



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

Ge oss kraft
att förändra
Pg 90 1909-2

Mobilitet som tjänst – en väg till hållbart resande?



Innehåll

1. Mobilitet, delningstjänster och hubbar	3
Delningstjänst för distansarbete	5
Delningstjänster i dagsläget. Verklighetsbeskrivning eller partsinlaga?	6
2. Vad gör Stockholm?	6
Mål för mobilitetssatsning	6
Medel	6
3. Mobilitet i Stockholms stad och regionen – Exempel på målformuleringar och praktik	7
Viable cities: Klimatkontrakt 2030	7
Parter	7
Kommunens klimatmål	7
4. Stockholms stads framkomlighetsstrategi 2022	7
Aktiv transport	8
Delade mobilitetstjänster	8
Mikromobilitet	8
Elektrifiering	8
Geofencing	9
Automatisering	9
Länkar till dokument	9
5. Förekomsten av mobilitetstjänster (MaaS) internationellt	9
Helsingfors	9
Antwerpen	9
Berlin	9
Bilagor	10
Bilaga 1 – Marknadskoll över bilpooler i Stockholm	10
Bilpool med fasta platser	10
Friflytande bilpool	15
Privat bildelning	15
Bilaga 2 – Utdrag från DI-artikel 2021	17
Berlin-succén ska få Malmöborna att ställa bilen	17
Bilaga 3 – Redovisningar från Trafikverket	19
Regeringsuppdraget Mobilitet som tjänst	19
Bilaga 4 – Personligt exempel	20
Vad en familj med tre barn sparar i utgifter och ansträngning genom att sälja sin bil och i stället använda alternativa transportmedel	20



1. Mobilitet, delningstjänster och hubbar

Transporter står för en stor del av koldioxidutsläppen. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Huvuddelen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar.¹ Bilåkandet behöver alltså minska för att klimatmålen ska kunna uppnås. Personbilen är dock en central del i människors liv och tröskeln för att överge den för en bilpool eller kollektivtrafik är hög. Men det är inte omöjligt. I **bilaga 4** ges ett exempel på en familj som klivit över tröskeln.

Det kan i sammanhanget nämnas att det i Sverige finns ca 5 miljoner personbilar och att varje bil har ca 3–5 parkeringsplatser². Boytan är cirka 42 kvm boyta/invånare³ och

parkeringsytan är 50 kvm parkeringsyta/invånare⁴. De privatägda bilarna står också parkerade 96 procent av tiden.⁵

Mobility as a Service, MaaS, för sammanaktörer som, i regel, inte har samarbetat tidigare och genom att skapa ett värde för alla, för användarna och samhället kan MaaS bidra till att utsläppen från trafiken minskar och öka möjligheterna att uppnå målen enligt Parisavtalet. I MaaS-mixen ingår allt från kollektivtrafik, till bilpooler, elcykelpooler och elscootrar som samordnas i olika tjänster för att serva invånarna. Det kan handla om att köpa biljetter eller boka transporter genom appar, eller att fastigheter och bostadsrättsföreningar erbjuder stationära fordonspooler som kan fungera som ett alternativ till den egna bilen.⁶ Nya affärsmodeller krävs och även många andra

¹ Naturvårdsverkets webbplats.

² SCB 2018

³ Se ovan

⁴ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturskyddsforeningen (2020), Framtiden för parkering

och nya bostäder, analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser

⁵ EC2B.

⁶ DI Rapport #3: Maas-hajpen – när flyger den egentligen?



typer av innovationer. Det behövs en mångfald av mobilitetstjänster för att utmana bilägandet som norm och för att få till en reell minskning av mängden bilar på våra gator. Tröskeln för att få användare att börja använda tjänsterna och förändra sitt beteende från invanda mönster är, som ovan nämns, dessutom hög.

För att MaaS-tjänster ska fungera måste alltså både beteenden och infrastruktur förändras. Den svenska kommun som kanske kommit längst i denna utveckling är Malmö som har låtit sig inspireras av Berlins lyckade försök med mobilitet. Se bilaga 2.

Aktörer som Trafikverket, Energi-myndigheten, Sveriges kommuner och regioner, Samtrafiken och forskningsvärlden är alla engagerade i utvecklingen. Liksom privata aktörer, som bilpooler, elscooterbolag och teknikleverantörer.

Kommunerna har en särskilt viktig roll i Sveriges strävan att nå nettonollutsläpp inom området mobilitet. Genom att

underlätta för cykling och kollektivt resande kan kommuner påverka resorna inom kommungränserna. En stor del är kortare resor till och från arbete, skola, aktiviteter och vardagsärenden där en bil inte borde behövas.

Mobilitetshubbar: Enligt Språkrådet är en mobilitetshubb "en anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas. Så kallade mobilitetshubbar, med lånecyklar, elsparkcyklar och andra delade transporttjänster inrättas vid större hållplatser". Så en mobilitetshubb är alltså ett nav för delningstjänster i ett område. Det kan vara en plats eller en byggnad, nära invånarna, som rymmer olika möjligheter för resor och transport. Tanken är att den som bor i området skall kunna resa enkelt och hållbart, utan att behöva använda ett eget fordon. Allt fler yngre säger att man gärna vill ha tillgång till bil, men man behöver inte äga den. Så bilpooler är en viktig del i en mobilitetshubb.

Många kommuner och aktörer i landet är idag i gång med, eller planerar, pilotprojekt för att hitta former för ägande, drift, innehåll och placering av noder för delningstjänster. Detta sker i många fall delvis med forskningsanslag. Ett pågående exempel är Mistra SAMS och KTH:s forskningsprojekt i Riksten, 2021–24. Här studerar man särskilt ev. behov och intresse av en jobbhubb (drop in-arbetsplatser). Andra kommuner som testat delningstjänster är exempelvis Linköping, Lund och Helsingborg.

En mobilitetshubb kan vara belägen vid en kollektivtrafikhållplats eller kanske vid en taxistation. Den kan inrymma cykel-parkering, parkeringsplatser eller garage med laddmöjligheter för elfordon. Det kan finnas bilpool, cykelpool med el- och lådcyklar och cykelreparationsplats. Ibland kan hubben också ha annan service, som kafé, butik, paketutlämning, coworking spaces (hubbkontor). Då kallar man det ofta för ett mobilitetshus. Den fungerar då nästan som ett lokalt centrum. För att få mesta möjliga nytta måste mobilitetshubbar ligga på rimligt gångavstånd från användarna.

Platsen, lokalen för delningstjänster, kan även vara mobil och etableras fristående och tillfälligt, utan stora investeringar. Det kan vara lämpligt när man etablerar sig i ett område där placering m.m. inte känns självklar.

Delningstjänst för distansarbete

I WSP:s Mobilitetsstudie 2022 pekar man på ett ökat intresse för **hubbkontor**. Dessa kan också bidra till ett minskat bilresande. En hybrid arbetsvardag har blivit det nya normala för många kontorsarbetare. Anmärkningsvärt är det ökande intresset för så kallade hubbkontor. 2022 är 40 procent av de svarande intresserade av ett hubbkontor, jämfört med 32 procent 2021 och 28 procent 2020. Den positiva trenden fortsätter trots att de flesta delvis har återgått till att arbeta från kontoret. Intresset bland yngre personer är större än bland äldre.

Hubbkontor blir ett verktyg för att professionalisera distansarbetet för att uppnå vissa av kontorets fördelar såsom bättre tekniska lösningar och ergonomiska

möbler; ett socialt sammanhang utan nackdelen med pendlingsresan.

Ur en artikel om mobilitetstjänster – Sveriges bästa mobilitetsstäder 2023

Dagens industri, DI, ger i samarbete med Tyréns ut två rapporter om året inom mobilitet. Senaste utgåvan av Di Mobility Insights gör en ranking av Sveriges bästa mobilitetsstäder 2023. Man har studerat de 25 största kommunerna i landet. Här placerar sig Stockholm på en tredje plats.

"Stockholm har ett av Sveriges bästa kollektivtrafiksystem. Stockholm har systematiskt expanderat och förtätats. I symbios med hållbara trafikslag som tunnelbanan och pendeltågen. Under 2000-talet har även kvaliteten på cykelinfrastrukturen ökat samtidigt som trängselavgifter har införts och i sitt övergripande styrdokument prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik före bil vilket avspeglas i utformningen av nya stadsdelar"

I DI Mobility Insights #3 En kartläggning av den svenska mobilitet som tjänstemarknaden sägs bl.a.

"Affärsmodellen har beskrivits som den gordiska knuten för mobilitet som tjänst, men utmaningen är ännu större än så" (Göran Smith, senior forskare inom MaaS på det statliga forskningsinstitutet RISE). I artikeln sägs också att även om det sker mycket arbete och görs framsteg inom området är effekten för personen på gatan fortfarande väldigt liten. Göran Smith är inte övertygad om att ny teknik är nyckeln till MaaS utan tror att utvecklingen kräver förändringar på flera andra områden. Frågan är komplex. "Fallstudier i min forskning, som Riksbyggen Brf Viva i Göteborg där man har erbjudit en MaaS-lösning istället för traditionell boendeparkering visar att de som behöver parkera längre bort blev mer intresserade av andra mobilitetslösningar. Samtidigt bidrog MaaS-tjänsten till att de som flyttade in accepterade att det inte fanns någon boendeparkering. Det är sådana kombinationer vi måste förstå bättre. Hur vi kan skapa ett mer rättvist transportsystem som förespråkar delad och aktiv mobilitet", säger Göran Smith.

Delningstjänster i dagsläget. Verklighetsbeskrivning eller partsinlägga?

Trafikverket har ett regeringsuppdrag, **Mobilitet som en tjänst**, som pågår 2019–23. I 2022 års avrapportering skriver man

”Trots intresset och den stora mängden pilotprojekt är kombinerad mobilitet fortfarande under utveckling, och det är snarare en nischföreteelse antingen i pilotform eller i uppbyggnadsfas. Det finns ännu ingen bred, stabil, självklar grund för

tjänster inom kombinerad mobilitet att existera. Gemensamt för de olika initiativen är att de ofta hamnar i en skärningspunkt mellan det privata näringslivet och den offentliga sektorn. För vem äger egentligen resenären och vem har rätt att påverka vilket trafikslag som slutkonsumenten väljer? Det finns svåra utmaningar att lösa, som att skapa en fungerande affärsmodell, värde för användarna och samhället men också för de aktörer som tidigare inte samarbetat med varandra”.

Se bilaga 3.

2. Vad gör Stockholm?

Mål för mobilitetssatsning

- Underlätta för Stockholms invånare och besökare att kunna transportera sig på ett enkelt, miljövänligt och prisvärt sett utan att behöva äga en bil
- Minska biltrafiken genom att erbjuda enkla alternativa lösningar (cykel, elcykel)
- Minska antalet parkeringsplatser, framför allt inom boendeparkering
- Underlätta förbud mot bilar med förbränningsmotor
- För att få människor att välja bort den egna bilen krävs att den alternativa resan går lika snabbt eller snabbare. Kollektiva transporter behöver hålla tiden och det delningsbara fordonet skall finnas på plats när det behövs

Medel

- Erbjuder smart app som, baserat på information från olika leverantörer, visar på möjliga transportvägar från ”nuvarande plats” eller ”angiven plats” till annan plats inom (Stockholm, länet, Sverige?) med uppgifter om tidsåtgång och kostnad och med länkar till leverantörers beställningssidor
- Erbjuder ytor för hubbar på stadens mark till konkurrenskraftiga hyror (med krav på fossilfria bilar, cykeluthyrning etc.), ev. krav på rabatt vid uppvisande av SL-kort.
- Garage/parkeringshus som inte kommer att nyttjas i lika hög grad framåt kan bli

platser för hubbar, förutsatt att de ligger i trafiknoder, eller andra lämpliga lägen.

- Minska krav på boendeparkering vid bygglov
- Utvärdera om delar av stadens ägda och leasade bilar kan ingå i pooler. En stor potential under kvällar, helger och semestertider.

Stockholm Parkering driver egna garage som fungerar som mobilitetshubbar med parkering och uthyrning av bilar, cyklar, elcyklar, packcyklar mm samt laddning av elbilar och -cyklar. Man har dessutom varuutlämningsboxar. Stockholm Parkering samarbetar också med andra aktörer som vill etablera denna typ av hubbar i egna lokaler.

Staden förespråkar också mobilitet utan egen bil genom en webbsida utanegenbil.stockholm.se. Här visas fördelarna med att inte äga en egen bil, och alternativen, till exempel:

Bilpool med fasta platser. Totalt fanns 1 171 bilpoolsbilar på fasta platser i Stockholm i december 2022.

Friflytande bilpool (bilen kan lämnas på destinationen om denna är belägen inom företagets verksamhetsområde och kan bokas väldigt kort tid innan bilen ska användas) till exempel Aimo Share

Privat bildelning (hyr ut din egen bil) t.ex. Gomore

Se mer om de olika tjänsterna i bilaga 1.

3. Mobilitet i Stockholms stad och regionen – Exempel på målformuleringar och praktik

Viabile cities: Klimatkontrakt 2030

Parter

Parter i Klimatkontrakt 2030 är:

- Stockholms kommun.
- Myndigheterna: Statens Energi-myndighet (Energimyndigheten), Verket för innovationssystem (Vinnova), Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Tillväxtverket, Trafikverket och Naturvårdsverket.
- Strategiska innovationsprogrammet Viable Cities.

Kommunens klimatmål

Städer har en viktig roll i omställningsarbetet och Stockholm ska vara världsledande i att minska sina utsläpp och vara en förebild för andra. Stockholm har höga klimatambitioner. Målet är att Stockholm ska vara klimatpositivt till 2030 och senast år 2040 vara helt fossilbränslefritt. Stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri senast år 2030. Staden och stockholmarna orsakar stora utsläpp av koldioxid i andra delar av världen genom sin konsumtion. Staden ska ha som mål att halvera konsumtionsutsläppen till år 2030 (Finansborgarrådets förslag till budget 2023–2025).

Vision 2040 är stadens långsiktiga visionsdokument. Enligt detta är Stockholm ledande i den globala omställningen mot ett hållbart samhälle (Vision 2040).

På ett ställe nämns Mobilitet som en dellösning framåt. Se sid 19–21 i Klimat-



handlingsplan där det radas upp ett antal åtgärder.

Under rubriken Vägen mot 2040 listas ett stort antal områden där investeringar och satsningar krävs även efter 2023, där några av de viktigaste är:

Område	Åtgärdstyp
Transport	Mobilitetshubbar och främjande av mobilitetslösningar

4. Stockholms stads framkomlighetsstrategi 2022

<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/stockholms-stads-framkomlighetsstrategi.pdf>

I dokumentet beskrivs omvärldstrender på området.

- Vissa trender i världen påverkar våra städer och transportsystem i stor utsträckning. Digitaliseringen och automatiseringen ger nya möjligheter till styrning av trafiken med hjälp av bland annat sensorer och uppkopplade fordon. Delningstjänster utvecklas inom alla

möjliga branscher, inte minst inom mobilitet. Ändrade sociala förhållanden i västvärlden med ökat antal singelhushåll skapar större behov av sociala platser där de offentliga rummen får ökad betydelse.

- Utvecklingen går fort och det är ofta näringslivet som driver fram nya idéer och tjänster. Vissa nyheter kommer att hitta sin plats i mobilitetslandskapet, medan andra kommer att utvecklas vidare eller försvinna. För att möta den snabba utvecklingen behöver städerna vara öppna för innovationer och modiga i att våga testa. Här har framkomlighetsstrategin en viktig roll i att vägleda stadens agerande. Några av de lösningar som påverkar våra städer och transportsystem mycket just nu beskrivs i korthet här.

Aktiv transport

- Gång och cykel är aktiva transportmedel. Ökad aktiv transport har stor potential att förbättra folkhälsan vilket har stora ekonomiska värden. WHO rekommenderar vuxna minst 150 minuter medelintensiv fysisk aktivitet i veckan och barn minst 60 minuter om dagen. Gå och cykla är exempel på sådan fysisk aktivitet. Enligt WHO reducerar 30 minuters daglig gång eller cykling risken att dö i förtid med cirka 30 procent. Fysisk aktivitet skrivs ut på recept i ökande takt i Sverige och fler och fler städer i världen fokuserar stadsplaneringen på ökad rörelse och ett mänskligt perspektiv.

Delade mobilitetstjänster

- Tjänstefiering av transportsektorn innebär att nya mobilitetstjänster tillhandahålls av olika, ofta privata aktörer. Tjänsterna baseras på delningsekonomi vilket innebär att användarna inte äger fordonen utan hyr eller lånar dem. De är ofta friflytande, det vill säga det finns inga fasta uthyrningsställen. Kollektivtrafiken är en stor, samhällsfinansierad form av mobilitetstjänst och taxi är ett annat exempel. Bland de nyare tjänsterna kan bil- och cykelpooler, matbud samt friflytande elsparkcyklar nämnas.

- Flera mobilitetstjänster kan med fördel kombineras i så kallade mobilitetshubbar för att synliggöra dem i staden och förenkla byte av tjänst beroende på ärende. Mobilitet som tjänst (MaaS) är ett begrepp som används för digitala plattformslösningar där flera olika mobilitetstjänster samlas för att möjliggöra planering och köp av resor. Genom att olika mobilitetstjänster knyts samman med varandra kan användaren anpassa sin resa utifrån sina behov för den specifika resan. Plattformar där olika typer av delade fordon kan väljas och kombineras beroende på ärende kan ge nya valmöjligheter i resandet. Därmed har de viss potential att ersätta behovet av att äga egen bil.

Mikromobilitet

- Under de senaste åren har nya små, ofta eldrivna fordon, så kallad mikromobilitet, tagit plats i våra städer. Trenden med mikromobilitet är idag mest synlig i innerstäderna i form av elsparkcyklar, men kan komma att innefatta fler typer av små fordon i framtiden som både kan vara delade eller privata. Det är viktigt att de nya fordonen integreras i staden på ett sätt som gör att de inte blir ett hinder för gående, särskilt funktionsnedsatta och äldre. Mikromobilitetslösningar är ett komplement till stadens befintliga transportsystem genom att erbjuda en flexibel resa med yteffektiva färdmedel för kortare sträckor.

Elektrifiering

- Elektrifieringen av transportsektorn går snabbt. Elfordon är mer energieffektiva, har inga avgaser och bullrar betydligt mindre än andra fordon. En elektrifierad fordonsflotta kommer därför att minska miljö- och klimatbelastningen från bussar, lastbilar, motorcyklar och personbilar. Utvecklingen ger transportsektorn ett viktigt verktyg på vägen att bli utsläppsfri. De minskade miljöeffekterna från trafiken kan även ge staden möjligheter att planera för bostäder, arbetsplatser och annan markanvändning på andra sätt än idag.

Geofencing

- Geostaket (Geofencing) är ett samlingsbegrepp för ett digitalt definierat geografiskt område där fordon kan begränsas, styras eller informeras i dess framförande, baserat på digitala trafikregler eller överenskomna villkor. Geofencing kan ge städerna nya verktyg att styra den trafik som önskas för att uppnå mål för klimat, miljö, framkomlighet, trygghet och trafik-säkerhet. Redan idag används tekniken exempelvis för att delvis styra parkering av friflytande elsparkcyklar.

Automatisering

- Det finns olika grader av fordonens automatisering. Ju högre automationsnivå desto fler köruppgifter hanteras av fordonet. Redan idag finns vissa automatiska förarstödsfunktioner som syftar till att öka säkerheten för både förarna och andra trafikanter.
- Det finns potential att automatiseringen kan lösa vissa trafikutmaningar och förbättra tillgängligheten exempelvis för

personer utan körkort när den är fullt utvecklad. Den kan också leda till ökade trafikflöden och framkomlighetsproblem. Automatiseringen behöver ses i ett större systemperspektiv. Framförallt behöver automatiserade fordon i en hållbar stad vara utsläppsfria, delade och anpassade till stadslivet. Exempel på intressant användning är matartrafik till starka kollektivtrafikstråk och godstransporter. För gods kan även drönare ha en funktion att fylla i transportsystemet.

Länkar till dokument

Nedan finns länkar till de mest relevanta dokumenten i relation till Klimatkontrakt 2030 för Stockholm

[Så arbetar staden med klimat och miljö - Stockholms stad \(start.stockholm\)](#)

[Klimat – Stockholms miljöbarometer](#)

[Leva hållbart – Stockholms stad](#)

[Rapport: Rådslaget 2022 Framtidens kollektiva mobilitet – nästa steg för hållbart resande](#)

5. Förekomsten av mobilitetstjänster (MaaS) internationellt

Helsingfors, Antwerpen och Berlin är de mest framträdande exemplen internationellt.

Helsingfors

I Helsingfors låter Whim appen Helsingforsborna välja mellan många olika slags transporttjänster, som man betalar för när man använder den eller genom en månadsavgift (september 2021 var månadsavgiften 73 US dollar). Tjänsten ger rätt till obegränsad kollektivtrafik, korta taxiresor, cykeldelning och bilhyra till rabatterat pris.

Genom lagstiftning har transportörerna ålagts att dela information med varandra, vilket underlättar tjänsten.

Det är dock inte så många som använder tjänsten. En kamp mellan privata och statliga aktörer försvårar också genomförandet av tjänsten.

Antwerpen

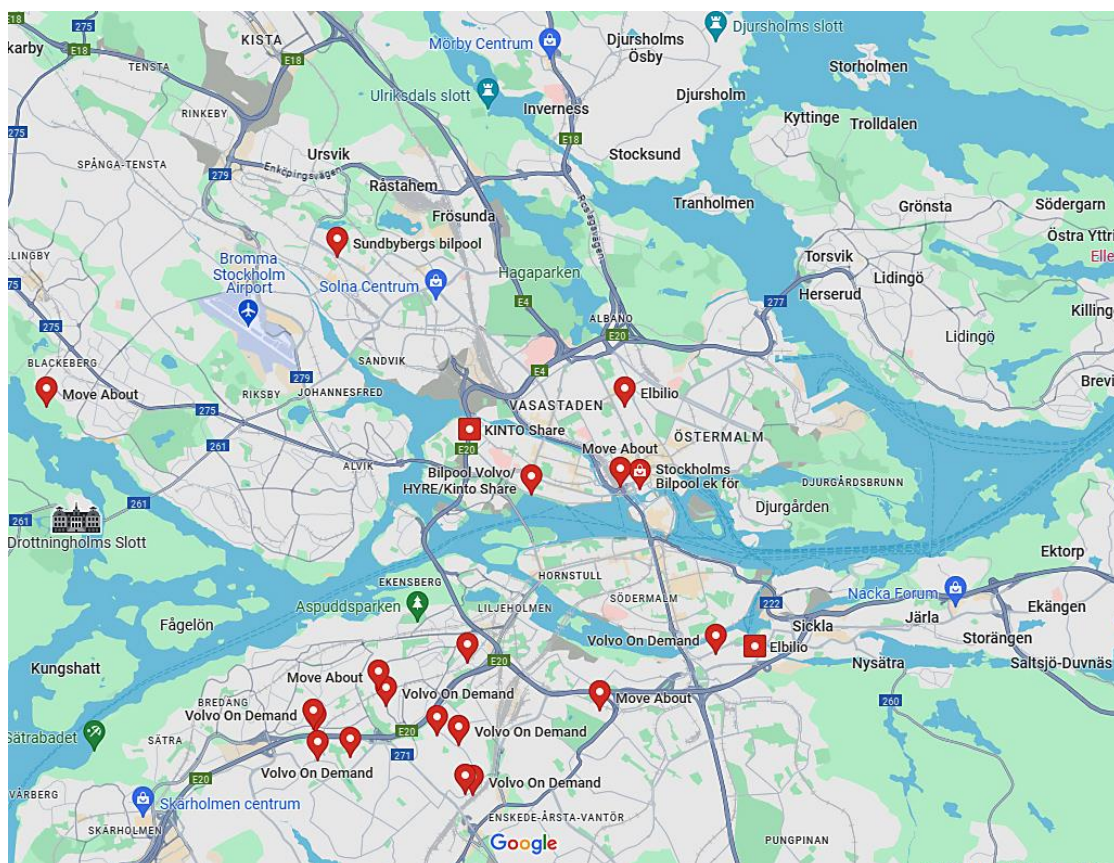
I Antwerpen heter appen för mobilitetstjänsten Smart Ways to Antwerp. Reseplaneringsappen lanserades 2016 och drivs av staden. Den inkluderar dock privata aktörer. I den appen kan användarna även söka efter den resa som förbrukar mest kalorier, för de resande som har den ambitionen.

Berlin

I Berlin används appen Jelbi. Mobilitetstjänsten är ett statligt projekt men involverar även privata aktörer. I appen anger den som vill använda tjänsten den sträcka man vill färdas och får information om vilken tid sträckan tar med olika färdmedel, både privata och kollektiva, samt priset för resan.

Bilagor

Bilaga 1 – Marknadskoll över bilpooler i Stockholm



Bilpooler i centrala Stockholm enligt Google Maps, våren 2024

I vår sammanställning hittar du företag som erbjuder bilpool i Stockholm, både med fasta platser och så kallade friflytande pooler. Övriga bildelningstjänster finns också med i sammanställningen.

Bilpool med fasta platser

Många bilpooler har fasta parkeringsplatser för varje poolbil. Det innebär att användaren hämtar och lämnar bilen på samma plats. Totalt fanns 1171 bilpoolsbilar på fasta platser i Stockholm i december 2022.

Nedan finns alla bilpoolsstationer som fanns i Stockholm i december 2022 på en karta. Genom att klicka på en punkt får man reda på mer om vilket eller vilka företag som erbjuder bilpool på den aktuella platsen.

[Karta över alla stationer för fast bilpool, miljöförvaltningens webbplats miljödata](#)

Bilpoolen.nu

Typ av bilar:

- bensin- och dieseldrivna bilar samt elbilar och olika typer av hybrider, från små personbilar till sjusitsiga familjebilar.

Platser:

- Bilpoolen.nu har ett 30-tal poolbilar i Stockholms stad, bland annat Hammarby Sjöstad, på Södermalm, Kungsholmen och i Vasastan.
- Därutöver har de bilpooler i Stockholms kranskommuner.

Kostnad:

- Bilpoolen erbjuder flera olika nivåer av medlemskap, från 0 till 475 kr i månadsavgift.
- Tim- och kilometertaxa varierar utifrån medlemskap. Det finns även helg- och sommarerbjudanden.

Det här ingår:

- drivmedel
- trängselskatt, försäkring (självrisk 5000 kr)
- tillval: reduktion av självrisk till 2500 kr (kostnad för självriskreduktion varierar beroende på modell, oftast 5 kr/h)
- dragkrok finns på vissa bilar.

[Webbplatsen Bilpoolen.nu](#)

Elbilio

Typ av bilar:

- helt eldrivna bilar: Renault Zoe, BMW i3, Volkswagen e-Golf och Volkswagen ID3.

Platser:

- Elbilio har flera bilpooler som är öppna för medlemmar i Stockholm, bland annat Kungsholmen, Liljeholmen, Vasastan, Norrmalm, Sickla, Abrahamsberg och Fruängen.
- De har också öppna bilpooler i Solna, Sundbyberg och Barkarby.

Kostnad:

- 99 kr/h, 690 kr/dygn, 990 kr/helg (fredag 17.00 till måndag 08.00)
- Inga fasta månadsavgifter eller kilometerpris tillkommer.

Det här ingår:

- drivmedel (el) på bilens parkeringsplats, eventuell tilläggsaddning hos inCharge. Vid annan station betalas laddning av kund.
- trängselskatt
- försäkring (självrisk 5 000 kr–17 500 kr eller 2 500 kr per skada med självriskreducering)

[Elbilios webbplats](#)

Ezeto – godstransporter

Ezeto startade i Göteborg 2020 och har genom sitt franchisekoncept utökat sin tjänst till Borås, Jönköping, Malmö och Stockholm. Ezeto fokuserar enbart på godstransport och har därför bara transportfordon i sin flotta. Ezetos tjänst finns för personer som inte äger en egen bil som är i behov av att transportera gods. För företag finns företagsabonnemang.

Ezetos fordon finns med både automat och manuell växellåda. Fordonen finns även med eller utan dragkrok. Denna information hittar man under respektive fordon i appen.

Typ av bilar:

- Ezeto har skåpbilar i tre olika storlekar. Dessa drivs på el eller fossilfria bränslen. I Stockholm finns ännu inga eldrivna fordon.

Platser:

- I Stockholm finns fordon på Södermalm, Kungsholmen, Hagastaden och Söderort.
- **Kostnad:**
- från 159 kr/tim
- maxpris per dag 1 390 kr inkl. 300 km, överkilometer debiteras 5 kr/km
- ingen månadsavgift
- Man betalar bara för tiden du använder fordonet och inte per påbörjad timme.
- Priserna kan variera mellan orter.

Det här ingår:

- bränsle
- tankning och laddning
- trängselskatt
- 300 km/dag
- försäkring
- självriskreducering eller självriskeliminering
- surrningsutrustning
- support och assistansservice

[Ezetos webbsida](#)

Hyre

Bildelningstjänsten Hyre har funnits i Stockholm sedan 2022. Hyre finns sedan tidigare även i Köpenhamn, Oslo, Bergen, Trondheim och Stavanger. Hyre har elbilar, hybridbilar och fossilbilar. Hyre har också skåpbilar.

Typ av bilar:

- el- och hybridbilar i olika storlek såsom Cupra Born, Kia Ceed och Fiat500 Cabriolet
- fossildrivna bilar i olika storlek såsom Volkswagen T-Cross, Volkswagen Passat, Renault Clio, Seat Arona, Cupra Formentor och Audi A4
- fossildrivna skåpbilar såsom Renault Trafic

Platser:

- Hyre har närmare 350 bilar utspridda på cirka 140 fasta platser i hela Stockholm samt i kranskommuner som Solna, Sundbyberg, Danderyd, Huddinge, Nacka, Järfälla och Upplands Väsby.

Kostnad:

- Från 59 kr/h eller 439 kr/dygn inklusive 150 fria kilometer per påbörjat dygn.
- Ingen månadsavgift.
- Bränslekostnaden beräknas automatiskt. Du betalar 23 kr/l om du återlämnar med lägre bränslenivå än vid upphämtning och får 22 kr/l i rabatt om du återlämnar med högre bränslenivå.

Det här ingår:

- 150 km per påbörjat dygn ingår, därefter tillkommer ett tillägg på 1,5 kr/km
- helförsäkring
- obegränsat antal extra förare om denna är registrerad Hyre-användare med godkänd förarbehörighet
- bilens fasta parkering

- dragkrok på samtliga Volkswagen Passat

Trängselskatt, parkeringsavgifter och liknande betalas av användaren.

[Hyres webbplats](#)

KINTO Share

Bildelningstjänsten KINTO Share hade premiär i juni 2020 i Stockholm.

Typ av bilar:

- Bensindrivna elhybrider, laddhybrider och vätgasdrivna bilar från Toyota och Lexus av olika storlekar. Bilmodeller som erbjöds i december 2021 är Toyota Yaris, Toyota Corolla Touring Sports, Toyota C-HR, Toyota Rav4 laddhybrid, Toyota Proace (transport), Toyota Mirai (bränslecellsbil), Lexus UX 300e (elbil) och Lexus UX 250.

Platser:

- KINTO har närmare 400 poolbilar fördelade på cirka 170 platser i Stockholm. Bilar finns över hela Stockholm, och även i kranskommuner som Solna och Sundbyberg, Lidingö, Huddinge, Danderyd och Järfälla.
- KINTO har även ett större antal stationer i Göteborg och Malmö.
- KINTO ställer ut fler bilar och öppnar stationer löpande.

Kostnad:

- KINTO Share erbjuder olika medlemskap som du kan byta mellan beroende på hur mycket och ofta du kör i olika perioder.
- I dyraste medlemskapet är priserna från 45 kr/h, från 445 kr/dygn och från 995 kr/3 dygn. Du kan också boka längre perioder till paketpris.
- På alla bokningar tillkommer en kilometeravgift på 2 kr/km.

Det här ingår:

- bränsle
- försäkring
- tillval: självriskeliminering
- trängselskatt
- bilens fasta parkering
- alla RAV4 och Proace är utrustade med dragkrok.

[Kinto Shares webbplats](#)

Move About

Typ av bilar:

- eldrivna personbilar från Nissan (Leaf och eNV200), Renault (Zoe), Tesla (modell 3 och modell Y), Volkswagen (ID3 och ID4), Hyundai (Kona) och Kia (e-niro)
- eldrivna cyklar och eldrivna lastcyklar

Platser:

- Move About har poolbilar som kan bokas av privatpersoner i Bromma, Rissne och Hammarby Sjöstad.
- Move About har även poolbilar i öppna bilpools på 40-talet andra orter, framförallt i Syd- och Västsverige.

Kostnad:

- månadsavgift 95 kr
- därutöver enhetspriser: 95 kr/h, 375 kr/5h, 725 kr/dygn och 975 kr/helg

Det här ingår:

- drivmedel. Eventuell tilläggsaddning under pågående bokning betalas av kund.
- trängselskatt
- försäkring (6 500 kr självrisk)

[Move Abouts webbplats](#)

Stockholms bilpool (medlemsägd)

Stockholms bilpool bildades för över 20 år sedan och är därmed Stockholms äldsta bilpool och dessutom medlemsägd.

Det här ingår:

- Det finns 10–11 personbilar av olika märken och modeller. I Skarpnäck finns bilpoolens nyaste bil, en elbil.
- Bilarna drivs på både fossila och förnybara bränslen samt el.
- I tre av bilarna är det tillåtet med husdjur, bakom lastgaller.

Platser:

- Stockholms bilpool har bilar vid Skanstull, Rosenlund, Årstaberget, Björkhagen och Skarpnäck.
- Därutöver finns bilar i Solna C och Bergshamra.

Kostnad:

- Vid inträde betalas en medlemsinsats på 3 000 kr (privatperson) eller 8 000 kr (företag). Insatsen återbetalas vid utträde.
- Medlemsavgiften är 150 kr/månad, och den betalas i klump en gång per år.
- Kilometerkostnaden är 2,65–3,10 kr/km (30 procent rabatt vid körsträcka över 500 km) och timkostnaden 25–34 kr. Dygnskostnaden är 10 gånger timpriset.

Det här ingår:

- drivmedel
- trängselskatt
- försäkring (minst 4 500 kr i självrisk)
- tillval: självriskreducering 40 kr/dag (sänker självrisken till 600 kr)
- dragkrok och lastbågar finns på cirka hälften av bilarna

[Stockholms bilpools webbplats](#)

Volvo On Demand (tidigare M)

Volvo On Demand (tidigare M) hade premiär i september 2019 i Stockholm och Uppsala.

Typ av bilar:

- Volvo, med en stor andel laddhybrider och de senaste modellerna av fossildrivna XC40, V60, XC90 samt elektriska XC40 Recharge och Polestar2.

Platser:

- Volvo On Demand har närmare 600 bilar på drygt 150 poolplatser, framförallt i innerstad och närförort men även på andra platser i Stockholm.
- Volvo On Demand finns även i bland annat Uppsala, Linköping, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Kostnad:

- Volvo On Demand har olika paket eller medlemskap beroende på hur mycket och ofta du kör, med en fast avgift på mellan 0 och 395 kr/månad.

- Timpris, dygnspris eller helgpris beroende på medlemskap. Som premiummedlem får du lägre timpriser. Priserna är dynamiska beroende på efterfrågan.
- Alla prisplaner har en kilometeravgift på 2 kr/km för dieslbilar och 1 kr/km för elbilar.

Det här ingår:

- bränsle
- försäkring och självriskreducering
- trängselskatt
- tillval: dragkrok
- tillval: självriskeliminering

[Volvo On Demands webbplats](#)

Friflytande bilpool

Friflytande bilpooler tillåter att användaren tar bilen på en plats och lämnar den på en annan. Det gäller så länge det är på en tillåten parkeringsplats och inom bilpoolens Homezone, det vill säga det område där bilpoolsbilarna får lämnas.

Aimo Share

Typ av bilar:

- Eldrivna Renault Zoe samt Volkswagen ID3 och ID4.

Platser:

- Aimo har 260 poolbilar i sitt verksamhetsområde som sträcker sig över Stockholms innerstad och Stockholms södra närförorter.
- Aimo finns även i Solna, Sundbyberg och Södertälje.
- Aimo har extra många bilar i sina Hotspots. Aimo har för närvarande närmare 70 hotspots för bilpool runt om i staden.

Kostnad:

- 7–9 kr/minut, 119–149 kr/h, 799–1 149 kr/dygn
- Vid en körsträcka över 300 km tillkommer en kilometeravgift på 3 kr/km.

Det här ingår:

- Drivmedel (el). Eventuell tilläggsaddning bekostas av kund såvida den inte sker på Aimos egna hotspots. Användaren måste lämna bilen med 15 km räckvidd kvar.
- Parkering
- Trängselskatt
- Försäkring (självrisk 7 500–9 200 kr)

[Aimos webbplats](#)

Privat bildelning

Det finns företag som hjälper privatpersoner att dela sina bilar med andra privatpersoner. Företagen tillhandahåller en plattform där bildelare kan lägga ut sin egen bil för bildelning, och står för körkortskontroll och försäkringar.

GoMore

Typ av bilar:

- Genom GoMore kan du hitta alla sorters fordon, exempelvis kombi, skåpbil och husbil.
- Både elbilar och förbränningsbilar för fossil och förnybar drift.
- Elbilar är sökbara på plattformen.

Platser:

- GoMore har drygt 600 bilar på sin plattform inom en radie på 25 km från centrala Stockholm. Eftersom det är privatägda bilar varierar det hur tillgängliga bilarna är.
- GoMore finns också i en rad andra städer i Sverige samt i Danmark, Frankrike, Spanien och Finland.

Kostnad:

- Priset för bilen bestäms av bilägaren, från 295 kr/dygn.
- I priset ingår 200 km/dygn.
- Hyrestagare betalar bara när de genomför en bokning, medlemskap på plattformen är gratis.

Det här ingår:

- försäkring (självrisk 7 500 kr per skada)
- tillval: självriskreduktion sänker självrisken till 1 500 kr
- bilbarnstol, dragkrok och takbox i vissa bilar, sökbart på plattformen

[GoMores webbplats](#)

Källa: Stockholms stad

Bilaga 2 – Utdrag från DI-artikel 2021

Berlin-succén ska få Malmöborna att ställa bilen

Malmö tar upp kampen mot den privata bilismen. Inspirerade av en lyckad Berlin-satsning vill Malmö samla all stadens mobilitet i en och samma mapp. I slutet av sommaren 2019 lanserades appen Jelbi i Berlin. Anledningen var att råda bot på den ansträngda trafiksituationen i staden. Man ville promota all form av delad mobilitet – och visa vilka fördelar som finns med att ställa den egna bil. I dag använder över 60 000 personer tjänsten.

Totalt 27 000 fordon är anslutna till appen, som utvecklats av den litauiska startupen Trafi och drivs av Berlins kommunala lokaltrafikbolag BVG.

Här ingår delningstjänster som Next (cykel), el-mopeder från Emmy och Tier, el-scootrar från Voi och Tier och bildelning från bland andra Miles. Även Ridesharing via BerlKönig och Ride-hailing via Taxi Berlin ingår i appens utbud. Appen räknar ut på vilket sätt du snabbast tar dig från A till B, och erbjuder olika sätt att betala för hela resan.

Följande partners kan för närvarande bokas via Jelbi-appen:

- Kollektivtrafik – VBB-biljetter för taxeringszoner Berlin A, B och C
- Bildelning – MILES
- Cykeldelning – nästa cykel
- E-mopeddelning – emmy och TIER
- E-scooter-delning – TIER och Voi
- Riddelning – BerlKönig
- Taxi – Taxi Berlin

Många fler leverantörer kommer att läggas till snart.

Malmö stad har sedan flera år tillbaka ett mål om att öka andelen resor per fot, cykel och kollektivtrafik. Under hösten har flera åtgärder tagits som syftar till att underlätta för kombinerad mobilitet,

däribland att stadens parkeringshus görs om till mobilitetshubbar.

Andreas Schönström (s)

"I framtiden är det inte så intressant att äga sitt fordon, utan att äga sin mobilitet. Med den här tjänsten kan du alltid äga din mobilitet", säger Andreas Schönström.

"Då är det en förutsättning att man har såna här mobilitetshubbar som vi nu skapar i Malmö. Då kan du som användare boka det här fordonet i förväg så du vet att det väntar på dig när du kommer fram", säger Schönström.

Schönström hoppas att man kan ha en applösning som liknar den de har i Berlin på plats i Malmö om cirka två år. Första steget är att lägga ut ett uppdrag till stadens fastighets- och gatukontor att samla marknadens aktörer och titta på om det finns andra intressanta lösningar att inspireras av. På sikt hoppas man också knyta samman hela Öresundsregionens mobilitet på ett enda ställe.

"Jag för också diskussioner med min motsvarighet i Köpenhamn. Många av de delade tjänsterna vi har i Malmö kommer från Köpenhamn - så vi pratar mycket om att koppla ihop detta över sundet. Bor du i Malmö ska du också på ett enkelt sätt kunna räkna ut hur du tar dig till en viss punkt i Köpenhamn", säger Schönström.

Uppdraget till Malmö stads förvaltningar:

"Tekniska nämnden uppdrar åt fastighets- och gatukontoret att efter modell från Berlin utreda förutsättningarna för att skapa en särskild mobilitetsapp "Mobil i Malmö" där flera tjänster av delningsbara fordon, såsom hyrcyklar, eldrivna fordon av olika slag och taxi, ingår tillsammans

med kollektivtrafik, för att på detta sätt underlätta malmöbornas och besökares mobilitet. Transport från dörr till dörr, med olika trafikslag, ska vara möjlig att boka i en och samma tjänst i form av en app.

Utdrag Malmö Trafik- och mobilitetsplan, antagen 2016

Knappt var femte (18 %) av de tillfrågade anser att Malmö innerstad i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet *"Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i innerstaden"*. I detta scenario utformas gatorna först och främst med tanke på god tillgänglighet för bilar och goda parkeringsmöjligheter med låga avgifter.

"Resultatet innebär att 80 % av Malmöns invånare är för en utformning av innerstadens trafik som är mer restriktiv när det gäller biltrafik och bilparkering än vad som är fallet idag. Närmare hälften av Malmöns invånare stödjer långtgående förändringar där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras högt. Den andra gruppen, som utgör en tredjedel, förespråkar något mer försiktiga åtgärder där begränsat utrymme för biltrafik används för att prioritera fotgängare och cyklister."

<https://youtu.be/7kSMI6BiJRI>

Framtidens gröna mobilitet i Greater Copenhagen (3 min)

Bilaga 3 – Redovisningar från Trafikverket

Regeringsuppdraget Mobilitet som tjänst

- [2022 års redovisning av regeringsuppdraget Mobilitet som en tjänst \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)
- [Slutrapportering av regeringsuppdrag om att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som en tjänst \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

Bilaga 4 – Personligt exempel

Vad en familj med tre barn sparar i utgifter och ansträngning genom att sälja sin bil och i stället använda alternativa transportmedel.

Bakgrund och utgångspunkter

2019 bestämde vi oss för att sälja vår bil. Det största motivet var att inte kunna ta bilen för att åka kortare sträckor, vilket var så lätt hänt när bilen stod på parkeringen utanför villan. Anledningen till att detta störde mig var att jag så väl visste hur mitt bilåkande påverkade klimatet negativt. Innan vi sålde bilen hade vi testat hur bra vi klarade oss utan bil, genom att använda den så lite som möjligt. Vi tog tåget om vi skulle någon längre sträcka och inom Stockholmsområdet åkte vi som regel med kollektivtrafiken, även med tyngre och skrymmande last. Pirror och Dramaten-vagnar hjälpte oss att transportera diverse saker. Vi upptäckte att det gick utmärkt.

Barnen var vid tiden 16, 13 och 8 år gamla och hade sin skola och de flesta av sina fritidsaktiviteter på gångavstånd från hemmet. 13-åringen tränade dock gymnastik ca 7 km bort, sent på kvällen. Men då bestämde vi att han skulle ta taxi hem, om han inte kunde åka bil hem med någon kompis.

Vi lever ett aktivt liv och har ett landställe i Norrtälje 10 mil från hemmet samt en segelbåt som har sin hemmahamn ute på Värmdö 3 mil bort. Till båda platserna går det bussar. På semestrarna åker vi gärna skidor i fjällen. Mina svärföräldrar bor i Hallstahammar 16 mil bort, min syster bor på Gotland och min bror bor i Norrtälje.

Vi har alltid åkt med kollektivtrafiken till arbetet och hade SL-kort även när vi hade bil, så den kostnaden är densamma.

Uppskattade kostnader för bilen, en Peugeot 508, årsmodell 2012, per år i 2019 års priser (vi hade inget lån på bilen)

Drivmedel (diesel):	12 000 kr
Biljett för bilen på Gotlandsfärjan	3 000 kr
Skatt	1 640 kr
Försäkring	8 400 kr
Reparation/service	18 000 kr
Besiktning	500 kr
Totalt	43 540 kr

Uppskattade kostnader som vi har för alternativa färdmedel i 2019 års priser

Tåg:	19 200 kr
Hyra av bil 8 gånger (Aimo elbil):	8 000 kr
Taxi:	2 000 kr
Buss på Gotland:	1 600 kr
Totalt:	31 600 kr.

Vinst

Vi **sparar alltså 11 940 kr per år** i 2019 års priser genom att inte äga en bil. Det är värt att notera i det här sammanhanget att vi inte hade några lån på bilen. Med lån på bilen hade vinsten varit ännu större. Och bilen var inte heller en av de dyraste bilmodellerna. Drivmedelspriserna har också ökat kraftigt sedan 2019.

Dessutom sparar vi ansträngning, vi behöver inte byta några däck och inte åka till besiktningen eller verkstaden. Och att umgås och kunna slappna av under tågresan eller att umgås med sitt barn under entimmesresan till Ikea är också ett stort värde. Vidare behöver ingen avstå från att dricka alkohol för att vi ska kunna ta oss hem från festen, eller från någon annanstans heller för den delen. Jag upplever också ett lugn på ett sätt som jag inte gjorde när jag åkte runt med bil. Det var så lätt att göra det där andra ärendet också när jag ändå var ute och åkte. Den möjligheten finns inte nu, utan det är det ärendet jag har bestämt sig för att göra som blir utträttat. Det andra får göras en annan gång.

/Rosemarie, 55 år, boende i Nacka, Stockholm