2013KSau/130219/Handlingar/04_Motion_MP_C_appar.pdf)> (2013-04-16)

Leader Folkungaland (2013). *Leader Folkungaland*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.folkungaland.se/Default.aspx?module=4&content=3&lang=SV&fwsite=1>> (2013-04-16)

Leader Folkungaland (2013). *Mobil Samåkning*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.folkungaland.se/Default.aspx?module=34&content=2&fwsite=1&lang=SV&projectId=125>> (2013-04-16)

Leader Linné (2012). *Nu lanseras Mobilsamåkning – Årets landsbygdsinnovation 2011 – på Adelsö*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.leaderlinne.se/a/nu-lanseras-mobilsamakning-arets-landsbygdsinnovation-2011-pa-adelso>> (2013-04-16)

Länsstyrelsen i Kronobergs län (2011). *Samåkning Tolg är årets innovation på landsbygden*. (Elektronisk) Tillgänglig: < <http://www.lansstyrelsen.se/kronoberg/Sv/nyheter/2011/Pages/samakning-tolg-ar-arets-innovation-pa-landsbygden.aspx>> (2013-04-16)

SvD (2012). *City sätter P för bilpooler*. Publicerad 23 oktober 2012 av Linda Forth (Elektronisk) Tillgänglig: <[http://www.svd.se/nyheter/stockholm/city-satter-p-for-bilpooler\\_7604644.svd](http://www.svd.se/nyheter/stockholm/city-satter-p-for-bilpooler_7604644.svd)> (2013-04-16)

*Strategisk Marknadskommunikation för FlexiDrive Sverige AB* (2011) Kandidatexamensarbete av Carl Bertilsson Lunds Universitet. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=2827072&fileOId=2827073>> (2013-04-16)

SVT (2011). *Tjänst hjälper grannar hyra bil av varandra*. Publicerad: 24 augusti 2011 av Yvonne Åstrand. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.svt.se/nyheter/regionalt/abc/tjanst-hjalper-grannar-hyra-bil-av-varandra>> (2013-04-16)

Trafikanalys (2012). *Bekvämt och effektivt – om de unga får välja. En undersökning om ungas resvanor*.

Trafikverket (2011). *Bilpooler och kollektivtrafik – internationella exempel på samarbetsformer*. Publ nr 2011:043

Trafikverket (2012). *Utvärdering av effektsamband för bilpool*. Publ nr 2012:160

USA Today (2012-12-05) [www.usatoday.com/story/tech/columnist/talkingtech/2012/12/05/peer-to-peer-car-sharing/1741869/](http://www.usatoday.com/story/tech/columnist/talkingtech/2012/12/05/peer-to-peer-car-sharing/1741869/) (2013-04-17)

Venture beat (2013-02-28). [www.venturebeat.com](http://www.venturebeat.com): [www.venturebeat.com/2013/02/28/getarounds-new-iphone-app-lets-you-take-a-spin-in-a-strangers-tesla-model](http://www.venturebeat.com/2013/02/28/getarounds-new-iphone-app-lets-you-take-a-spin-in-a-strangers-tesla-model). (2013-04-17)

Vägverket (2002). *Bilpooler- nyckeln till flexibelt resande*. Publ nr 2002:80

Vägverket (2003). *Gör plats för svenska bilpooler*. Publ nr 2003:88

Vägverket (2006). *Samåkning i Sverige*. Publ nr 2006:135.

Waterson, B. J., Hounsell, N.B., & Chatterjee, K. (2001). Quantifying the potential savings in travel time resulting from parking guidance – a simulation case study. *Journal of the Operational Research Society*, 52, 1067-1077.

6-T Bureau de recherche. (2013). *Enquête nationale sur l'autopartage l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière*

## Hemsidor

Autolib', [www.autolib.eu](http://www.autolib.eu)  
[www.autocite.fr](http://www.autocite.fr)  
[www.autocool.fr](http://www.autocool.fr)  
[www.autonetzer.de](http://www.autonetzer.de)  
Buzzcar, [www.buzzcar.com/fr](http://www.buzzcar.com/fr)  
Car2go, [www.car2go.com](http://www.car2go.com)  
Carpooling.com, [www.carpooling.com](http://www.carpooling.com)  
Covisoft, <http://play.google.com>  
Cowag, [www.cowag.de](http://www.cowag.de)  
Covoiturage.fr, [www.covoiturage.fr](http://www.covoiturage.fr)  
[www.covoiturage.ikea.fr](http://www.covoiturage.ikea.fr)  
Daimler, [www.daimler.com](http://www.daimler.com)  
Deways, [www.deways.com](http://www.deways.com)  
[www.drivenow.com](http://www.drivenow.com)  
[www.e-loue.com](http://www.e-loue.com)  
[www.easycovoiturage.com](http://www.easycovoiturage.com)  
Flexidrive, [www.flexidrive.se](http://www.flexidrive.se)

Flinkster/DB Carsharing, [www.flinkster.de](http://www.flinkster.de)  
[www.flyweel.com](http://www.flyweel.com)  
Getaround/ Getaway, [www.getaround.com](http://www.getaround.com)  
iColutis, <http://play.google.com>  
Lyft, [www.lyft.me.com](http://www.lyft.me.com)  
Mobilsamåkning, [www.mobilsamakning.se](http://www.mobilsamakning.se)  
[www.Mitfahrzentrale.de](http://www.Mitfahrzentrale.de)  
[www.modulauto.net](http://www.modulauto.net)  
[www.paris.fr](http://www.paris.fr)  
RelayRides, [www.relayrides.com](http://www.relayrides.com)  
Samåkning.se, [www.samakning.se](http://www.samakning.se)  
Sunfleet, [www.sunfleet.com](http://www.sunfleet.com)  
[www.tamyca.de](http://www.tamyca.de)  
[www.TaxiMagic.com](http://www.TaxiMagic.com)  
[www.Uber.com](http://www.Uber.com)  
Weeels, [www.weeels.org](http://www.weeels.org)  
[www.wheelz.com](http://www.wheelz.com)  
[www.zipcar.com](http://www.zipcar.com)

[T - Do not delete the following line since it contains a section break.]