

**Handläggare**  
Kerstin Alquist  
08-508 260 77**Till**  
Trafiknämnden  
2016-05-19

## **Lägesrapport av kontorets arbete med bilpooler. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport av arbetet med bilpooler.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefEric Tedesjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Bilpooler har lyfts fram i stadens budget för 2015 och 2016 som något kontoret ska uppmuntra och som ska kunna fungera som alternativ till parkeringsplatser. Trafikkontoret har därför uppdragit till en konsult att utreda hur olika bildelningskoncept (bl a flytande bilpool och transport som tjänst) skulle kunna komma att påverka staden på längre sikt. I vilken mån leder de olika koncepten till minskat eller ökat trafikarbete och bilinnehav och hur påverkar de t ex efterfrågan på parkering? En viktig slutsats från konsultutredningen är att olika former av bildelning har olika effekter på transportsystemet. Exempelvis bedöms traditionella bilpooler minska trafikarbetet medan flytande bilpooler tros kunna öka det. Samtliga koncept, bortsett från samåkning, väntas bidra till att minska bilinnehavet men öka tillgången till bil.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 77  
Växel 08-508 272 00  
kerstin.alquist@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Eftersom bildelningen generellt innebär att enskilda fordon används mer ökar möjligheten till att samnyttja parkeringsplatser. Efterfrågan på parkering vid bostaden kan antas vara mycket nära knuten till bilinnehavet. I den mån bilinnehavet minskar behövs färre parkeringsplatser där. Efterfrågan på parkering vid olika målpunkter hänger på motsvarande sätt ihop med bilanvändningen. Då olika former av bildelning har olika effekter på transportsystemet är det viktigt att de särskiljs den dagen bilpool definieras i lagen.

Stadens planeringsinriktning med att bygga tät, blandad stad och prioritera gång, cykel och kollektivtrafik gynnar bildelning eftersom det minskar beroende av att äga och färdas i egen bil. Trafikkontoret anser också att det är en viktig slutsats att parkeringsavgifter gynnar bildelning. Kontoret instämmer också med utredningens slutsats att det är viktigt att inte subventionera parkeringsavgifter för vare sig privatbilar eller delade bilar.

Trängselskatten har ingen styrande effekt på bilresande vid bilpoolsanvändning då skatten i dagsläget belastar bilpoolens allmänna kostnader och inte föraren. Trafikkontoret anser att detta är relevant att bevaka eftersom all biltrafik, oavsett ägandeform, bidrar till trängsel, och den marginalkostnadseffekt som trängselskatten utgör behöver synliggöras och belastas brukaren.

Stadens nya riktlinjer för gröna parkeringstal kommer i första hand leda till att bilpooler av traditionell typ sprids till nya områden i staden, vilket ökar närheten och tillgången till fordonen. Även andra typer av bilpooler än traditionella skulle kunna vara möjliga liksom transport som tjänst – då det inte finns några begränsningar av vilka mobilitetstjänster som får tillgodoräknas i gröna parkeringstal.

Trafikkontoret vill lyfta fram att det inte är höga parkeringsavgifter eller brist på reserverade parkeringsplatser som är det stora hindret för traditionella bilpoolers tillväxt. En utmaning för bilpoolsföretagen är istället att locka fler företag och andra kundgrupper som använder bilparken dagtid, dvs på andra tider än privatpersoner, för att ekonomiskt motivera verksamheten.

## Bakgrund

Staden växer och till 2030 är målet att bygga 140 000 nya bostäder. Det innebär bl a fler människor per ytenhet. Stadens mark och resurser behöver då användas mera effektivt vilket är en viktig slutsats i Framkomlighetsstrategin. En möjlig outnyttjad resurs som kan användas effektivare är personbilsparken där en vanlig

personbil idag utnyttjas 4 procent av tiden och i snitt till endast 25 procent av transportkapaciteten.

Mot bakgrund av detta lyftes bilpooler särskilt fram i stadens budget för 2015 och 2016. I budgeten för 2016 sägs att staden ska uppmuntra bilpooler som alternativ till parkeringsplatser vid nyexploateringar utifrån arbetet med flexibla och gröna parkeringstal. Vidare att trafiknämnden ska undersöka möjligheten att reservera parkering för bilpooler på stadens tomtmark och att nämnden ska uppvakta regeringen för att det ska bli möjligt att reservera fast parkering för bilpool på stadens gatumark.

Bilpooler har blivit ett populärt alternativ för att minska antalet parkeringsplatser vid nyexploatering. De pooler som åsyftas är de traditionella, där bilen hämtas och lämnas på samma ställe. Det totala antalet medlemmar är få men växer snabbt. Traditionell bilpool minskar bilresandet per person och fordonen är renare än genomsnittet. Samtidigt har flera nya koncept för bildelning uppstått de sista åren. Kontoret ville därför utreda hur olika bildelningskoncept skulle kunna komma att påverka staden på längre sikt. I vilken mån bidrar olika koncept till minskat eller ökat trafikarbete och bilinnehav och hur påverkar de t ex efterfrågan på parkering?

Följande olika system för bildelning har studerats utifrån påverkan på bilinnehav, trafikarbete och parkeringsefterfrågan:

- **Traditionell bilpool:** Bilen hämtas och lämnas på samma plats och fordonen ägs av en ekonomisk förening eller ett företag. Exempel är Sunfleet, Stockholms bilpool, och Justdriveit.
- **Flytande bilpool:** Bilarna hämtas och lämnas på valfria parkeringsplatser inom en särskild zon. Exempel är Car2Go och DriveNow.
- **Peer-to-peer bilpool:** Är en form av bildelning där privatpersoner delar bil med varandra via en delningsförmedling, så kallad peer-to-peer (P2P) carsharing. Konceptet går ut på att en bilägare ställer sitt fordon till förfogande för andra personer när de själva inte behöver det. Bilarna hämtas och lämnas vanligtvis hos ägaren. Ett exempel är Flexidrive.
- **Peer-to-peer transporttjänster:** P2P-transporttjänster är en taxiliknande form av samåkning där en förare mot betalning kör en eller flera passagerare till bestämda destinationer. Chaufförerna är privatpersoner som använder sina egna privata bilar. Tjänsten samordnas av

en operatör som kopplar ihop möjliga chaufförer och kunder. Exempel är Uber.

- **Samåkning:** Innebär att två eller flera personer åker en resa i samma bil. Exempel är Skjutsgruppen.
- **Transport som tjänst (TST):** Konceptet brukar beskrivas som en samlad tjänst för mobilitet som innebär att gränserna mellan olika trafikslag suddas ut. Genom samma plattform kan såväl kollektivtrafik, bilpool, hyrbil och hemkörning beställas utifrån kundens aktuella behov. Exempel är EC2B och Ubigo.

Val kring resande och bilinnehav påverkas bl a av den stad vi har, hur den byggs ut och hur trafiken regleras. Kontoret har därför utrett hur stadsplanering, parkeringspolicy och trängselskatt påverkar bildelningsformerna ovan.

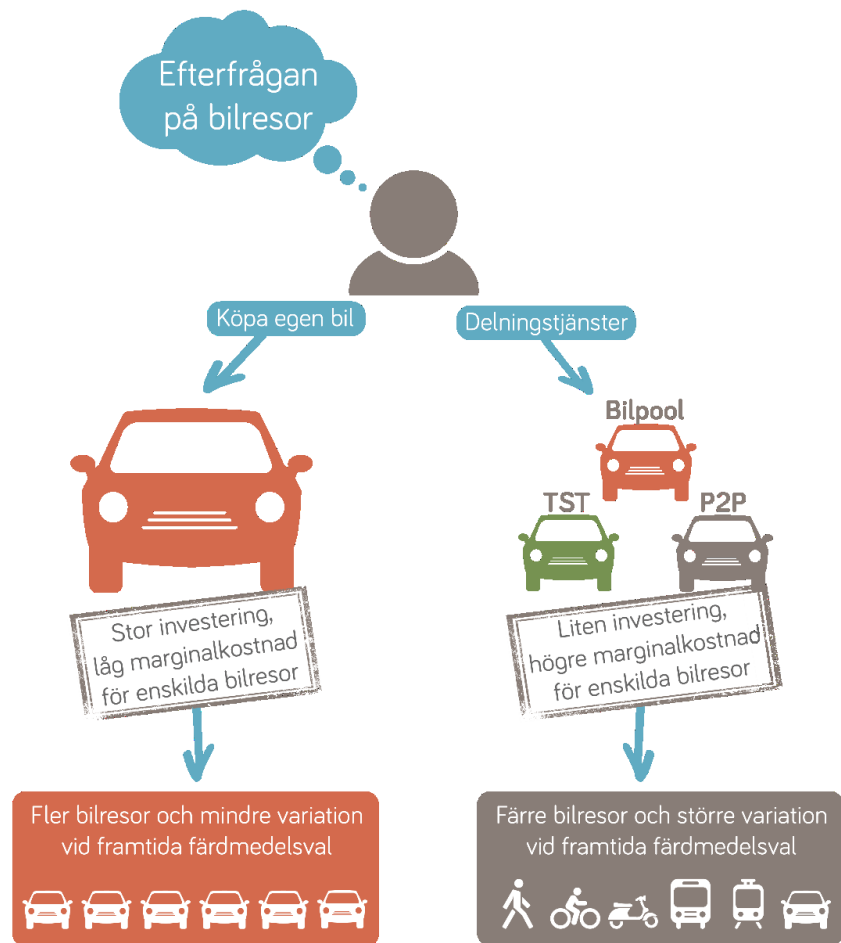
Därutöver har hinder för traditionella bilpoolers tillväxt studerats speciellt. Vad skulle krävas för att dessa skulle växa snabbare och vilken är stadens roll för att åstadkomma detta?

### **Analys och konsekvenser**

Kontoret har tagit fram en utredning som analyserar systemen ovan och beskriver tänkbara konsekvenser av dem – se bilaga 1. Nedan sammanfattas resultaten.

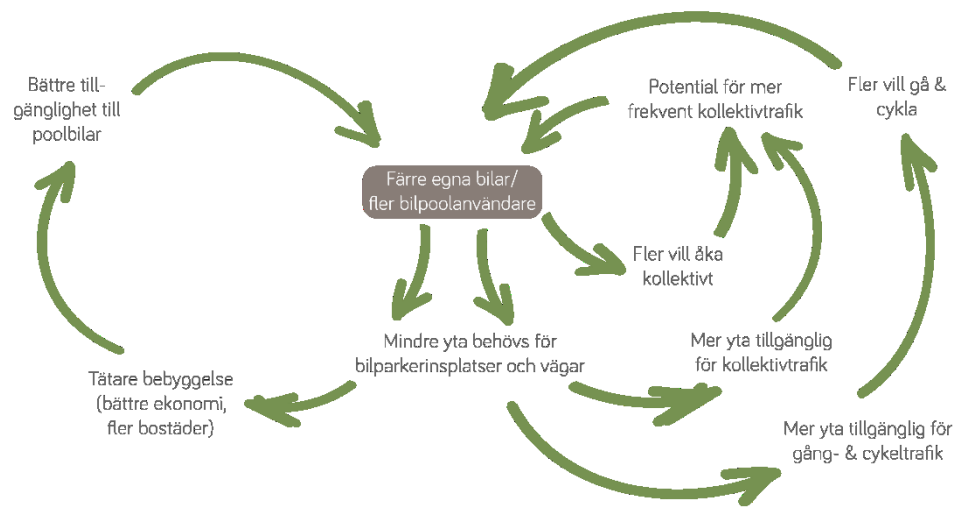
### **Färdmedelsval och bildelning**

Nya system för bildelning och nya transporttjänster väntas i olika utsträckning påverka bilinnehav, parkeringsefterfrågan och trafikalsstring. Gemensamt för samtliga dessa system är att de möjliggör tillgång till bil och bilanvändning, utan ägande av egen bil. För medborgarna betyder detta större möjligheter att få tillgång till bil, när de behöver det, utan den stora investering som bilinköp innebär. Systemen fungerar generellt som minskade incitament att använda bil för de resor som utan svårighet kan göras med gång, cykel eller kollektivtrafik, se figur 1.



Figur 1: Schematisk jämförelse av bilägande och medlemskap i bildelningstjänster, avseende påverkan på framtida färdmedelsval.

För staden och samhället i stort kan detta leda till färre bilar som behöver parkering och mindre trafik, beroende på vilken tjänst det rör sig om och hur många som lockas att ersätta eget bilägande med alternativa sätt att få tillgång till bil, se figur 2. Bilpool blir också ett sätt för medborgare som idag inte äger egen bil att öka sin tillgång till bil.

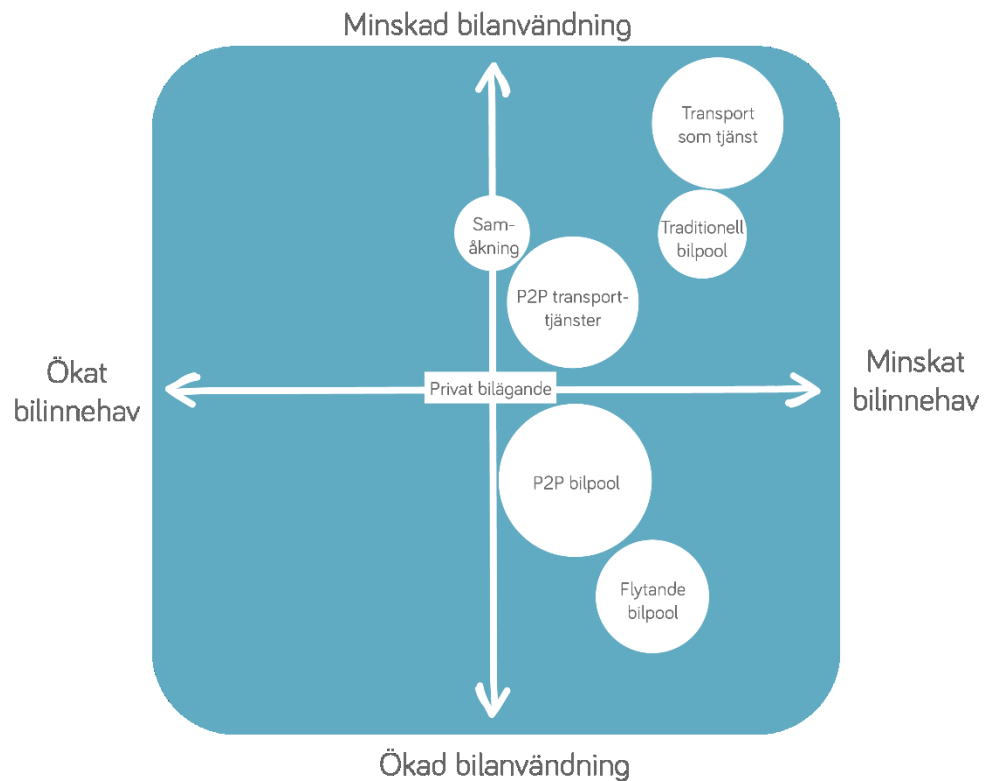


Figur 2. Effekter av utökad bilpoolsverksamhet eller bildelning, på kort och lång sikt. Bearbetad bild efter förlaga från Åkerman och Nyblom, 2014.

### Påverkan på bilinnehav och trafikarbete

Samtliga koncept, bortsett från samåkning, väntas ha en minskande effekt på bilinnehavet, framför allt därför att de ger möjlighet för personer och hushåll att få tillgång till bil utan att själva behöva äga en. Effekten är mindre från P2P-tjänster som bygger på att det finns en privat bilflotta. De ger inkomster till bilägaren vilket kan öka incitamentet att behålla den egna bilen.

Vad gäller påverkan på bilanvändning är variationen större mellan de olika koncepten. Lägre marginalkostnader för bilresor med P2P bilpooler väntas leda till ökad bilanvändning för personer som idag tycker att det är för dyrt både att skaffa bil (eller andrabil) och att använda traditionella bilpooler. Flexibiliteten hos flytande bilpooler väntas locka personer som idag tycker att traditionella bilpooler är för oflexibla, och som har en högre efterfrågan på bilresor. Själva flexibiliteten i båda koncepten inbjuder också till spontanresor vilket i sig ökar trafikarbetet. Detta gör att båda dessa koncept väntas kunna få ett större marknadsgenomslag än traditionella bilpooler, vilket totalt sett leder till ökad bilanvändning trots minskat bilinnehav.



Figur 3. Schematisk bild av effekterna av olika bildelningskoncept, med avseende på bilinnehav och bilanvändning. Uppskattad marknadsandel representeras av respektive bubblas storlek.

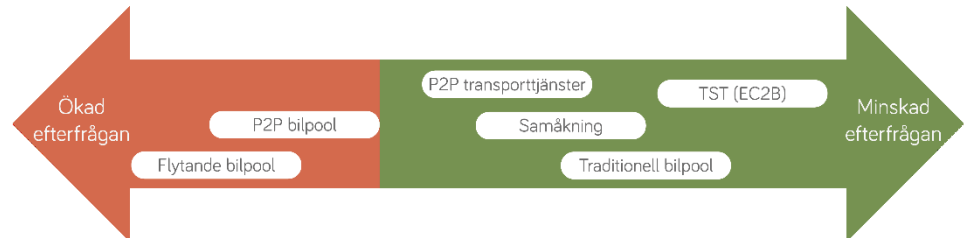
P2P transporttjänster väntas leda till fler bilresor för vissa grupper men det kompenseras av en ökad genomsnittsbeläggning i fordonen, så att den samlade effekten blir minskat trafikarbete.

Traditionella bilpooler har inbyggda begränsningar (t ex fast plats för hämtning/lämning) som verkar positivt på studerade trafikeffekter, men samtidigt verkar negativt på deras marknadsandel. Transport som tjänst, å andra sidan, erbjuder ett större utbud av anpassade transporttjänster och väntas kunna locka fler användare, särskilt om det på ett naturligt sätt kan integreras i boendet. Transport som tjänst väntas leda till lägre bilanvändning eftersom konceptet är utformat med detta syfte.

### Efterfrågan på parkering

Efterfrågan på parkering vid bostaden kan antas vara mycket nära knuten till bilinnehavet. I den mån bilinnehavet minskar behövs färre parkeringsplatser där. Större möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser uppstår också då fordonen används mera.

Efterfrågan på parkering vid olika målpunkter hänger på motsvarande sätt ihop med bilanvändningen, se figur 4.



Figur4. Effekter på efterfrågan på parkering vid målpunkter.

### Hinder för traditionell bilpool

En del av utredningen fokuserade på att undersöka hinder för traditionella bilpoolers tillväxt. Dessa delades utifrån olika aktörers perspektiv och sammanfattas nedan.

#### Privatpersoners perspektiv:

- Låg kännedom om vad en bilpool är och hur det fungerar.
- Att närmaste bilpool ligger för långt bort och har för få bilar.
- Låga eller inga parkeringsavgifter på gatumark gör i många fall egen bil relativt billigare än bilpoolbil.

#### Bilpoolsföretagets perspektiv:

- Svårt för bilpoolsföretagen att höja priserna, och öka marginalerna, eftersom kunderna inte förstår den faktiska ekonomiska vinsten med att byta från egen bil till bilpool.
- Låga rörelsemarginaler för de traditionella bilpoolsföretagen gör att de inte tar risken att expandera till nya platser.

#### Att företag inte går med i en bilpool har flera orsaker:

- Företag använder bilförmåner (t ex egen bil i tjänsten) istället för att höja de anställdas löner.
- Okunskap om vad den egna bilhanteringen kostar – i administration och synliga kostnader för taxi, hyrbil, leasingbilar, förmånsbilar, egen-bil i tjänsten, ägda bilar – gör att bilpool inte framstår som tillräckligt attraktivt.
- Oklar lönsamhet i att öppna interna företagsbilpooler för allmänheten.



### Slutsatser och rekommendationer till staden

Rapporten utmynnade i rekommendationer för hur staden kan agera för att nya former av bilanvändning medverkar till – och inte motverkar – att trafikutvecklingen stöder stadens mål att bli en fossilbränslefri stad till 2040. Rekommendationerna utgår ifrån att bilpooler kan gynnas i de fall de antas bidra till minskat biltrafikarbete.

Slutsatser och rekommendationer sammanfattas avseende hur stadens ställningstagande påverkar förväntade effekter och presenteras uppdelat på de tre huvudkategorierna *Övergripande planeringsavväganden*, *Styrmedel* samt *Ökad tillgänglighet & kunskapshöjande åtgärder*.

#### *Övergripande planeringsavväganden*

Generellt gäller att planering för bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik – gynnar bilpoolmarknaden och ger en högre nyttjandegrad av bilparken.

Rekommendationerna till staden är:

- Planera för tät, blandat bebyggelse med mer gång, cykel och kollektivtrafik då det generellt ger bättre förutsättningar för bildelning.
- Stötta med planeringsförutsättningar endast bildelningsformer som antas leda till mindre bilanvändning och/eller bilägande och inte riskerar att ta andelar från gång, cykel eller kollektivtrafik.
- Undvik att främja flytande bilpool då slutsatsen är att dessa förväntas öka det totala biltrafikarbetet – primärt dessutom i gatunätet i den centrala innerstaden där kollektivtrafik, gång och cykel finns som goda alternativ.
- Uppmuntra test av transport som tjänst (Mobility as a Service) där bilpool inkluderas eftersom transport som tjänst har potential att minska såväl bilägande som bilanvändning. Om tjänsten slår väl ut finns anledning för staden att se över sina gröna parkeringstal med rekommendationer att inkludera transport som tjänst.

#### *Parkering och trängselskatt*

Parkering har staden stor rådighet över och det är ett starkt styrmedel för att styra trafiken och t ex främja bildelning. Staden har också ett visst inflytande över trängselskattens utformning.

Rekommendationerna till staden avseende *parkering* är:

- Ta ut avgifter för parkering. Ju högre avgifter desto större incitament att dela på fordon och denna kostnad. Ingen bilanvändningsform behöver specifikt subventioneras.
- Undvik att reservera gatumark för specifika bilanvändningsformer eller grupper då det innebär försämrad möjlighet till angöring och mindre yta till gång, cykel och kollektivtrafik.
- Prioritera de bästa bilparkeringsplatserna på tomtmark till bilpools som ger bättre tillgänglighet för fler användare än annan bilanvändning. Se dock till att den relativa tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik inte försämras.
- Verka för bättre mobiltäckning i garage då det gör det möjligt att placera fler bilpoolsfordon där.

Rekommendationerna till staden avseende *gröna parkeringstal* är:

- Specificera vilka bildelningstjänster som ingår.
- Att staden följer upp och utvärderar de bilpoolantal som tillämpas för att i framtiden kunna ge mer handfasta råd om hur många bilpoolsbilar som kan efterfrågas per lägenhet i ny bebyggelse.
- Undersök hur de kommunala bostadsbolagen kan bidra som förebild i att utveckla mobilitetstjänster som inkluderar bildelning kopplat till gröna parkeringstal.

Rekommendationerna till staden avseende *trängselskatt* är:

- Att staden är fortsatt positiv till trängselskatt i Stockholm. Styreffekten från trängselskatt är dock liten vid just bilpoolsanvändning eftersom skatten belastar bilpoolens allmänna kostnader och inte föraren.

### Ökad tillgänglighet & kunskapshöjande åtgärder

Transportbeslut som tas på såväl samhällelig som individuell nivå anses av vissa idag sakna tillräcklig insikt och kunskap för att stödja en hållbar utveckling<sup>1</sup>. Utredningen anser att staden genom sin kommunikation kan dels tydligt visa att man ställer sig bakom en hållbar användning av transportsystemet och dels gynna detta genom att systematiskt kommunicera konsekvenserna av olika transportval.

---

<sup>1</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist (2015). 'Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior.' *Journal of Cleaner Production*.

Rekommendationerna till staden är:

- Informera företag om bilpooler, ur både ett företagsperspektiv och avseende stadens övergripande målperspektiv.
- Öka tillgängligheten och agera föregångare för andra organisationer genom att låta stadens egna verksamheter gå med i bilpool.
- Informera medborgarna om både deras egna och stadens kostnader för egen bil respektive bildelningsalternativ.
  - till exempel i samband med höjning av parkeringsavgifter
- Stöd kunskapshöjande och normbrytande åtgärder som illustrerar såväl individuella som samhälleliga nyttor (och kostnader) med effektivare bilanvändningsalternativ.
  - till exempel genom att medverka i att testa, utvärdera och utveckla transport som tjänst
- Inkludera information om såväl individuella som samhälleliga nyttor (och kostnader) av effektivare bilanvändningsalternativ i en generell kampanjstrategi för staden.
- Arbeta aktivt för att i lagstiftningen få till en definition av bildelning där de olika formerna av bildelning särskiljs.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret kommenterar nedan i relevanta delar de slutsatser och rekommendationer som framförs i rapporten.

Stadens planeringsinriktning med att bygga tät, blandad stad och prioritera gång, cykel och kollektivtrafik gynnar bildelning – då det minskar beroende av att äga och färdas i egen bil. Trafikkontoret ser det som positivt att bildelning går väl ihop med stadens ordinarie planering.

Trafikkontoret anser att en viktig slutsats från utredningen är att olika former av bildelning skapar varierande effekter på transportsystemet. I avväganden om att stötta olika former av bildelning anser kontoret att det är viktigt att förstå hur den relativa attraktiviteten jämfört alternativa färdmedelsval påverkas. Leder bildelningstjänsten till mindre bilanvändning och/eller bilägande? Hur påverkas tillgängligheten till bil och ytan för parkering? Är det bilresor eller resor med gång, cykel och kollektivtrafik som ersätts av bildelning? Det är därför viktigt att olika former av bildelning definieras den dag det blir aktuellt att hantera bildelningsformer i lagstiftningen. Trafikkontoret verkar gärna för en sådan definition.

Kontoret noterar att effekten av flytande bilpooler är oklar, men tros leda till att bilåkandet ökar i framförallt centrala staden där kollektivtrafik, gång och cykel är goda alternativ. Fordonen är i nuläget främst placerade inom trängselskattazonen, och skatten har inte någon marginaleffekt och därmed ingen trafikreducerande effekt eftersom föraren inte belastas av trängselskatt. Det finns f.n. ingen anledning för kommunen att främja flytande bilpool, men heller inte någon anledning att begränsa dem. Utvecklingen bör dock bevakas av staden.

### Parkeringsavgifter och trängselskatt

Trafikkontoret anser att det är en viktig slutsats att bildelning gynnas av parkeringsavgifter. När människor i högre grad betalar för den yta de använder i staden, blir bildelning ett rationellt och bekvämt sätt att anpassa sig efter ökade parkeringskostnader för egen bil. När parkeringsplanen genomförs kommer den ge ökade incitament för bildelning i stora delar av staden. Kontoret noterar att rekommendationen till staden är att inte subventionera parkeringsavgifter för någon form av bilanvändning (vare sig privatbilar eller delade bilar) vilket är en uppfattning kontoret delar. Kontoret konstaterar att utredningen anser att det är en god princip att inte reservera utrymme på gatumark för specifika bilanvändningsformer eller grupper av användare, eftersom det innebär försämrad möjlighet till angöring och mindre yta till gång, cykel och kollektivtrafik. Kontoret anser trots detta att själva möjligheten att reservera gatumark för bilpooler ändå bör finnas. Detta motiveras av att det mycket väl kan finnas gator med många parkeringsplatser och där gatutrymmet inte behövs till andra funktioner. På sådana platser skulle det vara värdefullt att kunna vika parkeringsplatser till bilpooler. Av den anledningen förespråkar trafikkontoret att lagstiftaren bereder möjlighet för detta.

På tomtmark rekommenderas att de bästa parkeringsplatserna reserveras för bilpoolsbilar. Detta är inte inom trafikkontorets rådighet utan en fråga för Stockholm Parkering och olika fastighetsägare. Staden rekommenderas att verka för bättre mobiltäckning i garage eftersom detta är en förutsättning för att kunna placera bilpoolsfordon. Staden har möjlighet att påverka detta i samband med nyexploatering – via t ex exploateringsavtalet (exploateringskontoret) alternativt när Stockholm Parkering är projektägare.

Trängselskatten har ingen styrande effekt på bilresande vid bilpoolsanvändning då skatten belastar bilpoolens allmänna kostnader och inte föraren. Trafikkontoret anser att detta är relevant att bevaka då all biltrafik, oavsett ägandeform, bidrar till trängsel, och den marginalkostnadseffekt som trängselskatten utgör behöver synliggöras och belastas brukaren.

### Gröna parkeringstal

Stadens nya riktlinjer för gröna parkeringstal kommer i första hand leda till att bilpooler av traditionell typ sprids till nya områden av staden, vilket ökar närheten och tillgången till fordonen. Även andra typer av bilpooler än traditionella skulle kunna vara möjliga liksom transport som tjänst – då det inte finns några begränsningar av vilka mobilitetstjänster som får tillgodoräknas i gröna parkeringstal. Rapporten rekommenderar dock staden att specificera vilka bildelningstjänster som kan tillgodoräknas. Trafikkontoret är tveksamt till om det är önskvärt att definiera vilka bildelningstjänster som får ingå i gröna p-tal. Självklart ska olika tjänster värderas utifrån den påverkan de har på trafikalstring och bilinnehav, men kontoret vill inte gärna utesluta något koncept på förhand. Kontoret tror att det skulle kunna verka hämmande på kreativiteten i arbetet med mobilitet och gröna parkeringstal. Den kontorsgemensamma arbetsgruppen för gröna parkeringstal (trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret), som under året ska arbeta vidare med att förtydliga och utvärdera parkeringstalen, kommer att ha med sig utredningens rekommendationer och värdera dessa i sitt fortsatta arbete.

Slutligen finns en rekommendation om att staden bör undersöka möjligheten och lämpligheten i att de kommunala bostadsbolagen går före i att utveckla mobilitetstjänster kopplat till gröna parkeringstal. Trafikkontoret anser att det är ett intressant förslag, men att det ligger utanför kontorets rådighet.

### Information och stadens egna fordon

Kommunfullmäktige fattade 2015-11-02 beslut om att uppdra åt Serviceförvaltningen att upphandla en koncernövergripande bilpoolstjänst, med fasta platser som ska vara öppna för allmänheten. Staden är därför redan på väg att uppfylla rekommendationen om att gå före genom att låta den egna organisationen använda bilpool.

Miljöförvaltningen informerar företag om möjligheterna med bilpooler. Gällande information till privatpersoner så arbetar trafikkontoret från 2016 efter ett nytt kommunikationskoncept inom ramen för Framkomlighetsstrategin som kallas ”Ser du möjligheterna”. Syftet med konceptet är att få människor att välja yteffektiva färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik, men även bilpool är en del i konceptet. Kontorets kommunikation fokuserar normalt på framkomlighet och miljö och inte människors privatekonomi. Kostnader för bil respektive bilpool har därför inte tidigare varit något som trafikkontoret kommunicerat.

### **Mobilitet som tjänst**

Rekommendationen till staden är att uppmuntra transport som tjänst eller mobilitet som tjänst. Trafikkontoret instämmer i att mobilitet som tjänst är ett intressant utvecklingsområde som bör bevakas och testas i samarbete med berörda och andra aktörer framöver.

Mobilitet som tjänst har fördelen att det skapar en plattform för flera olika innovativa transporttjänster där fokus är att hitta bra affärsmodeller, hellre än att utveckla en viss teknologi eller service. Det sätter även större fokus på individuella behov.

### **Hinder för traditionella bilpoolers tillväxt**

Kontoret vill lyfta fram att det inte är parkeringsavgifter eller brist på reserverade parkeringsplatser som är det stora hindret för traditionella bilpoolers tillväxt. Tvärtom bidrar parkeringsavgifter till att göra bilpooler mer attraktiva. En utmaning för bilpoolsföretagen är istället att locka fler företag och andra kundgrupper som använder bilparken dagtid, dvs på andra tider än privatpersoner, detta för att ekonomiskt motivera verksamheten. Företag, organisationer och myndigheter saknar dock oftast ekonomiska incitament att använda bilpool, eftersom nuvarande regelverk uppmuntrar till bilförmåner som användandet av egen bil mot milersättning och resor med tjänstebil. Detta är en strukturell problematik utanför kontorets kontroll.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport av arbetet med bilpooler.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Trafikeffekter av nya former av bilanvändning