

Implementering av bilpool på Åland

En empirisk kvalitativ studie med induktiv ansats utförd av John Nordberg på
Nätverket bärkrafts vägnar

Handledare: Karin Rosenberg-Brunila

Utförd under perioden 2023: v.21 - 31

Innehållsförteckning

1. Abstract	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2. Introduktion	4
3. Bakgrund	5
3.1 <i>Olika bilpooler</i>	6
3.2 <i>Budskap</i>	7
3.3 <i>Framgångsfaktorer</i>	7
3.4 <i>Fallgröpar och stickspår</i>	7
3.5 <i>Metoder steg för steg</i>	8
3.6 <i>Ambitioner och mål</i>	9
3.7 <i>Mått, indikatorer, nyckeltal och schabloner</i>	9
4. Syfte & frågeställning	10
5. Metod	10
5.1 <i>Val av metod</i>	10
5.2 <i>Respondenter</i>	11
5.3 <i>Intervjuguide</i>	11
5.4 <i>Kvalitativa intervjuer</i>	12
5.1 <i>Material</i>	12
6. Resultat	12
6.1 <i>Kommersiella bilpooler</i>	12
6.1.1 <i>Bilpoolen.nu</i>	12
6.2.....	13
6.2.1 <i>Lotsberget AB</i>	13
6.3.....	14
6.3.1 <i>Värmdö kommun</i>	14
6.3.2 <i>Båstad Kommun</i>	15
6.3.3 <i>Vänersborg</i>	16
6.4.....	17

7. Diskussion	18
8. Slutsats	22
8.1 Fortsatt forskning.....	22
9. Källor	24

1. Introduktion

Med industrialiseringen på 1700-talet kom en stor urbanisering och städerna växte snabbt. En välutvecklad infrastruktur och bra transportsätt blev förutsättningen i städerna (Falkemark, 2006). Bilen sågs av många som det snabbaste och smidigaste transportsättet. Våra liv utspelar sig inte längre enbart i hemmet utan i större omfattning är resande nödvändigt för att vi ska kunna ta oss från en plats till en annan. Idag utför vi våra dagliga sysslor på olika platser och det är inte alls ovanligt att det är långa avstånd emellan. För att vi ska klara de längre avstånden har bilen blivit ett nödvändigt transportmedel för många (Gren & Hallin, 2013). Bilen har givit många människor en frihet och ökad rörlighet då bilen är ett bekvämt transportmedel för många. Med bil kan vi transportera oss mycket snabbt från en plats till en annan (Frändberg et. al, 2005).

Det ökade bilberoendet i städerna medför stora problem då transporterna idag är en stor bov till de enorma koldioxidutsläppen (Trafikverket, 2023). Eftersom koldioxid är en del av de farliga växthusgaserna måste det minska i framtiden för att inte skada miljön ytterligare. Utsläppen har visats ge effekter på miljön då det är negativt för växtligheten, övergödning av sjöar, kusten och hav samt att det medverkar till förorening av mark och vatten. För människans hälsa har utsläppen visat sig ha en negativ påverkan och därför är det något som måste åtgärdas. Partiklarna från koldioxidutsläppen har visats ge upphov till bland annat hjärt- och kärlsjukdomar samt att de kan vara cancerframkallande (Naturvårdsverket 2023). Det totala utsläppet av växthusgaser var på Åland år 2021 ungefär 194,6 miljoner kilogram koldioxidekvivalenter. Den främsta källan till utsläppet av koldioxid beräknas vara vägtrafik med ungefär 48,8 miljoner kilogram koldioxidekvivalenter (ca en fjärdedel av det totala

utsläppet) (ÅSUB 2022). En lösning till det rådande problemet med alla utsläpp som bilen medför skulle kunna vara att etablera fler hållbara transportsystem som exempelvis bilpooler. En bilpool skulle leda till att antalet bilar i trafiken minskade. En bilpool är en blandning mellan hyrbil, egen bil och lånad bil. Fördelen för individen med att vara medlem i en bilpool är att endast betala för bilen under tiden den används. Skatt, försäkring, 1 service och bensin ingår i priset och detta har bevisats sänka utsläppen från transportsektorn (Wiberg 2015).

2. Bakgrund

Det finns många olika definitioner på termen bilpool. Denna studie följer den definition som lyder:

"En arrangemang där två eller fler personer delar användningen av en privatägd bil för en resa (eller en del av en resa), och passagerarna bidrar till förarens kostnader." (Friman, Lättman & Olsson 2020)

Intresset för bilpooler ökar relativt snabbt i Europa. Antalet bilpoolsmedlemmar ökar snabbt i många länder om än från en låg nivå. I Tyskland var 160 000 personer anslutna till bilpooler år 2009 (ETAG, 2010). Världens största bilpool Mobility i Schweiz har över 90 000 användare och ca 2 300 fordon. Bilkollektivet i Oslo har 4300 användare och 200 bilar och ökar med ca 20% per år (Lindelién, 2013). Även i Sverige ökar bilpoolsanvändningen. Störst är Sunfleet som 2013 hade 21 000 kunder och 700 bilar i 35 städer (Åkerman & Nyblom 2014). År 2022 var den europeiska bilpoolsmarknaden värd runt 70 miljarder euro. Markanden ökar, till år 2030 kan den vara värd 150 miljarder euro. De främsta drivkrafterna bakom upptagandet inkluderar ökad konsumentvilja att använda delägda produkter (Möller et. Al 2022).

Mariehamns stad, med dess population på 11 742 invånare på en landyta av 11,8 km² – 995 personer/km², uppmanar implementering av bilpooler (Wikipedia 2023). Detta görs främst genom en ”...dimensioneringsavdrag motsvarande 30 procent av det berörda antalet platser.” – Mariehamns stad 2019. En reducering av den mängd parkeringsplatser som en nybyggnation kräver att minst bygga per bostad. Detta kan innebära stora ekonomiska insparningar för företag.

Mariehamns stad har en hög biltäthet.

	Personbilar		Alla bilar	
	Totalt	I trafik	Totalt	I trafik
Mariehamn	694	569	845	689
Landsbygden	909	627	1 142	780
Skärgården	794	543	1 105	757
Åland	851	611	1 069	757
Finland	667	498	798	581
Sverige	605	474	699	542

Graf 1. Grafen visar bilar per 1 000 invånare 2022

Den mängd bilar i Mariehamn som är i trafik är 569st. Mariehamn hade 2022 en population 11 757 personer (ÅSUB 2022 c).

$$569 \times 11.757 = 6\,689,7$$

$$6\,689,7 / 11\,757 = 0.568 = 0.57$$

Bilaga 1. Visar på uträkning för biltäthet i Mariehamn

Detta resulterar i en biltäthet på (avrundat uppåt): 0.57 bilar/person. Detta kan tolkas som att 1 av två personer i Mariehamn äger en bil. En familj på fyra har två bilar. Uträkningen räknar in hela Mariehamns befolkning, även dem som inte har körkort. Varav 17 procent av Mariehamns befolkning är underåriga (ÅSUB 2022 a.).

Mariehamns stad hade år 2022 665 ordinarie anställda och saknar en fordonsmyndighet.

2.1 Olika bilpooler

Det finns många olika sorters bilpooler, men de mest framstående är:

Kommersiella bilpooler. De kommersiella bilpoolerna bygger på att det ska finnas en avkastning i verksamheten. Här finns inga åtaganden för medlemmarna, som medlem köper du en tjänst av företaget och de står för all administration och skötsel av bilarna. Det går att likna vid att hyra bil med vissa skillnader i administrationen. Exempel den privata aktören Sunfleet som erbjuder sina tjänster runt om hela Sverige (Munthe 2012).

Företagsbilpooler: Många företag och organisationer har sina egna interna bilpooler för att underlätta delning av fordon bland sina anställda eller boende. Dessa bilpooler kan administreras av företaget självt eller genom att samarbeta med en extern leverantör eller stryka sin egen pool (Behrends 2020).

Kommunal eller stadsägd bilpool: Vissa städer eller kommuner har egna bilpooler som är tillgängliga för allmänheten. Dessa kan vara en del av en bredare strategi för att minska antalet privatägda bilar och främja hållbar transport (Munthe 2012).

Delning av tjänstebilar: Vissa organisationer, insituioner , särskilt inom den offentliga sektorn, kan ha tjänstebilar som delas mellan flera anställda för arbetsrelaterade ändamål. Detta kan vara en effektiv användning av resurser och bidrar till att minska fordonskostnader (Behrends 2020).

Privata bilpooler: Det finns också privata bilpooler där en grupp människor, vanligtvis i samma område eller bostadsförening, delar på ett eller flera fordon. Dessa bilpooler kan vara informella och administreras av medlemmarna själva (Karlsson, J. & Svensson, P. 2019).

2.2 Budskap

Bilpoolen är nyckeln som får de andra färdmedlen att fungera och möjliggör resandet att bli flexibelt. Bilpooler måste därför marknadsföras som ett komplement till andra resmöjligheter. Bilpool innebär inte ett tvång eller en restriktion utan är i stället ett smart komplement till hushållets första bil eller företagets ordinarie bilar.

2.3 Framgångsfaktorer

Olika studier från flera länder visar på vilka faktorer som gynnar bilpooler. De allmänna framgångsfaktorerna kan sammanfattas till två:

- Rekrytering i geografiskt avgränsade områden för att kunna uppnå hög kännedom, hög biltillgång och påtaglig (lokal) samhällsnytta.
- Offentligt stöd i form av marknadsföring, rekrytering, information, stadsplanering, regelverk etc.

De privatekonomiska fördelarna är uppenbara (inköpspris, försäkring, skatter etc.), men andra ekonomiska faktorer (trängselskatt, ändrade reseavdrag, förmånsbeskattning av P-platser) skulle sannolikt ytterligare gynna bilpooler. Dessa faktorer väger naturligtvis olika tungt i olika situationer och för olika personer respektive företag (Vägverket 2016).

2.4 Fallgropar och stickspår

Bilpooler är nästan generande fördelaktigt (för alla) och risken finns att man i entusiasmen inte ser de risker som en ogenomtänkt marknadsföring kan medföra. Många bilpooler har

startats för hushåll och i företag utan ett gediget förarbete, varpå poolen på olika sätt har blivit ett fiasko

- En privat bilpool för hushåll startas, ofta med miljöargument, av en grupp likasinnade entusiaster (pionjärer), som själva inte har något större behov av bil. Dessa rekryterar likasinnade bekanta, med samma minimala bilbehov. Följden blir en pool som ingen egentligen behöver, varpå bilen, trots alla medlemmar, står underutnyttjad. Ekonomin blir snabbt lidande och poolen dör.
- Samma typ av bilpools startas och drivs av ett fåtal eldsjälar och när dessa tröttnat, bränt ut sig eller flyttat faller organisationen samman.
- Bilpoolen sköts väl men glömmer att rekrytera (för att ens kunna behålla sin storlek). Eftersom bilpools passar vissa människor och i vissa faser i livet kan omsättningen på medlemmar vara ganska stor, ofta 10-30 %. Då kan det ganska plötsligt bli ont om medlemmar och poolen dör svältdöden.
- Bilpoolen väljer att expandera i nya områden där man finner likasinnade. Följden blir en utspridd skara likasinnade som alla har dålig tillgång till poolens bilar (Vägverket 2016).

2.5 Metoder steg för steg

Som i alla andra fall där man vill förändra resbeteenden är det en mycket stor fördel om man kan identifiera problem och drivkrafter kopplat till förändringen. De föreslagna åtgärderna skraddarsys sedan så att de löser dessa problem. Nedan beskrivs grovt en lämplig tågorning, i stort sett användbar för både hushåll, företag, förvaltningar och hela kommuner.

1. Identifiera lokala problem och lokala drivkrafter för en bilpool.
2. Identifiera geografiska områden där en bilpool har goda möjligheter att lösa problem och tillföra nytta hos målgruppen.
3. Identifiera och bjud in möjliga användare (företag, nyckelpersoner, boende, föreningar etc.) och andra intressenter (lokaltrafik, kommuner, bilhandlare, bensinbolag etc.). Viktigt är att samla många olika användarprofiler, så att fordonen kommer att utnyttjas optimalt. Starta en diskussion med dessa om problem, nyttor och olika paket av lösningar. På så sätt formas en bred samling av intressenter som ser en egen nytta med bilpoolen – efterfrågan ökar och riskerna sprids. Utbilda dem grundligt och låt denna fas ta tid.
4. Kom överens om ett bra upplägg på bilpoolen (huvudman, driftsform, placeringar, storlek, användargrupper, marknadsföring, uppföljning etc.). Här är det oerhört viktigt

att ingående företag grundligt analyserar sitt transportbehov så att bilpoolen dimensioneras för de transporter den ska betjäna!

5. Överväg kompletterande åtgärder som ger bilpoolen ytterligare fördelar. I en stad handlar det ofta om bra basparkeringar. I ett företag handlar det om både morot och piska för att styra transporterna till bilpoolen.
6. Handla upp tjänsten enligt ovan av trovärdiga bilpoolsleverantörer eller starta poolen i egen regi.
7. Rekrytera och marknadsför kontinuerligt! Bilpooler kräver tålamod och långsiktighet.
8. Följ upp bilpoolen och dokumentera resultat. För att lyckas i längden måste det finnas goda resultat att hänvisa till och dessa måste kunna översättas i konkret nytta för hushållen, företaget eller kommunen (Vägverket 2016).

2.6 Ambitioner och mål

Hur stor del av samhället kan använda bilpool? Man talar i samband med förändringsprocesser om att 3-5 % av befolkningen är 'pionjärer'. Det betyder att 5 % av befolkningen kan förväntas gå med i bilpool även med små stödåtgärder. Med bra marknadsföring och i övrigt gynnsamma förutsättningar kan man på sikt få med 20 % av hushållen (Vägverket 2016).

2.7 Mått, indikatorer, nyckeltal och schabloner

Bilpooler låter sig ganska lätt mätas, medan nyttan i förändrade resvanor inte alltid är lika lätt att uppskatta eller dokumentera.

- Grunden för en fungerande bilpool är ett ekonomiskt vettigt utnyttjande av en fordonsflotta. Därför bör antalet bilar, inte förare, vara måttet på poolens storlek.
- Bilpool kan vara privatekonomiskt vettigt när man kör mindre än 1100 mil per år.
- Varje poolbil ersätter i genomsnitt fem privat ägda bilar.
- Det går ungefär 15 hushåll på varje poolbil. Spannet är mellan 8 och 30 – ju större pool desto fler hushåll per bil.
- Varje privat bilpoolskund minskar i genomsnitt sitt bilkörande med en tredjedel.
- Varje poolbil reducerar utsläppen av koldioxid med ungefär 7 ton per år.
- Varje bilpoolskund reducerar sina utsläpp av koldioxid med ungefär 400 kg per år.

Eftersom bilpooler påverkar resvanor har de också effekter på flera av våra transportpolitiska delmål. Bilpooler är i första hand en effektivisering av resandet och har direkta effekter på bilbruk och privatekonomi. Därutöver är bilpooler positivt för trafiksäkerhet, tillgänglighet, jämställdhet, hälsa, miljö, minskad trängsel och minskat behov av parkeringsutrymmen. (Vägverket 2016).

3. Syfte & frågeställning

Syftet med denna studie är att undersöka alternativa verktyg för hur det åländska samhället kan bättre nå Nätverket Bärkrafts hållbarhetsmål nummer 7: *Hållbar konsumtion och produktion*. Studien kommer fokusera på möjligheten på införandet av bilpooler på Åland och hur det kan hjälpa nå mål nummer 7. Baserat på studiens syfte har följande frågeställningar utvecklats:

- Finns det en bra grund för att implementera en bilpool på Åland?
- Vilken sorts bilpool är mest sannolik att vara framgångsrik på Åland?
- Varför skulle olika typer inte funka idag?

4. Metod

Detta kapitel kommer introducera metoden, val av respondenter, analysmetoden använd för den samlade datan och en diskussion av den valda metoder relevant till detta ämne

4.1 Val av metod

Studien har en induktiv ansats då det inte finns någon initierande teori utan en teori kommer formas av data som samlas in och analyseras. Att genomföra en kvalitativ intervju kan hjälpa till att förstå saker som inte blir uppenbara i exempelvis enkäter. Det beror på att intervjun kan fånga saker som känslor, tankar och åsikter (Krag Jacobsen 1993). En intervju är en slags konversation, men med skillnaden att det finns en maktförskjutning där intervjuaren kontrollerar frågorna och ämnen som diskuteras (Kvale & Brinkman 2014). Denna studie använder en semi-strukturerad intervjuteknik eftersom det tillåter nyanser av informantens tankar, men data kan ändå jämföras med varandra (Lantz 2013). Valet av semi-strukturerade intervjuer grundar sig även på att det ger informanten möjlighet att korrigera och förklara sina tankar mer än de skulle kunna göra med bara ja eller nej-svar (Magnusson & Marecek 2015). Detta ger mer fritt svar som inte styrs av riktade frågor. Intervjuerna var olika för varje respondent då aktörerna hade olika relationer till bilpooler

4.2 Respondenter

Denna studies primära fokus är att undersöka om det finns goda möjligheter för en framgångsrik bilpool på Åland. Respondenterna som valts är därför aktörer som representerar de olika sorters kategorier av bilpooler som finns. Urvalet av deltagare kommer vara bilpools företag, kommuner, företag

Studien utgörs under veckorna 25 – 31, detta är en period då semester är vanligt och detta har begränsat studiens möjlighet att nå ut till representanter för respektive bilpool. Intervjuerna skedde genom telefon eller videomöte men även e-postintervjuer utfördes då det var att föredra av respondenten. Samtliga verbala intervjuerna blev i snitt 15 minuter långa. Respondenterna blev funna via hemsidor online.

4.3 Intervjuguide

Intervjuguiden är av stor betydelse enligt Magnusson och Marecek (2015) om intervjuaren vill ställa rätt frågor och senare få ett bra resultat. En intervjuguide har olika syften, såsom att ge informanterna all den kunskap de behöver för att svara på frågorna och att utforma frågor som resulterar i utförliga svar med syftet att fånga olika nyanser av åsikter. Eftersom studien hade olika forskningsfrågor och var hänvisade åt olika aktörer var frågorna skräddarsydda till respektive respondent. Intervjun är semistrukturerad och därför var frågorna öppna för olika svar och inte bara ja eller nej-frågor och lämnade även utrymme för flexibilitet och anpassning baserat på intervjuarens och deltagarens interaktion (Magnusson & Marecek, 2015). På grund av de olika respondenternas arbetsroller och kopplingar till bilpooler kunde inte en stark sammanhållning bildas med frågor till de respektive respondenterna. Frågorna kan grovt delas upp i två kategorier. Första där information kring intervjuaren och syftet med studien gavs till respondenten och andra där intervjuaren bad om information av respondenten. Frågorna formulerades så att svaren kunde ges öppet med informantens egna åsikter. Ord som "hur" eller "om de hade någon erfarenhet av ämnet" användes, vilket är bra för att fånga personens egna tankar (Kvale & Brinkman, 2009). Exempel presenterades för respondenten vid frågor. Exempel vid frågan om anledningar för bilpoolens framgång i en kommun kunde exempel om andra lyckade eller misslyckade bilpooler nämnas. Exempelen användes för att utveckla svaren och styra informanterna åt rätt håll under intervjuerna (Magnusson & Marecek, 2015).

4.4 Kvalitativa intervjuer

Att genomföra en kvalitativ intervju kan hjälpa till att förstå saker som inte blir uppenbara i till exempel en enkätundersökning. Det beror på att intervjun kan avspegla känslor, tankar och åsikter (Krag Jacobsen, 1993). En intervju är en slags konversation, men med undantaget att denna konversation har en maktförskjutning där intervjuaren har kontroll över frågorna och ämnen som diskuteras (Kvale & Brinkman, 2014). Denna studie använder en semistrukturerad intervjuteknik eftersom det tillåter nyanser av informanternas tankar, samtidigt som data kan jämföras sinsemellan (Lantz, 2013). Valet av semistrukturerade intervjuer grundas även på det faktum att det ger informanten möjlighet att rätta och förklara sina tankar mer än de skulle kunna göra med enbart ja eller nej-frågor (Magnusson & Marecek, 2015). Detta kommer att ge ett friare svar som inte kontrolleras av direktivfrågor.

5.1 Material

Materialet som har använts i denna studie är eget insamlat empiriskt material främst genom intervjuer eller mailkorrespondens med olika aktörer.

5. Resultat

6.1 Kommersiella bilpooler

6.1.1 Bilpoolen.nu

Bilpoolen.nu är en privat aktör som har erbjudit sina bilpools tjänster sedan 2007. De erbjuder sina tjänster till över ett tiotal kommuner runtom i Sverige samt bilar placerade för privat användning i Sveriges största städer, bland annat Stockholm, Malmö och Göteborg (Bilpool u.å.)

Resultaten från mailkorrespondensen med Bilpoolen.nu visar hur företaget går tillväga för att starta en bilpool i ett samhälle. De börjar alltid med att kontakta kommunen eller ett bostadsbolag för att säkerställa att det finns tillräcklig efterfrågan och ekonomi för att bilpoolen ska vara lönsam. De ställer inte ut bilar utan att först veta att bilpoolen kan gå ihop ekonomiskt.

När det gäller att avgöra om det är värt att investera i en tätort eller stad med 10 000 invånare betonas att det måste finnas någon som tar grundkostnaden för bilen, till exempel ett företag, bostadsbolag eller kommun. Företaget nämner att 10 000 invånare anses vara för litet för att

starta en bilpool, och de hänvisar till tidigare erfarenheter där mindre städer och områden har visat sig inte vara intresserade av bilpooler. Ställen Bilpoolen.nu erbjuder sina tjänster

Bilpoolen.nu betonar att deras bilpooler endast innehåller deras egna bilar på grund av de höga kostnaderna för att installera system i bilarna. De hävdar att de är den största privata aktören i Sverige inom bilpoolbranschen och listar några av sina kunder, inklusive Stockholms Stad, Göteborgs Stad och flera andra kommuner och universitet.

Företaget fokuserar främst på städer och inte på landsbygden eftersom de har märkt att det inte finns något intresse för bilpooler på landsbygden. De nämner att folk på landsbygden ofta har en uppfattning att det är en frihet att äga en egen bil. Prisstrukturen för deras bilpooler är densamma för alla kunder i hela Sverige.

Ytterligare frågor ställdes för att fördjupa förståelsen av Bilpoolen.nus arbete. De förklarar att grundkostnaden för bilen innefattar leasingkostnader, skatt, försäkring, parkeringsavgift och utrustning i bilen, inklusive deras system med alkoholås.

De nämner också att konkurrensen inom bilpoolbranschen innefattar aktörer som Kinto (Toyota), Hyre (ett av Europas största bilpoolföretag), Aimo Share (ägs av ett japanskt konsortium) och Move About (ett börsnoterat företag). Bilpoolen.nu framhåller att de fortfarande är den billigaste aktören av alla befintliga bilpooler.

Sammanfattningsvis ger mailkorrespondensen insikter om Bilpoolen.nus strategi för att etablera bilpooler, deras krav på ekonomisk lönsamhet och deras fokus på större städer. Resultaten pekar på deras arbete med kommuner och bostadsbolag som viktiga partners i att inleda nya bilpooler samt betydelsen av att finna en intresserad och engagerad marknad för att driva en framgångsrik bilpoolverksamhet.

6.2 Företagsbilpooler

6.2.1 Lotsberget AB

Aktie bolaget Lotsberget är ett dotterbolag till det svenska fastighetsutvecklingsbolaget Wood & Hill AB. På Åland utför Lotsberget AB fastighetsutveckling vid Lotsbergs området (Lotsberget u.å.).

Resultat av intervjun med Lotsberget AB om deras bilpooltjänst:

Lotsberget AB kommer att erbjuda en bilpool för de boende i deras nybyggda bostadsprojekt Fyren och Farleden. Bilpoolen är avsedd att vara tillgänglig endast för de som bor i dessa byggnader. Initialt trodde de inte att det skulle finnas tillräckligt med efterfrågan, men det visade sig att det kan vara ett attraktivt alternativ, särskilt om de har fina bilar som lockar till sig användare. Lotsberget AB anser att detta kan vara ett ypperligt attraktivt för de som bor där tillfälligt eller som semesterboende.

För att underlätta parkeringsbehoven och för att få en dimensioneringsavdrag på 30% enligt Mariehamns parkeringsnormer har Lotsberget AB utformat bilpooltjänsten. Stadsarkitekten föreslog detta som en ny grej för att underlätta parkeringsproblemen.

Lotsberget AB har undersökt och forskat om bilpooler och anser att det är en bra idé, särskilt med tanke på Ålands små avstånd och hur en bilpool gynnar de ekologiska aspekter. Detta är också i linje med FN:s hållbarhetsmål om hållbar konsumtion och produktion.

Tjänsten kommer att hanteras av disponenten och de boende kommer att använda en infoskärm där de bokar bilen och en fysisk nyckel för att använda bilarna. Tjänsten är en avgiftsbelagd tilläggstjänst där användarna betalar en timm-penning. Husbolaget har valt att köpa bilarna istället för leasing, vilket ger dem möjlighet att sälja bilarna om de inte används tillräckligt.

Sammanfattningsvis erbjuder Lotsberget AB en bilpooltjänst som en hållbar och praktisk lösning för deras boende. De ser detta som ett steg mot mer hållbar konsumtion och produktion och hoppas kunna utöka liknande tjänster inom staden i framtiden.

6.3 Kommunal eller stadsägd bilpool

6.3.1 Värmdö kommun

Värmdö kommun befinner sig strax öster om Stockholm och har en population på cirka 45 000 invånare, med en ökning till uppskattningsvis 100 000 invånare på sommartiden.

Kommunen är länets näst största kommun på en landareal på 444 kvadratkilometer (Värmdö u.å.). Alltså: 101 personer/km²

Resultat av intervjun med Värmdö kommun om deras bilpooltjänst:

Sammanfattningsvis kan vi se att Värmdö kommun har ett samarbete med Bilpoolen.se för att tillhandahålla en bilpooltjänst till sina kommunalt anställda under arbetstid. Efter arbetstid blir bilpooltjänsten tillgänglig för allmänheten som ett alternativ till att äga en egen bil.

Kommunen hade tidigare leasade bilar från olika tillverkare som användes av kommunalt anställda men som inte erbjöds till allmänheten efter kontorstider. Detta resulterade i att de stod stilla och inte användes under helger och kvällar. Genom att gå med i bilpooltjänsten blev det ekonomiskt fördelaktigt för kommunen och möjliggjorde en service för allmänheten.

Med en befolkning på cirka 45 000 invånare har bilpooltjänsten haft en relativt god användning, men det finns utrymme för att öka användningen genom förbättrad marknadsföring. Bilpoolen.se administrerar och tillhandahåller bilarna, och samarbetet mellan Värmdö kommun och Bilpoolen.se började genom en upphandling. Kommunen har cirka 20 bilar i bilpoolen för att betjäna cirka 450 anställda på kommunhuset.

Värmdö kommun finner det fortfarande ekonomiskt fördelaktigt att använda Bilpoolen.se jämfört med leasingbilar, även om de betalar en fast summa till Bilpoolen.se varje månad. Det ekonomiska aspekterna hanteras av Bilpoolen.se, och som administratörer är de inte helt insatta i dessa detaljer. Kommunen anser att bilpoolen är ett bra alternativ som bidrar till ekonomiska fördelar och en möjlighet att erbjuda en värdefull tjänst till allmänheten.

6.3.2 Båstad Kommun

Båstad kommun är en kommun i norra Skåne län. Kommunen har en population på 15 827 invånare på en landareal av 217,1 km² (wikipedia 2023). Alltså: 72 personer/km²

Resultaten från intervjun med representanten från Båstads kommun visar att de hade ett avtal med Sunfleet, där Sunfleet skötte bilpoolen åt kommunen. Detta gjorde det möjligt för allmänheten att hyra kommunens bilar på kvällar och helger. Samarbetet med Sunfleet avslutades 2019 eftersom det inte utnyttjades tillräckligt av privatpersoner och blev dyrt för kommunen.

Kommunen valde sedan att köpa in sina egna bilpoolsbilar och startade en egen fordonsorganisation för att hantera dessa fordon. Den kommunala bilpoolen är nu tillgänglig enbart för kommunanställda under arbetstid och omfattar tre elbilar och två bensin-gasbilar för att uppfylla miljömål.

Resultaten tyder på att den kommunala bilpoolen har varit mer lyckad än samarbetet med Sunfleet. Användningen av de egna bilpoolsbilarna är väldigt smidig, kostnadsfri för de anställda och lättillgänglig via en app.

Representanten menar att den tidigare samarbetet med Sunfleet inte fungerade väl på grund av den begränsade efterfrågan från privatpersoner och de höga fasta kostnaderna för kommunen. Båstad är en mindre kommun där många redan har egna bilar, vilket minskade behovet av en bilpool för allmänheten.

Däremot öppnar representanten för möjligheten att utöka den kommunala bilpoolen för allmänheten om behovet skulle uppstå i framtiden. Kommunen vill agera till förmån för sina invånare och besökare och är öppen för att hitta praktiska lösningar för nyckelhantering och liknande om det skulle krävas.

Slutsatsen är att den kommunala bilpoolen i Båstad har visat sig vara en lyckad lösning för att hantera kommunens fordon på ett kostnadseffektivt sätt och bidrar till att minska biltrafiken. Samarbetet med Sunfleet avslutades på grund av begränsad användning och höga kostnader, medan den egna bilpoolen har blivit väl mottagen av kommunanställda och fungerar smidigt. Det finns möjlighet att utöka den kommunala bilpoolen för allmänheten om behovet uppstår i framtiden. Genom denna strategi kan kommuner bidra till globala mål för hållbar konsumtion och produktion genom att minska antalet bilar och främja delningsekonomin.

6.3.3 Vänersborg

Vänersborg är en kommun som befinner sig i Västra Götalands län. Kommunen har en population på 40 043 invånare på en landareal på 643.94 km²(Wikipedia 2023). Alltså: 62 personer/km²

Resultaten från mailkorrespondensen med Vänersborgs kommun visar att de har en bilpool som erbjuds som en tjänst till de kommunalt anställda. Kommunen har köpt in sina egna bilpoolsbilar och det administrativa kring dessa fordon sköts av kommunens fordonsorganisation. Personalen får använda bilarna på arbetstid när det är nödvändigt för att utföra sina arbetsuppgifter, och detta är kostnadsfritt för den anställde. Däremot betalar den förvaltning där den anställde arbetar hyra för de tillfällen då de hyr poolbilar.

Vänersborgs kommun har totalt cirka 3600 anställda och i den gemensamma bilpoolen finns 13 bilar tillgängliga för alla förvaltningar att boka och hyra vid behov. Dessutom har förvaltningarna egna bilar, exempelvis för hemtjänsten.

Kommunens bilpool är av stor betydelse eftersom Vänersborgs kommun har ett stort geografiskt område med mycket landsbygd. För att kunna erbjuda god samhällsservice till alla invånare, inklusive på landsbygden, är det nödvändigt att personal vars arbetsuppgifter kräver att de kan ta sig till platser utan kollektivtrafik har tillgång till poolbilar. Poolbilarna används också för möten runt om i kommunen samt för besök hos företag.

Däremot erbjuder inte Vänersborgs kommun sina bilar till privatpersoner på kvällar eller helger. Bilpoolen är en tjänst som är tillgänglig enbart för de kommunalt anställda för att underlätta deras arbete och verksamhet inom kommunen.

6.4 Privata bilpooler

Denna studie har haft svårigheter att samla in empiriskt material kring privata bilpooler. Privata bilpooler sker vanligtvis mellan en grupp människor och är, som namnet berättar, privata. Det kan vara mellan en vänskapsgrupp och personer med liknande intressen (Gröna mobilister u.å.).

En intervju uppstod med en delägare i en gemensamt ägd bil.

Resultatdel i en uppsats baserat på intervjun:

I denna studie har studien intervjuat en person i en grupp, För enkelhetens skull namnger studien honom Matts, om tre personer som delar en bil gemensamt för sina jaktresor. Bilen används uteslutande för detta ändamål. Enligt deltagare används bilen under ungefär tre veckor, vilket inkluderar provkörningar och servicebesök.

Deltagarna delar på kostnaderna för inköp, försäkringar och andra relaterade utgifter för bilens drift och underhåll. Genom att dela på kostnaderna kan de uppnå ekonomiska fördelar och effektivt använda bilen för deras specifika ändamål.

När det gäller beslutet att köpa en bil tillsammans istället för att använda alternativa färdmedel, framhöll deltagarna att deras geografiska läge spelade en avgörande roll. De befinner sig i skogsområden där vägförhållandena är mindre gynnsamma. Bilens konstruktion gör den lämplig för att ta sig fram på dåliga vägar, vilket gör den till ett föredraget färdmedel för deras jaktaktiviteter.

Gruppen har för närvarande ingen plan att rekrytera fler delägare till deras bilägande. Deltagarna har bildat ett stabilt delägarskap utan att inkludera fler medlemmar.

Slutligen, när det gäller framtida planer, har deltagarna nämnt att de kan överväga att sälja bilen om intresset för deras gemensamma aktivitet minskar eller försvinner.

Sammanfattningsvis visar resultaten att denna grupp av tre personer framgångsrikt delar en bil för jaktresor och delar på de ekonomiska ansvaren. De har valt att köpa en bil tillsammans på grund av dess förmåga att ta sig fram på dåliga vägar, vilket passar deras specifika behov. Gruppen har ingen plan att rekrytera fler delägare och är öppen för att sälja bilen om situationen förändras i framtiden.

6. Diskussion

Det finns många fallgropar för en bilpool men det finns även grunder som bör finnas för en lyckad start. En grundbyggsten, som samtliga resultat syftar mot, är att det måste finnas ett intresse och en större befolkning för att ökas sannolikheten att en bilpool skall lyckas. Det kommersiella företaget Bilpoolen.nu nämner direkt att en befolkning på 10 000 inom en kommun är för lite för att företaget skall anse att det är värt att investera i. Att starta på glest befolkade landsbygden är något de inte överväger. Värmdö kommun med dess årliga 45 000 invånare, som på sommaren kan öka till 100 000, anser att deras bilpools flotta på 20 bilar de erbjuder kommunens invånare används enligt dem enbart måttligt. På Åland anser denna studie att Mariehamns stad är det geografiska området där en bilpool har bästa möjligheter att lösa problem och tillföra nytta hos målgrupper. Mariehamn har en liten population om mna

jämför med Värmdö, dock har Mariehamn en väldigt hög population/km², hela 995/km². Detta är något som kanske kan öka chanserna för en lyckad bilpool på Åland.

Bilpoolen.nu nämnde att en befolkning på 10 000 är ett för litet samhälle att starta en pool inom. Bilpoolen.nu hänvisar till tidigare erfarenheter med mindre samhällen och referera till områden de är aktiva inom har populationer som överstiger 11 000. Därmed antar denna studie att en kommersiell bilpool idag inte är sannolik att framgångsrikt implementeras i Mariehamn. Ett tidigare fall med områden som kan likställas med Mariehamn är Båstad kommun med dess population på 15 000 och deras avbrutna samarbete med den kommersiell bilpoolen Sunfleet. Vänersborgs kommun kan även stödja detta antagande då kommunen med dess högre population på 39 000 har valt alternativet att inte anställa en kommersiell bilpool utan sköter bilpoolen på egen hand, som Båstad kommun slutligen även gjorde. Värmdö kommun har ett samarbete med en bilpool, Bikpoolen.nu. Värmdö har en mycket högre population, 45 000, kontra Mariehamns på 11 000. Värmdö menar även att deras population kan öka till 100 000 sommartid. Trots detta så anser Värmdö kommun att deras bilpool knappts används.

Den privata bilpoolen som användes för jaktresor var enligt dem framgångsrik. Deras ändamål var mer fokuserat på bilens möjligheter för grövre terräng än ett ekonomiskt eller miljöperspektiv. De var tre delägare, något som kan tolkas som en mindre siffra.

Privata bilpooler kan fungera bland en grupp med liksinnande intressen. Dessa pooler kan bli kortlivade, som Matts pool, om de inte rekryterar fler personer. Fallet kan även vara som så att det är en eller två i denna organisation som driver den och när de tröttnar faller poolen ihop. Detta betyder dock inte att den är mindre framgångsrik. Den må ha fullbordat sitt syfte. En bilpool, så som Matts och hans kompanjoner, behöver inte mäta sin framgång i längden den är aktiv. Jämfört med företags- och kommunalt ägda bilpooler så ses privata bilpooler inte lika stabila ut. De riskerar att vara mer kortlivade på grund av orsaker som ansvarsfördelning, ambitionsnivåer och rekrytering inom gruppen (Vägverket 2016). Samt så menar vägverket att det går 15 hushåll per bilpool. det har med andra ord en stor omsättning av personer (Vägverket 2016). Detta är något som är viktigt att ha i åtanke om planen är att hålla igång poolen en längre period

Det som Båstad, Vänersborg och Värmdö kommun har gjort är att de har kombinerat kommunalt ägda bilpooler med delning av tjänstebilar. Samtliga kommuner har en bilpool som främst är för de kommunalt arbetande men som på kvällar och helger är tillgängliga för allmänheten. Den främsta skillnaden bland dessa kommuner är att Värmdö har anställt det kommersiella företaget Bilpoolen.nu att sköta det administrativa och logistiska med bilpoolen. Baserat på Mariehamns relativa liknelse med population till Båstad så skulle detta kunna fungera som ett alternativ för en bilpool på Åland. Som Båstad och Vänersborg kan Mariehamn starta en fordonsavdelning och erbjuda bilpoolen till de kommunalt anställda för att effektivisera stadens bilanvändning. Precis som för Vänersborg kan detta förbättra deras samhällsservice. Ett senare steg skulle sedan kunna vara att efter kommunen bekantat sig med poolen och byggt upp ett effektivt logistiskt och administrativt system erbjuda denna tjänst till allmänheten. Vänersborg har en population som överstiger Mariehamns med över 28 000 invånare. Trots detta så anser kommunen inte att de vill börja erbjuda denna tjänst till befolkningen. Vänersborg har dock en gles befolkningstäthet på 62 personer/ km² jämfört med Mariehamns 996 personer/ km². Detta kan gynna sannolikheten för en kommunalägd bilpool i Mariehamn som erbjuds till allmänheten då befolkningens avstånd är korta till eventuella bilpooler.

Ett annat alternativ som enligt denna studie kan resultera i en framgångsrik bilpool i Mariehamn är en företagsbilpool. Lotsberget AB kommer vara det första företaget på Åland som erbjuda denna tjänst på Åland och de ser positivt på deras bilpools framtid. Företaget har en mindre bilflotta med två bilar vilket kan ses som en genomtänkt mängd då det går att argumentera att det är bra att börja smått när konceptet är något nytt. Mariehamns parkeringsnormer kan gynna företag som bygger nytt då de enligt normer får dimensioneringsavdrag på bilplatser. Alltså kravet på antalet tillgängliga bilplatser för fordon vid nybyggnationer reduceras om man uppfyller Mariehamns krav med 30 procent. Lotsberget AB nämnde att en parkeringsplats vid deras nybyggnation, Fyren, hade ett genomsnittspris på 40 000 euro. Om företag fyller Mariehamns krav för parkeringsnormer kan företag reducera deras bygnationskostnader. Kapitalet som sparas kan, som Lotsberget AB gjorde, investeras i bilar med hög kvalité som även lockar till sig mer användare. Det i kombination med en bra uppföljning och datainsamling på användning och bra marknadsföring kan öka poolens sannolikhet för framgång. Parkeringsnormen kräver att du erbjuder servicen i minst sex år, som Lotsberget AB tog i beaktande vid deras beslut, så kan

servicen efter den perioden avslutas, du kan därmed sälja bilarna och återvinna en del av kapitalet. Denna metod kan med andra ord finansieras av staden med mindre risker.

Om Mariehamns stad implementerar kommunalt ägda bilpooler i olika områden inom Mariehamn kan man förvänta sig att 3–5% av befolkningen är 'pionjärer'. Med bra marknadsföring, välplanerade geografiska områden och hög kvalitet på bilar kan man på sikt med tålamod få med upp till 20% av hushållen inom ett område enligt svenska Vägverket (2016).

Som ett fiktivt exempel:



Inom detta område Scheffersgränd, Klintvågen och Klintgränds området finns det uppskattningsvis 450 bostäder, studien reducerar denna siffra till 430 för eventuella felberäkningar. Enligt ÅSUB finns det 6 150 bebodda bostäder i Mariehamn med en befolkning på 11 757 år 2021 (ÅSUB 2022 b). Delat på varandra blir detta avrundat 1.9 personer på bostad. På grund av områdets hustyp, lägenhetshus som ofta inhyser en ensam boende, drar denna studie ner den siffran till 1.5 personer per bostad.

Alltså bor det runt 645 personer i detta område. Om man följer Vägverkets (2016) beräkningar så kan 2–5% vara pionjärer och till slut om systemet sköts väl kan upp till 20% av hushållen använda bilpoolen, alltså 129 personer. Med tiden så väljer kanske folk att sälja sin bil och förlita sig på bilpools systemet, exempelvis 10, ett större nummer är mer sannolikt

i en större stor stad så därför kan man anta att det är en lägre i Mariehamn.

En standard parkeringsruta i Sverige är 2.5m x 5m (Linjemålning u.å.). Om då 10 beonde väljer att inte använda sin bilplats öppnar man upp en yta på 125 kvadratmeter. Dessa parkeringsplatser på 125 kvadratmeter kan ha ett högt anläggningsvärde. Och detta är bara ett av många områden i Mariehamn.

7. Slutsats

- Det finns grunder för att implementera bilpooler på Ålands. Grunderna anses enligt denna studie inte vara starka men en start med en mindre bilflotta med analyserande och försiktiga steg framåt tror denna studie att en eller fler bilpooler kan etablera sig på Åland
- Studien finner att Mariehamn är det område på Åland med störst sannolikhet för att etablera en framgångsrik bilpool
- Denna studie så ser privata bilpooler, företagsbilpooler och kommunalt ägda bilpooler ha möjlighet på Åland. Företags- och kommunalt ägda bilpooler anses vara de som har bäst möjlighet för att ha en framgångsrik verksamhet på Åland
- Denna studie finner att det saknas god grund för att etablera andra än företags och kommunalt ägda bilpooler på grund av den avgörande anledningen som är Ålands mindre och glesa befolkning.

7.1 Fortsatt forskning

Fortsatt forskning inom området om implementering av en bilpool på Åland. Studien skulle vilja gå vidare med att undersöka de steg som presenteras i kapitel 3.5 i denna studie. Steg för steg undersöka stegen för att vidare undersöka framgångs möjligheten för en bilpool i

Mariehamn. Ett annat område som skulle kunna undersökas är att använda verktyget SUMO. Med SUMO-metodiken får du ett verktyg för att planera och utföra hållbart resande-projekt. Och kan därmed vis vilka effekter det nedlagda arbetet har gjort. SUMO används av svenska myndigheter för just detta ändamål.

Studien skulle ville gå in vidare och djupare för alternativ och möjligheter för bilpooler på landsbygden. Från Ålands landsbygd åker det in stora mängder privatbilar in till Mariehamn måndag – fredag för arbetsrelaterade ändamål. Alternativt hur bilpooler kan samarbeta med lokal kollektivtrafik

8. Källor

Behrends, S. (2020). "Hur kan bilpooler bidra till ett mer hållbart arbetsresande?"

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1549445/FULLTEXT01.pdf> [2023.07.12]

Bilpool (u.å.) "Bilpool"

<https://www.bilpool.nu/> [2023.07.05]

ETAG. (2010). Stadsburen transport. Interimrapport - Fas II. Leverabel nummer 2 av STOA-projektet "Teknikalternativ inom stadsburen transport: Förändrade paradigmer och lovande innovationsvägar".

Falkemark, G. (2006) Politik, mobilitet och miljö: Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem. Möklinta: Gidlund förlag

Forsberg, G. (2005) Planeringens utmaningar och tillämpningar. Kristianstad boktryckeri AB Frändberg,

L., Thulin, E. & Vilhelmsson, B. (2005) Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser. Lund: Studentlitteratur

Friman, M., Lättman, K. & Olsson, L. (2020). "Carpoolers' perceived accessibility of carpooling"

<https://www.mdpi.com/2071-1050/12/21/8976>

Gren, M. & Hallin, P-O. (2013) Kulturgeografi - En ämnesteoritisk introduktion. Liber

<https://www.asub.ax/sites/default/files/media/document/Bost%C3%A4der%202021%20Statistikmeddelande.pdf>

Gröna mobilister (u.å.). "Att dela bil"

<https://gronamobilister.se/wp-content/uploads/2022/02/Handboken31-2.pdf> [2023.08.31]

Karlsson, J. & Svensson, P. (2019). "Delningsekonomens inverkan på ägandet av personbilar"

Krag Jacobsen, Jan (1993). *Intervju: konsten att lyssna och fråga*. Lund: Studentlitteratur.

Kvale, S. Brinkman, S. (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Andra upplagan. Lund: Studentlitteratur.

Kvale, S. Brinkman, S. (2014) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Tredje [reviderade] upplagan. Lund: Studentlitteratur.

Lantz, Annika (2013). *Intervjumethodik*, 3rd edn. Lund: Studentlitteratur

Lindelien, A. (2013). "Innovativa parkeringslösningar och fordonspooler - dags att ändra synsätt?"

<http://www.innpark.se/seminarier-material.php> [2023.07.19]

Linjemålning (u.å.). "Parkeringsmålning av parkeringslinjer och p-rutor"

<https://xn--linjemalning-28a.se/parkeringsmalning-av-parkeringslinjer-och-p-rutor/>

Lotsberget (u.å.) "Om lotsberget"

<https://lotsberget.com/OMOSS.html> [2023.07.05]

Magnusson, Eva & Marecek, Jeanne (2015). *Doing interview-based qualitative research: a learner's guide*.

Cambridge: Cambridge University

Mariehamns stad (2019). "Parkeringsnorm för bil i Mariehamn"

https://www.mariehamn.ax/sites/default/files/attachments/guidedocument/parkeringsnorm_mariehamn.pdf

[2023.06.21]

Munthe, P. (2012). "Bilpoolen en väg ur det bilberoende samhället"

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1482900/FULLTEXT01.pdf> [2023.07.12]

- Naturvårdsverket (2023). "Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser"
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>
[2023.07.25]
- Scurtu, D., Möller, T., Kloss, B. & Heineke K. (2022). "Snapshot of the European car-sharing market"
<https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/mckinsey-on-urban-mobility/snapshot-of-the-european-car-sharing-market>
- Trafikverket (2022). "Transportersnas klimatpåverkan"
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/transporternas-klimatpaverkan/> [2023.07.03]
- Vägverket (2016). *Hållbara råd för bilpooler*
https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8cdd93f93bd84c90a0c3f406110bc313/hallbara_rad_for_bilpooler_ver2.pdf?id=104883 [2023.06.25]
- Värmdö Kommun (u.å.) "Om Värmdö"
<https://www.varmdo.se/>
- Wiberg, S. (2015). "Hinder och drivkrafter för ett medlemskap i en bilpool".
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:820275/FULLTEXT01.pdf> [2023.07.12]
- Wikipedia (2023). "Mariehamn"
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Mariehamn> [2023.07.05]
- Wikipedia (2023). "Båstads kommun"
https://sv.wikipedia.org/wiki/B%C3%A5stads_kommun
- Wikipedia (2023). "Vänersborg kommun"
https://sv.wikipedia.org/wiki/V%C3%A4nersborgs_kommun
- Åkerman, J. och Nyblom, Å. (2014). "Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande"
http://innpark.se/docs/kth_kunskap_om_bilpooler_slutlig.pdf
- ÅSUB (2022) a. "Befolkningens åldersstruktur 31.12.2022"
- ÅSUB (2022) b. "Ekologisk hållbarhet 16: Det beräknade utsläppet av koldioxidekvivalenter (SYKE)"
<https://www.asub.ax/sv/ekologisk-hallbarhet-16-beraknade-utslappet-koldioxidekvivalenter-syke>
[2023.07.10]
- ÅSUB (2022) c. "Bostäder och boendeförhållanden 2021"
- ÅSUB (2022). "Befolkning – befolkningens storlek och struktur"
<https://www.asub.ax/sv/befolkning-befolkningens-storlek-och-struktur> [2023.07.13]

Bilagor och grafer

	Personbilar		Alla bilar	
	Totalt	I trafik	Totalt	I trafik
Mariehamn	694	569	845	689
Landsbygden	909	627	1 142	780
Skärgården	794	543	1 105	757
Åland	851	611	1 069	757
Finland	667	498	798	581
Sverige	605	474	699	542

Graf 1. Grafen visar bilar per 1 000 invånare 2022

$$569 \times 11.757 = 6\,689,7$$

$$6\,689,7 / 11\,757 = 0.568 = 0.57$$

Bilaga 1. Visar på uträkning för biltäthet i Mariehamn