

VEM ANVÄNDER BILPOOL?¹

JOHN MAGNUS ROOS

Sammanfattning

Ungefär fyra procent av den svenska befolkningen uppger att de använder bilpool. Syftet med det här kapitlet är att undersöka vilka de är. Bilpoolsanvändarna kommer att jämföras med den övriga befolkningen utifrån en rad faktorer som inkluderats i den nationella SOM-undersökningen 2019–2022. Jämfört med den övriga befolkningen är bilpoolsanvändare yngre och de har högre inkomst och utbildning. Åsikter om miljöfrågor tycks inte skilja bilpoolsanvändare från den övriga befolkningen. Inte heller uppfattningar om avstånd till bilpool och boendeparkering. Däremot så skiljer sig personlighet och värderingar åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen, på ett sätt som inte är känt sedan tidigare.

*'Lucky me swimmin' in my ability
Dancin' down on life with agility
Come and drink it up from my fertility
Blessed with a bucket of lucky mobility'*
Red Hot Chili Peppers (1991)

Bilpool är en medlemstjänst som ger användaren tillgång till bil utan ägande. För att karaktäriseras som bilpool skall bildelningstjänsten vara allmänt tillgänglig genom digitala system, medlemskap och självservice (Trafikverket, 2019). Den typ av bilpool som dominerar den svenska marknaden är den 'fasta bilpoolen', där bilen hämtas upp och lämnas på samma parkering. Alternativet är den 'flytande bilpoolen', där bilen hämtas och lämnas var som helst inom ett geografiskt område. Vanligtvis är det ett företag som äger bilpoolens bilar, som privatpersoner får tillgång till genom medlemskap (B2C, Business to Consumer). Det är dock mellan privatpersoner som bilpoolen växer snabbast i Sverige, vilket innebär att bilpoolens bilar ägs av en eller flera privatpersoner (P2P, Peer to Peer) (Trafikverket, 2019).

Bilpooler antas ha en positiv klimatpåverkan. Detta antagande bygger på forskning som visat att bilanvändandet minskar när personer övergår från bilägande till bilpoolsanvändande (Martin, Shaheen, & Lidicker, 2010; Firnkorn & Müller, 2012). Stöd till bilpooler ingick i Sveriges Nationell plan för transportsystem 2010–2021, med målet att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara transporter i hela landet för människor och företag (Trafikverket, 2012). Bilpooler har under en lång tid setts som innovativa mobilitetstjänster, som kombinerar bilens frihet

och flexibilitet med samhällets krav på en hållbar utveckling. Det har talats om en 'klimatsmart mobilitet' (Trafikverket, 2019).

Den positiva klimatpåverkan från bilpooler har dock kommit att ifrågasättas av mer uppdaterad forskning. Det har uppmärksammats att ungefär hälften av de som använder bilpool faktiskt inte har ägt bil före användningen av bilpool (Amirnazmiafshar & Diana, 2022). Detta innebär att bilpooler kan ha en negativ klimatpåverkan snarare än en positiv, då många användare kommer från transporter med mindre klimatpåverkan än bilen, som exempelvis kollektivtrafik och cykel (Amirnazmiafshar & Diana, 2022; Papu Caronne m.fl., 2020).

Syftet med detta kapitel är att brett kartlägga vem som använder bilpool i Sverige. Åsikter kring miljöfrågor är en viktig del i denna kartläggning. Kunskap om bilpoolsanvändaren är angeläget för utvecklandet av framtidens mobilitet. Kapitlet bygger på den nationella SOM-undersökningen under perioden 2019–2022. Under dessa fyra år har det i varierande utsträckning funnits med frågor om användandet av bilpool.

Bilpoolsanvändning – långt ifrån den svenska normen!

Enligt statistik från Trafikverket (2019) finns det i Sverige 4 859 485 privatägda bilar och 7 000 bilpoolsbilar (5 000 B2C-bilar, 2 000 P2P-bilar). Detta innebär att bilpoolsbilarna enbart utgör 0,1 procent av det totala antalet bilar. En sammanslagning av den nationella SOM-undersökningen 2019 och 2020 visar att 83 procent av respondenterna äger bil i hushållet, medan drygt 1 procent uppger att de är medlemmar i bilpool² (Roos, 2020). Som framgår av tabell 1 så är det ungefär 4 procent som har använt bilpool någon gång under de senaste 12 månaderna. Användandet av bilpool minskade dock något under 2020 och 2021, vilket skulle kunna bero på minskad mobilitet under pandemin. Dessa siffror visar att det är mycket ovanligt att använda sig av bilpool jämfört med att äga bil. Även om bilpooler är på frammarsch och diskuteras mycket i den svenska hållbarhetsdebatten så måste det understrykas att bilägande fortfarande är normen.

Tabell 1 Användande av bilpool i Sverige, 2019–2022 (antal och procent)

	Totalt	2019	2020	2021	2022
Antal svarande	6 726	1 683	1 793	1 528	1 722
Antal bilpoolsanvändare	271	66	65	57	83
Andel bilpoolsanvändare	4,0	3,9	3,6	3,7	4,8

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Svartalternativen lyder 'Ingen gång', 'Någon gång under de senaste 12 månaderna', 'Någon gång i halvåret', 'Någon gång i kvartalet', 'Någon gång i månaden', 'Någon gång i veckan', 'Flera gånger i veckan'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare. Antal svarande som ingår i analysen är samtliga respondenter som besvarade frågan.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.

Bilpoolsanvändning – ytterligare en fråga om genus?

Den internationella forskningen tyder på att män använder bilpool mer än kvinnor (Jakobsson-Bergsad m.fl., 2018; Mastretta m.fl., 2005; Riegler, 2016). Enligt Alonoso-Almeida (2019) finns det därför en risk att bilpoolsanvändning har blivit ytterligare en genusfråga. I Sverige tycks det dock inte finnas någon skillnad i bilpoolsanvändning mellan män och kvinnor (tabell 2). Att Sverige avviker från den internationella forskningen skulle kunna förklaras av kulturella skillnader, men också av skillnader i bilpoolstyp. Den internationella forskningen har undersökt skillnader mellan män och kvinnor beträffande flytande bilpooler, medan den bilpoolstyp som dominerar den svenska marknaden är fast bilpool.

Statistiska skillnader i boendesituation mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen har inte säkerställts, varken beträffande boende med partner eller med barn (tabell 2).³ Däremot visar tabell 2 att personer som bor i lägenhet är överrepresenterade bland bilpoolsanvändarna. Det är vidare intressant att notera att utländska medborgare är överrepresenterade bland bilpoolsanvändarna. Detta är inte känt sedan tidigare, men relaterar till forskning som funnit att bilpoolsanvändning är vanligare i multikulturella samhällen (Comouk, 2018).

Tabell 2 Sociodemografiska aspekter hos bilpools-användare och övriga svenskar, 2019–2022, Chi-två test (antal och procent)

	Bilpoolsanvändare		Övriga befolkningen	
	Procent	Antal svarande	Procent	Antal svarande
Kön (kvinna)	49,4	267	52,6	6 436
Utbildning (hög) ^{***}	52,1	263	32,9	6 356
Bor med partner	61,9	265	66,8	6 388
Bor med barn	52,2	203	48,8	4 148
Bor i lägenhet ^{***}	65,5	255	41,7	6 208
Utländsk medborgare ^{***}	17,0	265	8,0	6 405

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare. "Kön" mäts med frågan 'Är du:' med svarsalternativen 'Kvinna', 'Man', 'Annat'. Frågan för "Utbildning" lyder 'Vilken är din högsta skol-utbildning?'. Analysen är baserad på en jämförelse mellan de som har hög utbildning (examen från högskola/universitet, alternativt studerat vid högskola/universitet, 3 år eller längre) och övriga. Frågan för "Bor med partner" lyder 'Är du:' med svarsalternativen 'Ensamstående/singel', 'I ett förhållande', 'Sambo', 'Gift/i registrerat partnerskap', 'Änka/änkling'. Analysen är baserad på en jämförelse mellan de som antas dela hushållet med partner ('Sambo', 'Gift/i registrerat partnerskap') med övriga ('Ensamstående/singel', 'I ett förhållande', 'Änka/änkling'). Frågan för "Bor med barn" lyder 'Hur ser ditt hushåll ut?'. Analysen är baserad på en jämförelse mellan de som delar hushållet med ett eller flera barn och övriga. Frågan för "bor i lägenhet" lyder 'Hur bor du för närvarande' med svarsalternativen 'I villa/radhus', 'I lägenhet/flerbostadshus', 'Annat boende'. Analysen är baserad på en jämförelse mellan de som svarat 'I lägenhet/flerbostadshus' och övriga. För "Utländsk medborgare" lyder frågan 'Är du' med svarsalternativen 'Svensk med-

borgare, *'Medborgare i annat land'*, *'Både svensk medborgare och medborgare i annat land'*. Utländsk medborgare inkluderar de som svarat *'Medborgare i annat land'* eller *'Både svensk medborgare och medborgare i annat land'*. Signifikansnivå: *** $p < 0,001$.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.

Bilpoolsanvändning – definitivt en vänsterlutning!

Beträffande ålder kan det konstateras att de som använder bilpool i Sverige är yngre. Mer specifikt är medelåldern hos bilpoolsanvändare 42 år medan medelåldern hos de övriga respondenterna är 53 år (tabell 3). Att bilpoolsanvändare är yngre än den övriga befolkningen stämmer väl överens med den tidigare forskningen (Amirnazmifshar & Diana, 2022; Burghard & Dütschke, 2019; Jakobsson-Bergstad m.fl., 2018; KiM, 2015; Riegler, 2016).

Jämfört med den genomsnittliga befolkningen har bilpoolsanvändare även högre socioekonomisk status, både beträffande inkomst (tabell 3) och utbildning (tabell 2). Detta överensstämmer med internationell forskning på området (Amirnazmifshar & Diana, 2022; Burghard & Dütschke, 2019; Burkhardt & Millard-Ball, 2006; Clewlow, 2016; Jakobsson-Bergstad m.fl., 2018; Kawgan-Kagan, 2015; Riegler, 2016). Vidare visar tabell 3 att de som använder bilpool lutar mer åt vänster jämfört med den övriga populationen, något som inte varit känt sedan tidigare.

Tabell 3 Sociodemografiska aspekter hos bilpools-användare och övriga svenskar 2019–2022, Oberoende t-test (medelvärde och standardavvikelse)

	Bilpoolsanvändare			Övriga befolkningen		
	M	SD	Antal svarande	M	SD	Antal svarande
Ålder***	42,03	14,93	271	53,34	18,62	6 455
Egen inkomst***	3,95	1,72	193	3,38	1,59	4 696
Hushållsinkomst***	6,88	3,23	248	6,25	3,23	6 017
Ideologisk övertygelse**	2,87	1,20	267	3,07	1,20	6 331

Kommentar: Frågan lyder *'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande? 'Använt bil från bilpool'*. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat *'Någon gång under de senaste 12 månaderna'* eller oftare. "Ålder" mäts med en öppen fråga (*'Vilket år är du född?'*). Frågan för "Egen inkomst" lyder *'Ungefär hur stor, normalt sett, är din egen månadsinkomst före skatt (pension, studiemedel, ersättningar etc. ska räknas in)?'*. Analysen är baserad på en 7-gradig skala med intervall på 10 000 kronor, från *'Mindre än 10 000 kronor'* (kod 1) till *'Mer än 60 000 kronor'* (kod 7). Frågan för "Hushållsinkomst" lyder *'Vilken är den ungefärliga sammanlagda årsinkomsten i kronor för samtliga personer i ditt hushåll före skatt (pension, studiemedel etc. ska räknas in)?'*. Frågans svarsalternativ varierar på en 12-gradig skala med intervall på 100 000, från *'100 000 eller mindre'* (kod 1) till *'Mer än 1 100 000'* (kod 12). Frågan för ideologisk övertygelse lyder *'Man talar ibland om att politiska åsikter kan placeras in på en vänster-höggerskala. Var någonstans skulle du placera dig själv på en sådan skala?'*

Svarsalternativen lyder 'Klart till vänster' (kod 1), 'Något till vänster', 'Varken till vänster eller till höger', 'Något till höger', 'Klart till höger' (kod 5). Signifikansnivåer: ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.

Bilpoolsanvändning – långt ifrån en fråga om avstånd!

Baserat på den nationella SOM-undersökningen verkar bilpoolsanvändandet primärt vara ett storstadsfenomen, vilket också överensstämmer med den internationella forskningen (Jakobsson-Bergstad m.fl., 2018). Av tabell 4 framgår att drygt 8 procent av invånarna i Stockholm, Göteborg och Malmö använder bilpool, vilket kan jämföras med ungefär 2 procent på landsbygden och i mindre tätorter. Mellan de tre storstäderna finns det inga signifikanta skillnader i bilpoolsanvändning.

Tabell 4 Bilpoolsanvändande utifrån boendeområde, 2019–2022 (antal och procent)

	Procent	Antal svarande
Stockholm, Göteborg, Malmö	7,9	1 054
Stad eller större tätort	3,9	3 071
Mindre tätort	2,1	1 296
Ren landsbygd	2,0	921

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare. Frågan "Boendeområde" mäts med frågan 'I vilken typ av område bor du?' med svarsalternativen 'Storstad: centralt', 'Storstad: ytterområde/förort', 'Stad: centralt', 'Stad: ytterområde', 'Större tätort', 'Mindre tätort', 'Ren landsbygd'. De fem första svarsalternativen har slagits samman till "Stockholm, Göteborg, Malmö" och "Stad eller större tätort". Personer som svarat något av de fyra första alternativen och enligt urvalsdata (kommunkod) bor i Stockholm, Göteborg eller Malmö ingår i denna kategori. Det är statistiskt säkerställt ($p < 0,001$) att bilpoolsanvändandet är vanligare i kategorin "Stockholm, Göteborg, Malmö" än i övriga kategorier. Vidare är det statistiskt säkerställt ($p < 0,001$) att bilpoolsanvändande är vanligare i kategorin "Stad eller större tätort" än i kategorierna 'Mindre tätort' och 'Ren landsbygd'.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.

Tillgängligheten till bilpool och boendeparkering har antagits vara kopplat till användandet av bilpool (Kent & Dowling, 2016) och därför använts som styrmedel i stads- och trafikplaneringen (Riksbyggen, 2023). Enligt SOM-undersökningen år 2020 tycks det dock inte föreligga några skillnader mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen när det gäller tillgång till bilpool och boendeparkering.⁴ Avståndet till såväl bilpoolsbil som boendeparkering tycks alltså vara ungefär samma för de som använder bilpool som för den övriga befolkningen.

Bilpoolsanvändning – en odelad ’klimatsmart mobilitet’

Som tidigare nämnts har Trafikverket (2012, 2019) antagit att bilpooler kan bidra till en positiv klimatutveckling, genom att minska ägandet av bil och därmed bilanvändningen. I den nationella SOM-undersökningen 2019–2022 finns det ett stort antal miljöfrågor som undersökts mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen. Under hela perioden har respondenterna fått tycka till om förslaget ’Satsa mer på ett miljövänligt samhälle’. Någon skillnad mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen har inte statistiskt säkerställts (’Miljövänlig samhällssatsning’ i tabell 5). Vidare har respondenterna under två år (2019 och 2021) fått besvara frågan ’Hur intresserad är du i allmänhet av miljöfrågor?’. Inte heller här finns det någon signifikant skillnad mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen (tabell 5). Under 2019 ställdes dessutom ett stort antal frågor utifrån den ekologiska hållbarhetsdebatten: Mer specifikt handlade frågorna om oro relaterad till förändringar i jordens klimat och miljöförstöring, klimatfrågans relevans i jämförelse med andra samhällsfrågor, huruvida mänskliga aktiviteter påverkar klimatförändringar, huruvida miljöproblem kan lösas med ny teknik, betydelsen av att begränsa privatbilismen för att minska koldioxidutsläppen, och inställningar till skattehöjningar på fordon och fossila bränslen. Av tabell 5 framgår att enbart två av dessa frågor skiljer sig åt mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen – höjning av bensinskatten respektive höjning av fordonsskatten. Att bilpoolsanvändare vill höja dessa skatter mer än den övriga befolkningen kan tyda på att de är något mer miljövänliga. Sammantaget visar analysen dock att bilpoolsanvändare inte skiljer sig anmärkningsvärt från den övriga befolkningen när det kommer till miljöfrågor – trots det faktum att klimatsmart mobilitet har förespråkats av bilpoolsbranschen och Trafikverket samt legat till grund för subventioner inom bilpoolsområdet (Trafikverket, 2012, 2019). Resultaten ifrågasätter också den tidigare forskningen som funnit att miljömedvetenheten är en viktig drivkraft bakom bilpoolsanvändandet (Burkardt & Milard-Ball, 2006; Hjortset & Böcker, 2020). Denna forskning har dock kritiserats för att enbart inkludera personer som använder bilpool. Ramos med kollegor (2020) har jämfört bilpoolsanvändare med den övriga befolkningen (i Italien respektive Sverige), på ett motsvarande vis som presenteras här, och har i linje med detta kapitel funnit att bilpoolsanvändarna inte tycks vara mer övertygade miljökampar än andra.

Tabell 5 Åsikter i miljöfrågor hos bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen 2019–2022, oberoende t-test (medelvärde och standardavvikelse)

	Bilpoolsanvändare			Övriga befolkningen		
	Medel- värde	Stan- dardav.	Antal svarande	Medel- värde	Stan- dardav.	Antal svarande
Intresse för miljöfrågor	2,98	0,80	118	2,95	0,72	3 063
Oro						
Förändringar i jordens klimat	3,35	0,73	66	3,31	0,81	1 604
Miljöförstöring	3,32	0,79	65	3,42	0,68	1 601
Åsikt (generell)						
Klimatfrågornas relevans	7,18	2,16	65	6,70	2,34	1 597
Människans betydelse	7,86	2,09	66	7,65	2,35	1 588
Tekniken som räddning	6,80	2,36	66	6,64	2,32	1 572
Åsikt (konkreta åtgärdsförslag)						
Miljövänlig samhällssatsning	4,30	0,91	261	4,23	0,89	6 281
Höjning av bensinskatt*	2,95	1,43	64	2,59	1,28	1 579
Höjning av bensin-/dieselskatt	3,03	1,16	63	2,82	1,14	1 532
Höjning av fordonsskatt**	3,03	0,89	59	2,69	0,92	1 527
Begränsning av privatbilism	2,98	0,92	63	2,89	0,88	1 494

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare (tabell 1). Frågan för "Intresse för miljöfrågor" lyder: 'Hur intresserad är du i allmänhet av miljöfrågor'. Svartalternativen lyder 'Inte alls intresserad' (kod 1), 'Inte särskilt intresserad', 'Ganska intresserad', 'Mycket intresserad' (kod 4). Frågorna för "Oro: Förändringar i jordens klimat" respektive "Oro: Miljöförstöring" lyder 'Om du ser till läget idag, hur oroande upplever du själv följande inför framtiden?' 'Förändringar i jordens klimat', 'Miljöförstöring'. Svartalternativen lyder 'Inte alls oroande' (kod 1), 'Inte särskilt oroande', 'Ganska oroande', 'Mycket oroande' (kod 4). Frågan 'Klimatfrågornas relevans' lyder 'Hur viktiga anser du att klimatfrågorna är jämfört med andra samhällsfrågor?'. Frågan mäts på en skala 0–10 där 0 definieras som 'Inte alls lika viktiga som de flesta andra samhällsfrågor' och 10 som 'Mycket viktigare än de flesta andra samhällsfrågor'. Frågan "Människans betydelse" lyder 'Vilken är din uppfattning om följande påstående?', 'Klimatförändringarna är i huvudsakorsakade av mänskliga aktiviteter'. Påståendet mäts på en skala 0–10 där 0 definieras som 'Helt felaktigt påstående' och 10 som 'Helt riktigt påstående'. Frågan "Tekniken som räddning" lyder 'Vilken är din uppfattning om följande påstående?', 'Många av dagens miljöproblem kan lösas med hjälp av ny teknik'. Påståendet mäts på en skala 0–10 där 0 definieras som 'Helt felaktigt påstående' och 10 som 'Helt riktigt påstående'. Frågorna "Miljövänlig samhällssatsning" respektive "Höjning av bensinskatt" lyder 'Vilken är din åsikt om följande förslag?' 'Satsa mer på ett miljövänligt samhälle', 'Höja koldioxidskatten på bensin'. Svartalternativen lyder 'Mycket dåligt förslag' (kod 1), 'Ganska dåligt förslag', 'Varken bra eller dåligt förslag', 'Ganska bra förslag', 'Mycket bra förslag' (kod 5). Frågorna "Höjning av bensin-/dieselskatt" respektive "Höjning av fordonsskatt" lyder 'Tycker du att följande skatter bör höjas eller sänkas?' 'Koldioxidskatt på bensin och diesel', 'Fordonsskatt'. Svartalternativen lyder 'Bör sänkas mycket/tas bort' (kod-1), 'Bör sänkas något', 'Bör varken sänkas eller höjas', 'Bör höjas något', 'Bör höjas mycket' (kod 5). Frågan "Begränsningar av privatbilism" lyder 'Det har diskuterats hur man kan motverka globala klimatförändringar genom att minska koldioxidutsläppen. Enligt din uppfattning, hur viktigt anser du att det är att begränsa omfattningen av följande utsläppskällor' 'Privatbilismen'. Svartalternativen lyder 'Inte alls viktigt' (kod 1), 'Inte särskilt viktigt', 'Ganska viktigt', 'Mycket viktigt' (kod 4), 'Ingen uppfattning' (kod 5). Respondenter som svarat 'Ingen uppfattning' har inte inkluderats i analysen (n=103). Signifikansnivåer: ** p<0,01, *** p<0,00

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2022.

Bilpoolsanvändning – en fråga om personlighet och värderingar?

Enligt Trafikverket (2019) finns det mentala barriärer, så kallade psykosociala faktorer, som hindrar användandet av bilpools. Detta kan handla om vana, tradition och norm som är förknippat med att äga bil. Enligt Trafikverket (2019) kan mentala barriärer också handla om att bilpool inte uppfattas ha samma flexibilitet och frihet som ägande av egen bil.

Personlighet undersöks i den nationella SOM-undersökningen 2019–2021 med femfaktormodellen, en väletablerad modell inom personlighetsforskningen (Costa & McCrae, 1992; Kajonius & Dåderman, 2020). Modellen utgår ifrån fem personlighetsfaktorer: (1) samvetsgrannhet, (2) välvillighet, (3) extraversion, (4) neuroticism, och (5) öppenhet. Av tabell 6 framgår det att bilpoolsanvändare har en lägre grad av välvillighet och en högre grad av öppenhet än den övriga befolkningen. Beträffande de övriga tre faktorerna finns det inga signifikanta skillnader mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen (tabell 6).

Tabell 6 Personlighet hos bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen 2019–2021, oberoende t-test (medelvärde och standardavvikelse)

	Bilpoolsanvändare			Övriga befolkningen		
	Medelvärde	Standardavvikelse	Antal svarande	Medelvärde	Standardavvikelse	Antal svarande
Samvetsgrannhet	3,89	0,77	180	4,00	0,76	4 666
Välvillighet**	3,58	0,72	183	3,72	0,68	4 668
Extraversion	3,57	0,94	177	3,50	0,94	4 674
Neuroticism	2,56	0,90	181	2,60	0,92	4 707
Öppenhet***	3,32	0,87	183	3,08	0,96	4 670

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare (tabell 1). Personlighet mäts med BFI-10, en kortskala med två frågor för respektive faktor (Rammstedt & John, 2007). 'I vilken utsträckning stämmer följande påståenden in på dig? Jag ser mig själv som någon som ...'. Svartalternativen är en femgradig skala från 'Stämmer absolut inte' (kod 1) till 'Stämmer absolut' (kod 5). "Samvetsgrannhet" mäts av medelvärdet på '...tenderar att vara lat' (omvänd skala) och '...gör ett grundligt jobb'. "Välvillighet" mäts av medelvärdet på '...är i allmänhet tillitsfull' och '...tenderar att hitta fel hos andra' (omvänd skala). "Extraversion" mäts av medelvärdet på '...är reserverad' (omvänd skala) och '...är utåtriktad, sällskaplig'. "Neuroticism" mäts av medelvärdet på '...är avspänd, hanterar stress väl' (omvänd skala) och '...blir lätt nervös'. "Öppenhet" mäts av medelvärdet på '...har få konstnärliga intressen' (omvänd skala) och '...har livlig fantasi'. Signifikansnivåer: ** p<0,01, *** p<0,001.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019–2021.

En annan typ av barriär som i mångt och mycket liknar personlighet är det sociopsykologer kallar ”värden”, vilket i de nationella SOM-undersökningarna har undersökts med Milton Rokeachs (1973) teori om mänskliga värden. Rokeach urskilde 18 terminala värden som betraktas som önskvärda existentiella mål. Utifrån tabell 7 framgår det att sju av värdena är mindre viktiga för bilpoolsanvändarna än för den övriga befolkningen: Självaktning, frihet, en vacker värld, inre harmoni, en värld i fred, familjetrygghet och landets säkerhet (tabell 7). Effekterna är över lag små, men något större för frihet och de värden som anknyter till bevarande och tradition – familjetrygghet och landets säkerhet.⁵

Tabell 7 Värden hos bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen 2020, oberoende t-test (medelvärde och standardavvikelse)

	Bilpoolsanvändare			Övriga befolkningen		
	Medelvärde	Standardav.	Antal svarande	Medelvärde	Standardav.	Antal Svarande
Ett behagligt liv	3,54	0,62	63	3,58	0,63	1 713
Lycka	3,58	0,61	65	3,62	0,60	1 715
Socialt anseende	2,58	0,91	64	2,54	0,99	1 689
Självförverkligande	2,86	0,89	64	2,75	0,89	1 674
Ett liv fullt av njutning	2,86	0,97	64	2,91	0,94	1 706
Ett spännande liv	2,73	1,00	64	2,60	0,98	1 708
Självaktning*	2,89	0,85	65	3,16	0,84	1 673
Frihet***	3,58	0,64	65	3,85	0,41	1 712
En vacker värld*	3,15	0,83	65	3,38	0,74	1 700
Jämlikhet	3,60	0,92	63	3,37	0,67	1 710
Inre harmoni*	3,37	0,86	64	3,64	0,60	1 710
Visdom	3,06	0,91	64	3,22	0,78	1 699
En värld i fred**	3,43	0,81	65	3,71	0,60	1 716
Kärlek	3,45	0,60	65	3,65	0,62	1 707
Sann vänskap	3,62	0,60	64	3,65	0,60	1 708
Frälsning	1,42	1,43	64	1,25	1,29	1 693
Familjetrygghet**	3,52	0,90	65	3,84	0,43	1 715
Landets säkerhet***	3,27	0,91	64	3,84	0,60	1 709

Kommentar: Frågan lyder 'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?' 'Använt bil från bilpool'. Gruppen "Bilpoolsanvändare" inkluderar alla respondenter som svarat 'Någon gång under de senaste 12 månaderna' eller oftare. Värden mäts med den övergripande frågan 'Hur viktigt tycker du att följande saker är för dig?' Svarsalternativen är en femgradig skala från 'Inte alls viktigt' (kod 1) till 'Mycket viktigt' (kod 5). Respektive värde mäts i enkäten enligt följande ordning 'Ett behagligt liv', 'Ett spännande liv', 'Självförverkligande', 'En värld i fred', 'En vacker värld', 'Jämlikhet', 'Familjetrygghet', 'Frihet', 'Lycka', 'Inre harmoni', 'Kärlek', 'Landets säkerhet', 'Ett liv fullt av njutning', 'Frälsning', 'Självaktning', 'Socialt anseende', 'Sann vänskap', 'Visdom'. Värdena presenteras i tabellen utifrån Schwartz (1994) värdeteori. Signifikansnivåer: ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2020.

Bilpoolsanvändning – vägen framåt eller dikeskörning?

Till att börja med så är bilpoolsanvändande någonting som än så länge inte har engagerat den svenska befolkningen särskilt mycket. Enbart 4 procent av befolkningen uppger sig använda bilpool. På frågan om de är medlemmar i bilpool svarar ungefär lika många 'Ja' som 'Vet inte', medan drygt 96 procent svarar 'Nej'. På frågan 'Hur många meter är det från din bostad till närmsta bilpool' så svarar 88 procent 'Vet ej'.

Politiker, myndigheter och näringsliv har däremot visat ett större engagemang i bilpoolsfrågor. Detta kanske inte är så konstigt, då användningen av bilpool har setts som ett led i en klimatsmart mobilitet för att uppnå de globala klimatmålen. Det är vidare inte konstigt att politiker, myndigheter och näringsliv utifrån ett hållbarhetsperspektiv önskar vidta åtgärder för att begränsa bilismen, då detta kapitel tyder på att 82 procent av den svenska befolkningen äger bil i hushållet och att 78 procent har en egen parkeringsplats. Statistik som rimmjar dåligt med de globala klimatmålen. Frågan är dock om bilpoolsanvändning är rätt väg framåt - för att lösa klimatkrisen? Staten har under en lång tid direkt subventionerat bilpoolsbranschen, och medborgare som valt boende utan parkering har erbjudits medlemskap i bilpool (Bocken m.fl., 2020; Riksbyggen, 2023; Trafikverket, 2012, 2019). Samhället har försökt att reglera bilens negativa klimatpåverkan med färre parkeringsplatser och fler bilpooler (Riksbyggen, 2023). Detta kapitel ifrågasätter dock dessa styrmedel, då varken tillgång till parkering eller närhet till bilpool tycks skilja sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen.⁶

Satsningen på bilpooler som klimatsmart mobilitet ifrågasätts av den internationella forskningen. Flera uppdaterade studier tyder på att bilpoolsanvändningen faktiskt ökar den negativa klimatpåverkan genom att öka den totala bilanvändningen i samhället – framför allt bland personer som tidigare har promenerat, cyklat eller rest med kollektivtrafik (Amirnazmiafshar & Diana, 2022; Papu Caronne, m.fl., 2020). I detta kapitel så undersöks inte varifrån bilpoolsanvändarna kommer, om de exempelvis kommer från bilägande. Däremot så undersöks åsikter i miljöfrågor relativt ingående, mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen. Bilpoolsanvändarna tycks inte krama träden hårdare än andra, då de över lag delar den genomsnittlige svenskens åsikter i de flesta miljöfrågor.

Analysen av personlighet och värden mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen är intressant då den kompletterar och fördjupar förståelsen för de mentala barriärer som Trafikverket (2019) tidigare beskrivit. Enligt Trafikverket (2012) är vanans makt ett av de hinder som bilpoolsbranschen står inför (Trafikverket, 2019). Utifrån den personlighetsanalys som presenteras här är det rimligt att den höga öppenheten som karaktäriserar bilpoolsanvändarna har bidragit till att minska denna barriär på individnivå – då öppenhet just handlar om förmågan att tänka nytt och förändra beteenden (Costa & McCrae, 1992). Bilpoolsanvändarna värderar också vana och tradition i mindre utsträckning än den övriga befolkningen

(familjetrygghet, landets säkerhet, tabell 7). En ytterligare utmaning, som relaterar till Trafikverkets (2019) mentala barriärer, handlar om den frihet och flexibilitet som är associerad med bilägande. Detta var något som Trafikverket (2019) ansåg att bilpoolstjänster kunde erbjuda. Frågan är dock om så är fallet? Utifrån den analys som presenteras här är det intressant att notera att bilpoolanvändarna värderar frihet som *mindre* viktigt än den övriga befolkningen. För att attrahera fler användare kanske det är nödvändigt att designa mobilitetstjänster utifrån den stora massans behov av mobil frihet och flexibilitet? En väg framåt i Sverige skulle exempelvis kunna vara att satsa mer på flytande bilpooler än fasta bilpooler. Sedan är ju frågan om Sverige överhuvudtaget skall satsa på bilpooler? – då det är oklart om de bidrar till en klimatsmart mobilitet.

Att personer som använder bilpool har lägre grad av välvillighet än befolkningen i övrigt är intressant, men svårtolkat. Preliminära resultat i linje med detta har tidigare presenterats på Världskongressen i Psykologi – ’*The carsharing paradox: Disagreeable persons agree to share cars*’ (Roos & Sprei, 2021). Att bilpoolsanvändare har en lägre grad av välvillighet än den övriga befolkningen går emot många av antagandena, så som att bilpoolsanvändning skulle kunna leda till en bättre värld genom delat ansvar. De som väljer att dela bil borde då vara mer altruistiska och universella i sina värderingar. Å andra sidan tyder ju den empiriska analysen i detta kapitel på motsatsen – att bilpoolsanvändarna tycker det är mindre viktigt med universella värden, som ”en vacker värld” och ”en värld i fred” (tabell 7). Vidare så har ju den empiriska analysen som presenterats här visat att bilpoolsanvändarna inte är några utpräglade miljökampar jämfört med den övriga befolkningen. Så användarnas låga grad av välvillighet kanske inte är så märklig, när fakta skiljs från myt och fördom?

Noter

- ¹ Denna studie har finansierats genom medel från J. Gust. Richert stiftelse.
- ² 1,9 procent av respondenterna svarade att de inte vet om de är medlem i bilpool.
- ³ Detta går emot den tidigare internationella forskningen på området. Den internationella forskningen har funnit att bilpoolsanvändning är vanligare hos de som bor med partners än övriga (Riegler m.fl., 2016; Schmöller m.fl., 2015). Beträffande barn i hushållet så går den tidigare forskningen isär. Enligt Schmöller m.fl. (2015) används bilpoolerna främst av personer som inte har barn i hushållet, medan Riegler m.fl. (2016) har funnit motsatsen. Enligt Kawgan-Kagan (2015) är det svårt för bilpoolsföretagen att erbjuda bra lösningar för barnfamiljer.

- 4 Frågan för bilpoolsanvändning lyder: *'Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?'* *'Använt bil från bilpool'*. Gruppen *'Bilpoolsanvändare'* inkluderar alla respondenter som svarat *'Någon gång under de senaste 12 månaderna'* eller oftare (tabell 1). Frågan för *'Tillgång till bilpool'* lyder: *'Hur många meter är det från din bostad till.../närmaste bilpool'*. Svartalernativ: *'0–50m'*, *'51–100m'*, *'101–200m'*, *'201–500m'*, *'501–1000m'*, *'1001–2000m'*, *'Över 2000m'*, *'vet ej'*. I analysen ingår enbart två grupper (1) 0–500 meter och (2) Över 500 meter. De som svarat alternativet *'Vet inte'* ($n = 1\,514$; 88,2 procent) har inte inkluderats i analysen. Ett Chi² test (Yates Continuity Correlation) har genomförts för att undersöka om avståndet till bilpool skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har inte säkerställts mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen, $\chi^2 (1, n = 198) = .13, p = .72, phi = -.04$. Tillgång till parkeringsplats har undersökts med två olika frågor, en om tillgång till egen parkeringsplats och en om upplevd svårighet med att hitta boendeparkering. Det är inte statistiskt säkerställt att tillgången till parkeringsplats skiljer sig åt mellan de två grupperna, varken beträffande tillgång till egen parkeringsplats eller upplevd svårighet med att hitta boendeparkering. Frågan för *'Tillgång till parkeringsplats'* lyder: *'Har du/ditt hushåll egen/fast parkeringsplats?'*. Svartalernativen är *'Nej'*, *'Ja'*. Ett Chi² test (Yates Continuity Correlation) har genomförts för att undersöka om tillgången till parkeringsplats skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har inte säkerställts mellan bilpoolsanvändare och den övriga befolkningen, $\chi^2 (1, n = 1514) = 2.95, p = .09, phi = -.05$. Frågan för *'Tillgång till boendeparkering'* lyder: *'I vilken utsträckning tycker du det är lätt eller svårt att hitta boendeparkering.'* Svartalernativen varierar på en sjugradig skala från *'Mycket lätt'* (kod: 1) till *'Mycket svårt'* (kod: 7). Ett oberoende t-test har genomförts för att undersöka om tillgången till boendeparkering skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har inte säkerställts mellan bilpoolsanvändare ($M = 2.87, SD = 1.94$) och den övriga befolkningen ($M = 2.26, SD = 1.95$; $t(1\,393) = -1.94, p = .052$, två-delad). $Eta^2 = 0.003$. Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2020.
- 5 Ett oberoende t-test har genomförts för att undersöka om betydelsen av *'Frihet'* skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har säkerställts mellan bilpoolsanvändare ($M = 3.58, SD = 0.64$) och den övriga befolkningen ($M = 3.85, SD = 0.41$; $t(66) = -3.32, p < .001$, två-delad). $Eta^2 = 0.006$. Ett oberoende t-test har genomförts för att undersöka om betydelsen av *'Familjetrygghet'* skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har säkerställts mellan bilpoolsanvändare ($M = 3.52, SD = 0.90$) och den övriga befolkningen ($M = 3.84, SD = 0.43$; $t(66) = -2.86, p = 0.006$, två-delad). $Eta^2 = 0.005$. Ett oberoende t-test har genomförts för att undersöka om betydelsen av

'Landets säkerhet' skiljer sig åt mellan de som använder bilpool och den övriga befolkningen. Statistiska skillnader har säkerställts mellan bilpoolsanvändare ($M = 3.27$, $SD = 0.91$) och den övriga befolkningen ($M = 3.84$, $SD = 0.60$; $t(66) = -3.71$, $p < .001$, två-delad). $\eta^2 = 0.008$.

- ⁶ Sedan kan det ju diskuteras om en befolkningsrepresentativ undersökning i Sverige är lämplig för att undersöka tillgängligheten av parkeringsplatser i relation till bilpoolsanvändning? Kanske är regleringen av biltrafik genom bilpooler och begräsningar i boendeparkering mer optimalt i centrala delar av Stockholm, Göteborg och Malmö? För att undersöka detta rekommenderas en avgränsning till områden där parkeringsplatser i större utsträckning är en bristvara.

Referenser

- Alonoso-Almeida, María del Mar (2019). Carsharing: Another gender issue? Drivers of carsharing usage among women and relationship to perceived value. *Travel Behaviour and Society*, 17: 36–45. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.06.003>
- Amirnazmiafshar, Ehsan & Marco Diana (2022). A review of the socio-demographic characteristics affecting the demand for different car-sharing operational schemes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 14. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100616>
- Bocken, Nancy, Jonca, Alexandra, Södergren, Karolina & Jenny Palm (2020). Emergence of Carsharing Business Models and Sustainability Impacts in Swedish Cities. *Sustainability*, 12(4): 1594. <https://doi.org/10.3390/su12041594>
- Burghard, Uta & Elisabeth Dütschke (2019). Who wants shared mobility? Lessons from early adopters and mainstream drivers on electric carsharing in Germany. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 71: 96–109. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.11.011>
- Burkhardt, Jon E. & Adam Millard-Ball (2006). Who is attracted to carsharing? *Transportation Research Record*, 1986 (1): 98–105.
- Clewlöw, Regina R. (2016). Carsharing and sustainable travel behavior: Results from the San Francisco Bay Area. *Transport Policy*, 51: 158–164.
- CoMoUK (2018). England & Wales car club annual survey 2017/2018. A collaboration between Comouk and Steer. <https://como.org.uk/shared-mobility/shared-cars/why/>
- Costa, Paul T. & Robert R. McCrae (1992). Revised NEO Personality Inventory (NEO-PI-R) and NEO Five-Factor Inventory (NEO-FFI) manual. Odessa, Florida: Psychological Assessment Resources.
- Firnkorn, Jörg & Martin Müller (2012). Selling mobility instead of cars: New business strategies of automakers and the impact on private vehicle holding. *Business strategy and the environment*, 21(4): 264–280. <https://doi.org/10.1002/bse.738>

- Hjortese, Mari Andrine & Lars Böcker (2020). Car sharing in Norwegian urban areas: Examining interest, intention and the decision to enrol. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 84: 102322. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102322>
- Jakobsson Bergstad, Cecilia, Ramos, Érika M. S., Chicco, Andrea, Diana, Marco m.fl. (2018). The influence of socioeconomic factors in the diffusion of car sharing. Deliverable D4.1. Technical report, STARS. <http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2019/06/STARS-D4.1.pdf>
- Kajonius, Petri J. & Anna M. Dåderman (2020). *Vem är du? Den moderna forskningen om Big Five*. Stockholm: Fri tanke.
- Kawgan-Kagan, Ines (2015). Early adopters of carsharing with and without BEVs with respect to gender preferences. *European Transport Research Review*, 7(4): 33. <https://doi.org/10.1007/s12544-015-0183-3>
- Kent, Jennifer L. & Robyn Dowling (2016). The future of paratransit and DRT: Introducing cars on demand. I Corinne Mulley & John D. Nelson (red.), *Paratransit: Shaping the flexible transport future. Transport and Sustainability*. 8: 391–412. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1108/S2044-99412016000008019>
- KiM (2015). *Netherlands Institute for Transport Policy Analysis Carsharing in the Netherlands - Trends, user characteristics and mobility effects*. Ministry of Infrastructure and the Environment.
- Martin, Elliot, Shaheen, Susan A., & Jeffrey Lidicker (2010). Carsharing's impact on household vehicle holdings: results from a North American shared-use vehicle survey. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143(1). <https://doi.org/10.3141/2143-19>
- Mastretta, Marco m.fl. (2005). Monitoraggio del programma nazionale Car Sharing. Giugno: Franco Angeli.
- Papu Caronne, Andrea, Hoening, Valerie Maria, Fjendbo Jensen, Anders, Eriksen Mabit, Stefan & Jeppe Rich. (2020). Understanding car sharing preferences and mode substitution patterns: A stated preference experiment. *Transport Policy*, 98: 139–147. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.010>
- Rammstedt, Beatrice & Oliver P. John (2007). Measuring personality in one minute or less: A 10-item short version of the Big Five Inventory in English and German. *Journal of Research in Personality*, 41(1): 203–212. <https://doi.org/10.1016/j.jrp.2006.02.001>
- Ramos, Érika. M. S., Jakobsson Bergstad, Cecilia, Chicco, Andrea & Marco Diana (2020). Mobility styles and car sharing use in Europe: attitudes, behaviours, motives and sustainability. *European Transport Research*, 12:13. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-0402-4>
- Riegler, Sebastian, Juschten, Maria, Hössinger, Reinhard & Regina Gericke (2016). *CarSharing 2025 – Nische oder Mainstream?* München: Institut für mobilitätsforschung.

- Riksbyggen (2023). Dela bil med dina grannar. <https://www.riksbyggen.se/hallbarhet/hallbarhetsskolan/resa/bilpool/>
- Rokeach, Milton (1973). *The Nature of Human Values*. New York: The Free Press.
- Red Hot Chili Peppers (1991). *Give It Away. Blood Sugar Sex Magik*. Kalifornien: The Mansion.
- Roos, John Magnus (2020). *Konsumtionsrapporten 2020: Acceleration*. Göteborg: Centrum för konsumtionforskning vid Göteborgs universitet.
- Roos, John Magnus & Frances Sprei (2021). The carsharing paradox: Disagreeable people agree to share cars. *The 32nd International Congress of Psychology*, Prague, July 18–23, 2021. [Digital due to the Covid-19 virus].
- Schmöller, Stefan, Weikl, Simone, Müller, Johannes & Klaus Bogenberger (2015). Empirical Analysis of Free-Floating Car-sharing Usage: The Munich and Berlin case. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 56: 34–51. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2015.03.008>
- Schwartz, Shalom. H. (1994). Are there universal aspects in the structure and content of human values? *Journal of Social Issues*, 50(4): 19–45.
- Trafikverket (2012). Utvärdering av effektsamband för bilpool. Trafikverket Borlänge.
- Trafikverket (2019). Delad mobilitet i Norden: utmaningar och möjliga lösningar. Trafikverket Borlänge. URN: urn:nbn:se:trafikverket:diva-2908. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1365792/FULLTEXT01.pdf>

