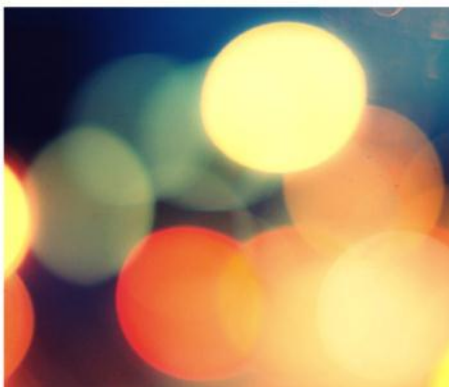
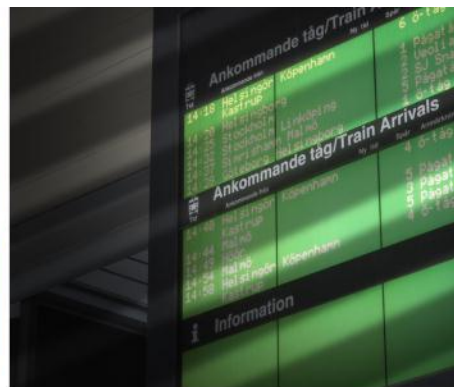
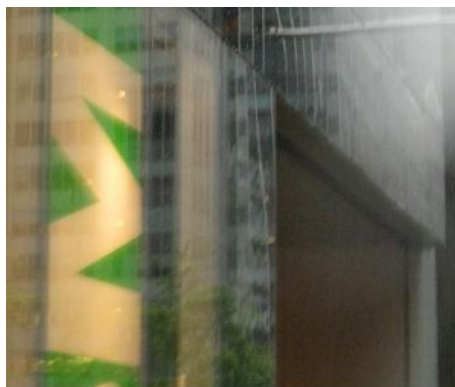


Effekter av Sunfleet bilpool

- på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner



Dokumentinformation

Titel: Effekt av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner

Serie nr: 2014:84

Projektnr: 14107

Författare: Lovisa Indebetou
Alexander Börefelt

**Kvalitets-
granskning:** Björn Wendle

Beställare: Sunfleet Bilpool
Kontaktperson: Olof Holmgren, tel 0721-59 20 43

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2014-11-12	Preliminär rapport	Beställare
1.0	2014-12-05	Slutrapport	Beställare
1.1	2014-12-08	Rättning trafikarbete	Beställare

Förord

Denna utredning har genomförts åt Sunfleet Bilpool med syfte att kartlägga hur många privatbilar som Sunfleets bilpoolsbilar ersätter i de tre städerna Göteborg, Malmö och Stockholm. Vidare beskrivs hur stora parkeringsytor detta motsvarar, hur mycket trafikarbetet minskat vid inträdet i bilpoolen samt minskad mängd koldioxidutsläpp till följd av bilpoolsbilarna.

Utredningen har genomförts med civ ing Lovisa Indebetou som projektledare och med civ ing Björn Wendle som expertstöd och kvalitetsgranskare. Analyserna har genomförts av civ ing Alexander Börefält som tillsammans med Lovisa har skrivit rapporten. Samtliga tre arbetar på Trivector Traffic AB. Kontaktpersoner på Sunfleet Bilpool har varit Olof Holmgren och Peter Alguren.

Lund & Göteborg, december 2014

Trivector Traffic

Sammanfattning

Syftet med denna studie är att utreda hur många parkeringsplatser varje bilpoolsbil i de tre städerna Göteborg, Malmö och Stockholm ersätter, samt vilka ytor som på detta sätt frigörs för andra ändamål. Syftet är också att studera ungefär hur mycket varje medlem i bilpoolen i genomsnitt förändrat sitt transportarbete med privatbil samt vilken effekt detta gett avseende koldioxidutsläpp.

Antal privatbilar som varje bilpoolsbil ersätter

Enligt denna studie ersätter i genomsnitt varje bilpoolsbil 4-6 privatbilar i Göteborg, Malmö och Stockholm. Ser man enbart till de som anger att minskningen beror på medlemskapet i bilpool är effekten något mindre, 4-5 privatbilar har ersatts av varje bilpoolsbil.

Utredningen visar dock att för en stor andel av de som är medlemmar i bilpoolen innebar medlemskapet att man kunde avstå från att köpa bil som man annars ansett sig tvungen till om man inte gått med i bilpoolen. Om man tar hänsyn till dessa uteblivna inköp ökar effekten och varje bilpoolsbil har då ersatt ytterligare cirka 1 privatbil. Varje bilpoolsbil har då ersatt i snitt 5 privatbilar i samtliga tre studerade städer om man bara tar hänsyn till de fall där respondenten anger att minskningen beror på medlemskapet i bilpool.

Inverkan på behov av parkeringsplatser

Medlemskapet i bilpoolen har inneburit att behovet av parkeringsplatser har minskat. Jämför man bilinnehavet före och efter medlemskapet har behovet av parkeringsplatser minskat med drygt 600 i Göteborg, med knappt 200 i Malmö och knappt 600 parkeringsplatser i Stockholm. Detta motsvarar totalt sett en parkeringsyta av cirka 32 000 kvadratmeter i de tre städerna tillsammans. Tar man med i beräkningen att flera medlemmar genom att gå med i bilpoolen kunde låta bli att köpa bil skulle effekten bli ännu större, totalt en yta av 40 000 kvadratmeter i de tre städerna tillsammans som annars hade behövts för parkeringar.

Effekt på trafikarbetet

Antalet körda mil i bil minskar med inträdet i bilpoolen. I Stockholm är förändringen relativt liten medan den är tydligare i Göteborg och Malmö, där minskningen är i storleksordningen 140-200 mil per år och medlem. Den totala effekten i de tre städerna tillsammans är att det totala trafikarbetet med bil minskat med cirka 890 000 mil per år. Cirka hälften av de som påverkats i sin bilkörning anger att det beror på inträdet i bilpoolen och ytterligare cirka en

fjärdedel att det delvis beror på inträdet. Resterade fjärdedel anger att det har andra orsaker.

Effekt på emissioner av koldioxid

Totalt har medlemskapet i bilpool inneburit att emissionerna av koldioxid minskat med 3 200 ton per år sett till alla tre städerna, eller 420 kg per aktiv medlem.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
1.3	Avgränsning	2
1.4	Metodik	3
2.	Webbenkät	4
2.1	Bakgrundsinformation	4
2.2	Varför man är med i bilpool	5
2.3	Hur ofta man använder bilpoolsbilarna	5
2.4	Bilar i hushållet	6
2.5	Inverkan på körda mil	8
3.	Effekter av bilpool	10
3.1	Bilpoolsbilar ersätter privatbilar	10
3.2	Inverkan på emissioner av koldioxid	11

1. Inledning

1.1 Bakgrund

När man i Sverige beskriver effekter av bilpooler tillämpas sedan lång tid tillbaka schablonvärdet att en bilpoolsbil kan ersätta 5-7 privata bilar. Uppgiften kommer från studier som gjordes för många år sedan. Nyare utvärderingar av bilpooler utomlands visar att effekten där i många fall varit högre. Som exempel kan nämnas att år 2003 införde Bremen i Tyskland ett bilpoolsystem som idag har cirka 9 000 användare och 200 bilar fördelat på 50 olika platser runt om i staden. Studier av bilpoolsystemet visar på en minskning av antalet privatägda bilar och att varje bilpoolsbil motsvarar 11 ägda privatbilar. Bremens bilpoolsanvändare sparar också cirka 3 300 ton CO₂ årligen jämfört med om de hade ägt varsin bil.¹

1.2 Syfte

Huvudsyftet med undersökningen är att utreda hur många parkeringsplatser varje bilpoolsbil i de tre städerna Göteborg, Malmö och Stockholm ersätter, samt vilka ytor som på detta sätt frigörs för andra ändamål. Resultaten ska även jämföras med den sedan lång tid tillbaka gängse använda uppgiften i Sverige om att en bilpoolsbil ersätter 5-7 bilar och se om detta fortfarande stämmer för de tre städerna.

Syftet är även att få fram statistik som visar på ungefär hur mycket varje medlem i bilpoolen i genomsnitt förändrat sitt transportarbete i bil samt vilken effekt detta gett avseende koldioxidutsläpp.

1.3 Avgränsning

Utredningen har genomförts som en webbenkät till medlemmar i Sunfleets bilpooler i Göteborg, Malmö och Stockholm. Resultaten redovisas för respektive stad. När det gäller ytanspråk för parkeringar och koldioxidutsläpp redovisas även de totala effekterna som uppnås i de tre storstäderna tillsammans.

Webbenkäten har enbart skickats ut till de som blivit medlemmar i Sunfleets bilpooler i Göteborg, Malmö och Stockholm de senaste 2 åren. Skälet till att bara relativt nytillkomna medlemmar tillfrågats är att kartläggningen inkluderar deras resvanor med bil före medlemskapet för att på så sätt kunna se effekterna av det. Om medlemmar som varit med längre tid än så tillfrågas har de troligtvis svårare att redogöra för resvanorna före medlemskapet. Av motsvarande anledning har inte de personer som varit med i bilpoolen i mindre än 2 månader tagits med i analysen då de endast har möjlighet att redogöra för hur mycket de använt bilpoolsbilarna under en mycket kort period.

¹ www.eltis.org "Bremen car-sharing scheme takes cars off the road"

1.4 Metodik

Sunfleet har tagit fram uppgifter om hur många aktiva bilpoolsbilar som Sunfleet har i Göteborg, Malmö och Stockholm. För att kunna räkna upp svaren till totalnivåer tillhandahölls även uppgifter om hur många aktiva medlemmar som finns i de tre städerna, d v s hur många medlemmar som använt bilpoolsbil åtminstone någon gång det senaste året. Sunfleet tog fram ett register med e-postadresser till de som är aktiva medlemmar och varit medlemmar i mellan 2 månader och 2 år och där det framgick i vilken stad de bor.

Webbenkäten har designats i Easyresearchs webbenkätverktyg. Frågorna utformades tillsammans med Sunfleet för att tillgodose utredningens syfte. Utskick av enkäten har genomförts i tre steg med ett ordinarie utskick och två påminnelser en respektive två veckor senare.

Respondenternas svar har analyserats med hjälp av verktyget SPSS som möjliggör många olika typer av statistiska analyser. Utifrån beräknade förändringar i körda kilometer med bil beräknas hur mycket emissioner av koldioxid som detta motsvarar. Beräkningarna baseras på från Sunfleets uppgifter om genomsnittliga emissioner per bilpoolsbil respektive Trafikverkets uppgifter om den genomsnittliga personbilsflottan i Sverige.

2. Webbenkät

2.1 Bakgrundsinformation

Antal bilpoolsbilar per ort

Sunfleets bilar används dels av privatpersoner, dels av företag. En och samma person kan också boka bilarna både privat och i tjänsten. Då denna studie endast omfattar privat användning av bilpoolsbilar har beräkningar gjorts för hur många bilar som hade behövts om bilpoolerna hade varit renodlat privata. Bedömningen baseras på den andel tid som bilarna bokats för privat ändamål respektive i tjänsten i de tre orterna.

Stockholm har totalt 187 bilar i bilpoolerna, Göteborg 221 bilar och Malmö 104 bilar. I Stockholm står privatpersoner för 87 % av den bokade tiden, i Malmö för 72 % och i Göteborg för 64 %. Enligt resonemanget ovan utnyttjas då motsvarande 163 bilar i Stockholm, 142 bilar i Göteborg och 75 bilar i Malmö av privata användare.

Antal aktiva medlemmar i Sunfleet

Det summerade antalet aktiva medlemmar som använder bilpoolsbilarna för privat bruk i Göteborg, Malmö och Stockholm är totalt drygt 7 500. Sett till antalet aktiva privata medlemmar i förhållande till antalet tillgängliga bilar som totalt sett används för privat bruk i respektive stad är förhållandena relativt jämna. Den största skillnaden i dessa data är att det går 20 % fler aktiva användare per bilpoolsbil i Stockholm än i Malmö, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1. Antal aktiva privata användare och antal bilar till dessa medlemmar.

	Göteborg	Malmö	Stockholm
Antal aktiva privata medlemmar	2 855	1 257	3 433
Antal bilar för privata ändamål till aktiva medlemmar	142	75	163
Antal privata aktiva medlemmar per bil	20,1	16,8	21,1
Antal bilar per aktiv medlem	0,05	0,06	0,05

Svarsfrekvens på enkäten

Enkäten gick ut till totalt 4 414 personer som enligt Sunfleets register varit medlemmar i högst 2 år och minst 2 månader. Det var 1 317 personer som svarade, varav 1 308 har varit medlemmar i minst 2 månader och därmed skulle ingå i undersökningen. Totalt sett har därmed 17 % av alla de som är aktiva medlemmar besvarat enkäten. Av de som fick enkäten var det 30 % som besvarade den. Svarsfrekvensen var ungefär lika mellan städerna, se Tabell 2-2.

Tabell 2-2. Svarsfrekvens på utskickad enkät.

Stad	Antal medlemmar som fick enkäten	Antal svarande	Svarsfrekvens
Göteborg	1 509	423	28 %
Malmö	778	261	34 %
Stockholm	2 127	624	29 %
Totalt	4 414	1308	30 %

2.2 Varför man är med i bilpool

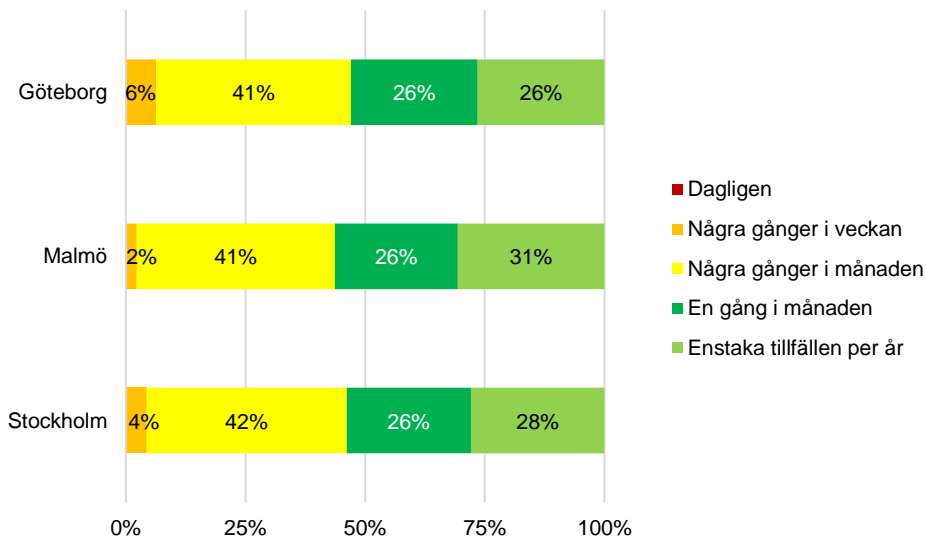
Medlemmarna i Göteborg, Malmö och Stockholm anger att de främsta skälen till medlemskap i bilpool är ekonomi, att det är smidigt och att det är mer miljövänligt än att äga en egen bil. I kategorin ”Annat” beskrivs främst anledningar som att det är dyrt med parkering, inget ägaransvar och att medlemskap ingår i boendet. Respondenterna fick ange flera svarsalternativ vilket innebär att Tabell 2-3 nedan presenterar fördelningen av antalet svar för respektive stad, inte antalet respondenter.

Tabell 2-3. Främsta skäl till medlemskap i Sunfleet. $N_{GBG}=422$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

Skäl till medlemskap	Göteborg	Malmö	Stockholm
Ekonomiskt	29 %	30 %	32 %
Miljövänligt	27 %	27 %	29 %
Smidigt	21 %	21 %	20 %
Varierande bilstorlekar	9 %	9 %	8 %
Nya bilar	9 %	7 %	7 %
Annat	5 %	6 %	4 %

2.3 Hur ofta man använder bilpoolsbilarna

Drygt hälften av medlemmarna använder poolbilar en gång i månaden eller mer sällan än så, gröna nyanser i Figur 2-1. Omkring 40 % utnyttjar sitt medlemskap för bilpool några gånger per månad, gul färgkodning. Mycket liten andel 2-6 %, använder poolbilar oftare än så.

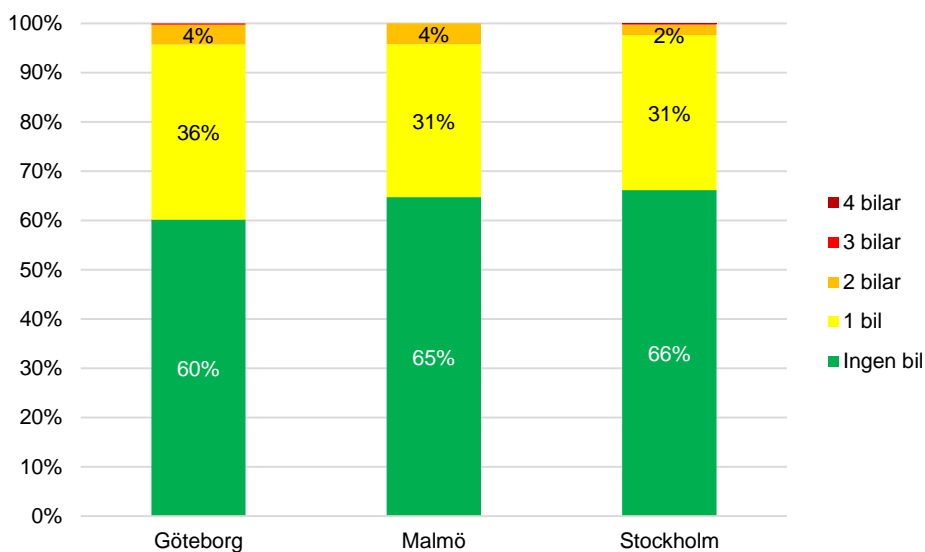


Figur 2-1. Hur ofta medlemmar använder bilpoolsbilar i respektive stad. $N_{GBG}=423$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

2.4 Bilar i hushållet

Före medlemskap i bilpool

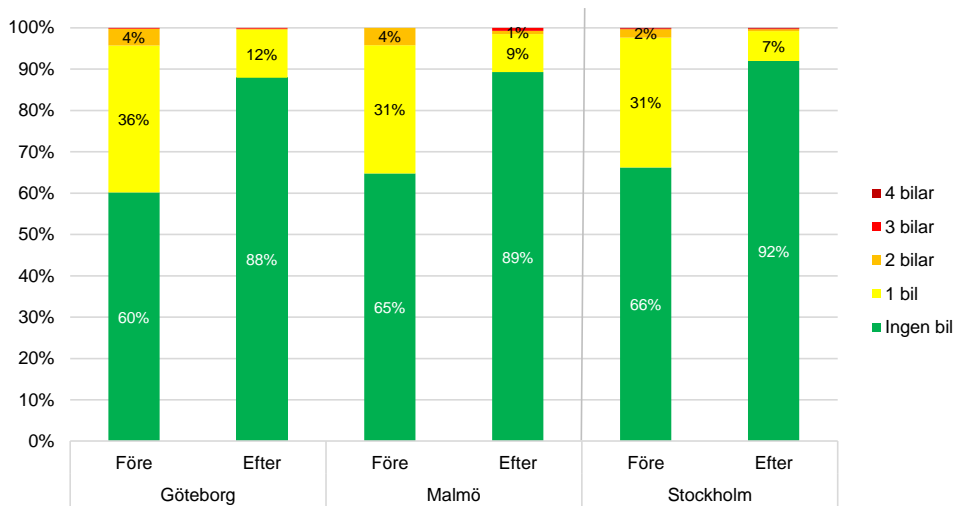
Fördelningen av antalet privatbilar per hushåll hos medlemmarna i Sunfleet före medlemskapet är snarlik mellan städerna. En klar majoritet hade ingen eller 1 bil per hushåll och endast några enstaka personer hade flera stycken bilar i hushållet före medlemskapet, se Figur 2-2. I medeltal var bilinnehavet i Göteborg 0,44 bilar per hushåll jämfört med i Malmö 0,39 och i Stockholm 0,37 bilar per hushåll.



Figur 2-2. Fördelning av antalet privatbilar per hushåll före medlemskap i Sunfleet. $N_{GBG}=422$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

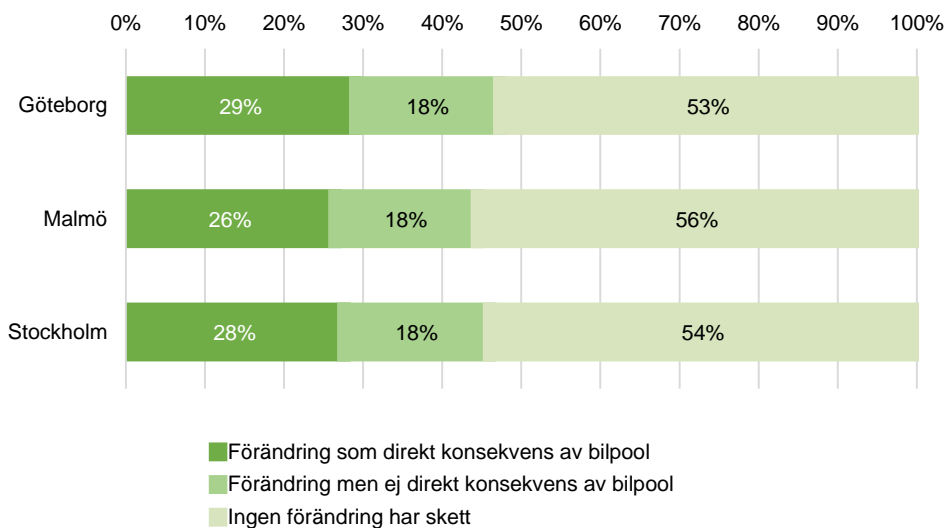
Efter medlemskapet

Privatbilsinnehavet per hushåll minskar i och med medlemskap i bilpool. I medeltal fanns det cirka 0,4 bilar i varje hushåll före medlemskapet medan motsvarande siffra efter inträdandet i Sunfleet är 0,1. I alla tre städer var det mellan 60-65 % av medlemmarna som inte hade någon bil i hushållet före medlemskapet. Efter medlemskapet har andelen utan bil i hushållet ökat till omkring 90 %, se Figur 2-3.



Figur 2-3. Privatbilsinnehav per hushåll före respektive efter medlemskap i bilpool. $N_{GBG}=422$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

Det har skett en markant förändring i bilinnehav per hushåll i alla de tre städerna. Nästan hälften av medlemmarna anger att hushållets personbilsinnehav har förändrats jämfört med när de gick med i bilpoolen. Av de som förändrat sitt bilinnehav är det 60 % som anger att förändringen i bilinnehav är en direkt konsekvens av medlemskapet.

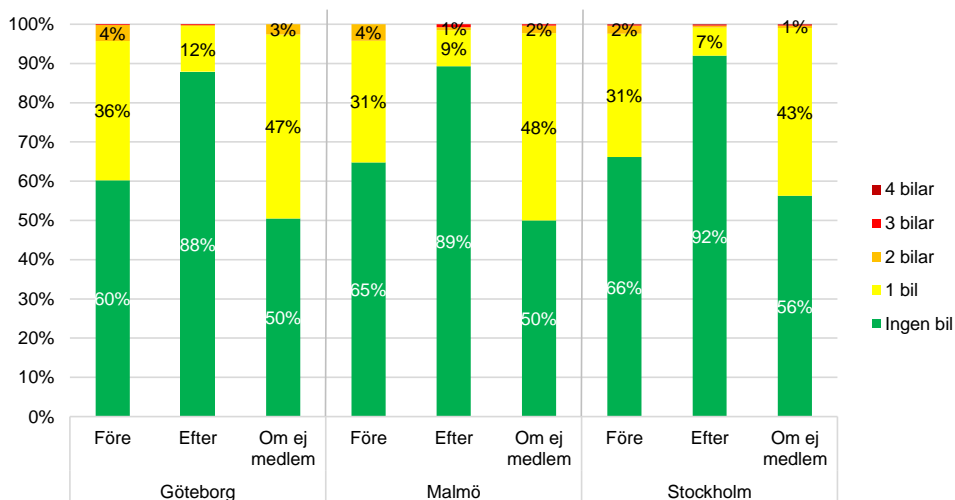


Figur 2-4. Fördelning av om förändringen i bilinnehav är en direkt konsekvens av medlemskapet i bilpool. $N_{GBG}=405$, $N_{MÖ}=238$, $N_{STO}=591$.

Antal bilar i hushållet om man inte varit med i bilpool

Medlemmarna anger att hushållets bilinnehav skulle vara markant högre i om de inte hade gått med i Sunfleet jämfört med hur det såg ut innan och efter medlemskapet, se Figur 2-5.

Många medlemmar har därmed troligtvis gått med i bilpoolen för att slippa köpa en bil som de annars ansett sig tvungna att göra. I Göteborg och Stockholm hade andelen som inte har någon bil minskat med 10 procentenheter om man inte gått med i bilpoolen. Motsvarande siffror för Malmö är ännu större; 15 procentenheter.



Figur 2-5. Angivet bilinnehav i hushållet i det fall då bilpoolsanvändarna inte hade varit medlemmar i Sunfleet i jämförelse med det faktiska bilinnehavet före och efter medlemskap. $N_{GBG}=423$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$

I genomsnitt anger medlemmarna i Göteborg, Malmö och Stockholm att de hade haft 0,52, 0,53 respektive 0,45 bilar per hushåll nu om de ej varit medlemmar. Jämfört med vad medlemmarna svarat att de hade för bilinnehav i hushållet före inträdet i bilpoolen innebär det att hushållen hade ökat sitt bilinnehav med i genomsnitt 0,08, 0,14 respektive 0,08 bilar per hushåll i Göteborg, Malmö och Stockholm om de inte hade gått med i bilpoolen.

2.5 Inverkan på körda mil

Medlemmarnas bilanvändning före medlemskapet i Sunfleet baseras på deras egna uppskattningar. I medeltal reste de aktiva medlemmarna mest i Göteborg med knappt 650 mil per år och person medan medlemmarna i Malmö körde omkring 580 mil per år.

Medlemmarna i bilpoolerna har även fått uppskatta användningen av poolbilar och andra bilar efter inträdandet i Sunfleet. Till sin hjälp har de kunnat avläsa antalet körda mil med poolbilar på Sunfleets hemsida. Bilkörandet efter medlemskapet visar att det enbart är i Göteborg som medlemmarna kör mer med bilpoolbilar än med privata bilar. Det genomsnittliga antalet körda mil, med både

bilpoolsbil och privatbil, efter medlemskapet är i alla tre städerna mindre än före inträdet i bilpool. I Stockholm är förändringen relativt liten medan den är tydligare i Göteborg och Malmö, där minskningen är i storleksordningen 150-170 mil per år och medlem, se Tabell 2-4.

Tabell 2-4. Uppskattat antal körda mil per år före och efter medlemskap samt förändringen jämfört med före inträdandet i Sunfleet. $N_{GBG}=423$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

	Genomsnitt antal mil per år per aktiv medlem			Uppräknat till totalt antal mil per år för alla aktiva medlemmar i städerna		
	Före	Efter	Förändring	Före	Efter	Förändring
Med bilar från Sunfleet:						
Göteborg	-	228	-	-	650 400	-
Malmö	-	196	-	-	246 800	-
Stockholm	-	256	-	-	878 300	-
Med privat bil:						
Göteborg	647	224	-	1 848 200	638 800	-
Malmö	585	250	-	735 300	314 500	-
Stockholm	591	289	-	2 027 900	992 200	-
Totalt:						
Göteborg	647	452	- 196	1 848 200	1 289 200	- 559 000
Malmö	585	447	- 138	735 300	561 300	- 174 000
Stockholm	591	545	- 46	2 027 900	1 870 500	- 157 400
<i>Totalt alla tre städerna:</i>	<i>611</i>	<i>493</i>	<i>-118</i>	<i>4 611 400</i>	<i>3 721 000</i>	<i>- 890 400</i>

Vad beror förändringen på?

Mer än hälften av medlemmarna anger att förändringen i antalet körda mil före och efter medlemskapet i bilpool beror helt eller delvis på inträdandet i Sunfleet. Hos var fjärde medlem har dock inte bilanvändningen förändrats sett till antalet körda mil efter att bilpool började utnyttjas, se Figur 2-6.



Figur 2-6. Svar på frågan om förändringen i antalet körda mil är en direkt konsekvens av medlemskapet i bilpool. $N_{GBG}=422$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=623$.

3. Effekter av bilpool

3.1 Bilpoolsbilar ersätter privatbilar

I och med medlemskapet i bilpool förändras de aktiva medlemmarnas genomsnittliga bilinnehav i hushållet. En del anger dock att de har minskat sitt bilinnehav av andra orsaker. Totalt sett har varje bilpoolsbil ersatt 4-6 privatbilar. Ser man enbart till de som anger att minskningen beror på medlemskapet i bilpool är effekten något mindre, 4-5 privatbilar, se

Tabell 3-1. Orsaken till skillnaden kan ligga i att andra parametrar ger utslag på bilinnehavet som t ex byte av bostad och förändringar i familjesituation.

Tabell 3-1. Förändring i faktiskt bilinnehav samt tillgängliga bilar per aktiv medlem. $N_{GBO}=422$, $N_{MÖ}=261$, $N_{STO}=624$.

	Göteborg	Malmö	Stockholm	Enhet
Förändring, alla aktiva medlemmar	- 0,29	- 0,23	- 0,25	Antal privatbilar i hushållet per aktiv medlem*
Förändring, orsaken är medlemskap i bilpool	- 0,23	- 0,21	- 0,22	Antal privatbilar i hushållet per aktiv medlem*
Tillgängliga bilpoolsbilar	0,05	0,06	0,05	Antal bilpoolsbilar per aktiv medlem
Verklig total förändring i tillgängliga bilar	- 0,18	- 0,15	- 0,17	Antal tillgängliga bilar/aktiv medlem
Bilpoolsbilar som ersatt privatbilar	5,8	3,9	5,2	Antal privatbilar som ersatts av en bilpoolsbil
Bilpoolsbilar som ersatt privatbilar där skillnaden anges bero på medlemskapet	4,6	3,5	4,6	Antal privatbilar som ersatts av bilpoolsbil där förändringen beror på medlemskapet

* Vid beräkning av effekten har hänsyn tagits till om det är flera personer i hushållet som är medlemmar i bilpoolen; med två medlemmar i hushållet har effekten på hushållsnivå halverats per medlem.

Det totala antalet parkeringsplatser som blir överflödiga är relaterat till antalet bilpoolsbilar som ersätter privatbilar samt antalet, för privatpersoner tillgängliga, bilpoolsbilar i respektive stad. Det totala utrymmet som dessa överflödiga parkeringsplatser tar i anspråk uppgår till mellan 4 600-14 500 m² för respektive stad (se Tabell 3-2), vilket kan sättas i relation till att en stor fotbollsplan motsvarar ca 7 000 m².

Tabell 3-2. Antalet parkeringsplatser och dess yta som förändringen i bilinnehav motsvarar.

	Göteborg	Malmö	Stockholm	Samtliga
Överflödiga p-platser per bilpoolsbil	3,6	2,5	3,6	3,3
Totalt antal p-platser	513	185	580	1270
Parkeringsyta* detta motsvarar (m ²)	12 800	4 600	14 500	31 700
Antal fotbollsplaner det motsvarar	1,8	0,7	2,1	4,5

* En parkeringsyta tar i genomsnitt upp 25 m², medräknat utrymme för att svänga i och ur rutan.

Som tidigare har visats innebar dock medlemskapet i bilpool att många kunde låta bli att köpa bil vilket de annars ansett sig tvungna till och att medlemmarna i Göteborg och Stockholm genomsnitt hade haft 0,08 fler bilar per hushåll idag jämfört med före inträdet i bilpoolen. Motsvarande siffra för Malmö är 0,14 fler bilar per hushåll. Skulle man jämföra med detta som utgångsläge istället kan man se det som att varje bilpoolsbil ersatt ytterligare 0,8 privatbilar i Göteborg, 1,2 privatbilar i Malmö och 0,7 privatbilar i Stockholm. Totalt sett skulle därmed varje bilpoolsbil ersatt 5 privatbilar i samtliga tre städer om man bara ser till den effekt som beror på medlemskapet. Den parkeringsyta som det motsvarar skulle då i Göteborg vara 22 % större än ovan angivet, i Malmö 48 % större och i Stockholm 19 % större. Detta motsvarar då istället ytor för parkering på totalt 15 600 m² i Göteborg, 6 800 m² i Malmö och 17 200 m² i Stockholm. Totalt i alla tre städerna motsvarar det en yta av 40 000 m².

3.2 Inverkan på emissioner av koldioxid

Förändring i utsläpp av koldioxid grundas på antalet mil som de aktiva medlemmarna i genomsnitt kör per år före respektive efter inträdet i Sunfleet. Utsläppsfaktorerna för privata bilar år 2014 bygger på utsläppsnivåer för den nationella bilflottan² medan faktorerna för bilpoolsbilarna bygger på data från Sunfleet. För 2014 emitterar en genomsnittlig privatbil i Sverige ut 190 g koldioxid/km i blandad körning medan bilpoolsbilarnas tekniska data anger cirka 108 g/km.

Totalt har de beräknade utsläppen av koldioxid minskat med cirka 3 200 ton per år sett till alla tre städerna, eller 420 kg per aktiv medlem och år, se Tabell 3-3.

Tabell 3-3. Bilpoolens inverkan på utsläpp av koldioxid.

	Göteborg	Malmö	Stockholm	Samtliga
Förändring antal mil per år, totalt	- 559 000	- 174 000	- 157 000	- 890 000
Förändring antal mil, per aktiv medlem och år	- 196	- 138	- 46	- 118
Förändring utsläpp CO ₂ , totalt (ton) per år	- 1 590	- 533	- 1 020	- 3 150

² Bygger på interpolerade värden från Trafikverkets dokument "Bilaga 6:1 Emissionsfaktorer, bränsleförbrukning och trafikarbete för år 2011"