



Handläggare, titel, telefon

Jannica Schelin, processledare och koordinator
011 – 15 11 83

Henrik Fahlbeck, trafikplanerare
011 – 15 16 19

Infrastrukturdepartementet

Remissvar - Motorfordonspooler - på väg mot en ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)

Ert dnr I2020/02336

Yttrande

Norrköpings kommun ställer sig positivt till att staten ger kommunerna ett verktyg och möjlighet att främja delningsekonomi och bidra till resurseffektivare transporter. Förslaget innebär att en ny lag för motorfordonspooler införs där kommuner får möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon. Ett delningsfordon kan, om rätt förutsättningar föreligger, ersätta 4-10 privatägda bilar och bidra till ökad andel hållbara transporter. Färre bilar tillgängliggör yta som används för parkering och bidrar till transporteffektiva samhällen med minskad miljöbelastning och trängsel.

Det är även positivt att förslaget följer fyrstegsprincipens steg ett och två åtgärder, vilket innebär både information, samordning och lokaliseringsinsatser som gör att behovet av transporter minskar, samt en optimering av befintlig infrastruktur och fordon.

Möjligheten med reserverade parkeringsplatser för delningsfordon skulle även kunna fungera som en motivering till sänkta eller lägre parkeringstal vid ny- och ombyggnation. Dels för enskilda fastigheter, men även för områden och nya stadsdelar.

Det är bra att lagändringen ska kompletteras med en nationell förordning som tydliggör ambitionsnivåer avseende kravställande av miljö- och trafiksäkerhet på dessa delade motorfordon. Kravnivåer kommer vara avgörande för hur stor den minskade miljöbelastningen kommer att bli.

Norrköpings kommun anser att det verktyg som den nya lagen innebär är bra och ett steg i rätt riktning mot ett hållbart transportsystem. Trots detta finns en del risker som behöver lyftas.

Behov av kombinerade insatser

För att uppnå potentialen med motorfordonspooler och delningsfordon krävs mer än reserverade parkeringsplatser. De förutsättningar som gäller i en viss stad och i samhället är beroende av att tillgänglighet till andra servicefunktioner finns. Exempelvis är faktorer som tillgång och närhet till bra och gena gång- och cykelvägar, attraktiv kollektivtrafik, närservice, skolor och samåkning viktigt. Tillgången till annan hyrd mikromobilitet via mobilitetsstationer är en annan faktor som avgör drivkraften till att individer väljer bort privat fordonsägande till förmån för delningsfordon. Alltså har andra aktörer än kommuner även en viktig del i ett välfungerande och transporteffektivt samhälle.

Införandet av reserverade parkeringsplatser för delningsfordon behöver även genomföras i kombination med kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser både på nationell samt kommunal nivå till kommuninvånarna.

Definitionen av motorfordonspooler

Norrköpings kommun anser att definitionen motorfordonspooler även bör inkludera andra typer av delningsfordon, som exempelvis cykelpooler. Lagen riskerar att utestänga den potential som finns i dessa tjänster samtidigt som vi ser att sådan typ av mikromobilitet ökar i samhället. Insatser som främjar ett hela-resan-perspektiv behövs i omställningen till hållbara aktiva transporter och ett transportsnålt samhälle.

Behov av stöd till kommuner

Hur kommunerna väljer att införa reserverade parkeringsplatser både avseende placering av dessa parkeringar i staden, omfattningen och kompletteringen av främjande insatser för andra transporttjänster är avgörande faktorer för om delningsfordonen bidrar till minskat bilinnehav och motoriserat resande.

Utredningen konstaterar att sänkta parkeringsavgifter inte bör tillåtas för delningsfordonen. Norrköpings kommun ställer sig frågande till hur parkeringsavgift skulle administreras och övervakas. Det är tänkbart att en användare av ett delningsfordon avslutar sin resa på en reserverad parkeringsplats för motorfordonspool utan att ha för avsikt att resa vidare. Om det då är parkeringsavgift på parkeringsplatsen har användaren inget incitament att betala avgiften och parkeringsplatsen blir då fullt subventionerad tills nästa användare väljer att nyttja bilen.

Samtidigt behöver kontrollen av delningsfordonen kunna ske på ett kvalitetssäkert sätt för att minska risken för fusk och missbruk.

Därför bör till exempelvis Sveriges Kommuner och Regioner ges i uppdrag att tillhandahålla stöd och handledning till kommunerna både avseende hur kommunerna kan utöva parkeringstillsyn samt till de insatser som ska komplettera med kunskapshöjning och beteendepåverkan.

Jämställdhet och hälsa

För att uppnå ett hållbart och effektivt transportsystem krävs att bilanvändandet minskar. En beteendeförändring på individnivå är därför en stor och viktig utmaning för att kunna ställa om och göra plats för gång, cykel, kollektivtrafik och människan.

Människor med högre inkomst åker bil i större utsträckning och statistik visar att reslängden ser olika ut beroende på resenärens kön. Kvinnor reser vanligtvis kortare sträckor jämfört med män. Större andel kvinnor än män väljer att resa med kollektivtrafik, gång eller cykel framför bilen. Om alla reste som kvinnor gör idag, skulle energianvändningen och utsläppen från persontransporter i Sverige minska med närmare 20 procent, vilket skulle vara i nivå med det som anses vara hållbart år 2050.

De delningssystem och hyrsystem för delningsfordon som finns idag gynnar inte per automatik det resmönster som är vanligare för kvinnor, det vill säga korta kedjeresor. Delningssystemets flexibilitet, prissättning och tillämpning av taxa är därmed helt avgörande för om det gynnar både jämställdhet och jämlikhet. Kostnaden för tillgång till ett delningsfordon på individnivå bör även sättas i relation till kollektivtrafikens taxa, där biljettpriset oftast är subventionerat av kommunala skattemedel. Det finns därmed en risk att insatser som ökar tillgång till motorfordon på individnivå påverkar jämlikhet och jämställdhet i en negativ riktning.

Stad och landsbygd

Utredningens förslag skulle behöva kompletteras med åtgärder som även främjar delning av motorfordon på landsbygden då nästan 25% av Sveriges befolkning bor. Däremot håller vi med om att Peer-to-Peer inte bör inkluderas i lagen.

Omfattning och kostnader

Utredningens förslag innebär att kommuner kommer kunna reglera parkeringsplatser för delningsfordon. De antaganden som görs gällande antalet parkeringsplatser som kommuner kommer ta i anspråk är grova och osäkra. Ett möjligt scenario som utredningen lyfter är att 5 000 parkeringsplatser kommer regleras för delningsfordon i ett långt perspektiv. Tio större orter, i vilken Norrköping ingår, skulle ta i anspråk 250 parkeringsplatser per ort och 40 mindre orter 60 parkeringsplatser per ort.

Antagandet att Norrköpings kommun skulle reglera 250 parkeringsplatser anses realistiskt under en överskådlig tid. Ett mer troligt scenario är att inom de tio större orterna tar Sveriges tre största kommuner Stockholm, Göteborg och Malmö 60% av parkeringsplatserna i anspråk. Resterande sju orter 40%. Detta skulle innebära att Norrköpings kommun tar i anspråk cirka 25 parkeringsplatser för delningsfordon. Det faktiska utfallet kommer förmodligen i stor utsträckning bero på marknaden och hur många företag som erbjuder motorfordonspooler som etablerar sig i kommunerna.

Kostnader för främjande insatser avseende kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser som utförs av kommunerna lokalt på individnivå har inte beräknats i utredningen.

NORRKÖPINGS KOMMUN

Olle Vikmång

kommunstyrelsens ordförande