



## Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon, Kristinehamns kommuns yttrande

Regeringen önskar synpunkter på förslagen och materialet i betänkandet. Nedan redovisas Kristinehamns kommuns syn på föreliggande betänkande.

### Sammanfattning

Utifrån ett övergripande trafik- och samhällsplaneringsperspektiv ses motorfordonspooler som något positivt då det kan leda till minskad biltrafik på tätorternas gator såväl som ett minskat bil-ägande i kommunen. Ett minskat bil-ägande kan på sikt leda till att cykeln roll stärks i tätorterna, något som är en politisk ambition. De kopplingar som görs till en sådan minskning i remissen är därför viktiga. Dock menar vi att det framförallt handlar om att hushåll kan uppmuntras att övergå från två bilar till en, vilket är en betydande förändring. Många hushåll har idag ofta två bilar trots att man bara ”behöver” en för ordinarie vardagsbestyr, den andra bilen fungerar som en lösning när det uppstår intern nyttjandekonflikt och skulle därför med fördel kunna bytas ut mot en pool-bil.

Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv bör inte motorfordonspooler ses som konkurrerande till kollektivtrafik. Kollektivtrafiken och fordonspooler anses inte hos oss konkurrera om samma resenärer. För resor inom tätort bör cykel och kollektivtrafik vara det självklara valet. Kollektivtrafikens främsta uppgift, och ambition, är att möjliggöra arbets- och studieresor för kommunens invånare.

Utifrån perspektivet hållbart resande görs ingen skillnad på ägandeskapet av motorfordonet (pool-ägt eller privatägt). För vissa resor är motorfordonspooler, precis som privatägd bil, ett bra komplement till kollektivtrafik (Hållbart resande är inte alltid koldioxidfritt resande, framförallt inte på landsbygden). Men prioriteringen av transportslag bör alltid vara Cykel > Kollektivtrafik > Personbil (poolbil – eget fordon)). Hur kommunen faktiskt kan agera för att uppmuntra motorfordonspooler, utöver att ges möjlighet att reservera parkering för pool-fordon, framgår inte i utredningen. Nyttan av att reservera parkeringsplatser till pool-fordon bedöms som låg i tätorter där inte alltför stor konkurrens om yta föreligger. Generellt bedöms påverkan av betänkandet vara liten på vår lokala

trafik- och samhällsplanering. Det är inte heller uppenbart att betänkandet kommer leda till en ökning av motorfordonspooler, en ökning av motorfordonspooler uppmuntras dock utifrån kommunens planeringsperspektiv.

Kommunen ser därför positivt på förslagen och har inte några synpunkter mot betänkandet utöver de som redovisas nedan under rubriken synpunkter.

## Synpunkter

### Generellt

Den största svagheten i hela utredningen är att utredaren nästan enbart hänvisar till utländska studier och inte på något ställe för resonemang runt hur relevanta dessa är ur ett svenskt perspektiv och med vilka svenska förutsättningar, bl.a. demografi, socioekonomiska förutsättningar och landets geografi, man lämnar sina förslag. Att vi haft en betydande urbanisering i landet under mycket lång tid är det enda resonemang som framförs men det ger inga svar eller ens antaganden om svenska förhållanden i förhållande till de utländska studier som hänvisas till!

#### 1.1.1 Förslag till Lag om motorfordonspooler

Är det nödvändigt att besluta om en sådan lag? Har det utretts om de fyra paragrafer som här redovisas kan inordnas, t.ex. som eget kapitel i ”lag (1998:492) om biluthyrning”? En ändring av benämningen till ”lag om uthyrning av motorfordon” skulle då också kunna övervägas. Därvid skulle hela ämnesområdet rörande ”uthyrning/ upplåtande av motorfordon under begränsad tid” vara samlad vilket torde underlätta för såväl kunder som marknadsaktörer.

Detta skulle då på motsvarande sätt påverka de övriga förslagen till författningsförändringar.

#### 3.3.1 Minskat ägande av bilar

Att använda studier från utlandet, främst USA, Canada, Storbritannien och Frankrike är vanskligt. Det framgår inte hur utredaren har transformerat dessa studiers förutsättningar till svenska förhållanden. Det är tyvärr också oklart vilka skillnader som de facto föreligger och hur dessa påverkar vilja och möjligheter till bildelning. Detta ser vi som en svaghet i utredningen som kan ge felaktiga slutsatser rörande de möjligheter som kan finnas för ett framgångsrikt bildelande i Sverige.

#### 3.3.2 Minskade körsträckor

Samma resonemang som i 3.3.1 kan appliceras även på denna beskrivning av använda studier.

#### 3.3.4 Effekten på kollektivtrafik och på vägtrafik

I avsnittet påpekar utredaren en fara runt delning av motorfordon  
*I rapporten från Trafikanalys nämns också att bildelning, samåkning, taxiliknande tjänster och cykeldelning konkurrerar med kollektivtrafiken. Dessa tjänster drar till sig resenärer som annars skulle ha rest med exempelvis buss eller tunnelbana.<sup>45</sup> Detta kan vara positivt i områden där det råder trängsel i kollektivtrafiken, men i områden med lägre beläggingsgrad kan det på sikt leda till sämre möjligheter att upprätthålla en god service i kollektivtrafiken. Detta kan i sig minska efterfrågan och resandet med kollektivtrafiken ytterligare. Det kan också leda till försämrad tillgänglighet för personer som förlitar sig på kollektivtrafiken för att lösa sina transportbehov.*

För vår del tror vi inte att det kommer få någon förödande effekt lokalt men det bör vara av värde för regeringen att beakta detta och analysera hur man kan mot-

verka denna typ av undanträngande och i vilka sammanhang de kan tänkas förekomma i Sverige. Vi ser snarare att det i vårt område kan vara så att bilpooler och kollektivtrafik har en möjlighet att komplettera varandra i stället.

### 5.3.7 Nedlagda verksamheter – svag lönsamhet

Här beskriver utredaren att det är en svag lönsamhet rörande dessa tjänster. Tyvärr framgår det inte någonstans i utredningen hur man kan påverka detta och förbättra förutsättningarna för att denna typ av verksamhet ska kunna fortleva.

### 5.4 Skäl för en ökad användning av bilpooler

I utredningen har man inriktat sig enbart på att ersätta en bil i ett hushåll med att resa kollektivt eller att nyttja bilpooler.

Så ser inte verkligheten ut i större delen av Sverige. Resonemanget är enbart applicerbart på större städer och tätorter där kollektivtrafiken är väl utbyggd och det finns goda förutsättningar för att göra detta byte av fortskaffningsmedel.

I större delen av landet har vi inte dessa förutsättningar utan verkligheten är att hushållen har ofta två bilar för att klara ”toppar” i vardagen. Här menar vi att underlättande av arbete med motorfordonspooler har förutsättningar att göra större nytta för de delar av landet som inte upplever den stora trängseln som utredningen, felaktigt, målar upp. Om det skapas förutsättningar för att enkelt dela fordon i motorfordonspooler bör hushållen kunna minska ägandet av fordon till en (1) bil och i stället kunna förlita sig på att nyttja en resurs från en motorfordonspool vid dessa toppar. Det kräver dock att poolerna finns tillgängliga på ett helt annat sätt än idag. Här finns mer att göra och denna utredning ger inga förslag till lösning av denna utmaning. Regeringen bör här satsa resurser på att stötta teknisk utveckling så att bilpooler blir mer tillgängliga även för dem som inte bor inom gångavstånd från bilpoolsparkeringen!

För Kristinehamns kommun

---

Monika Gustavsson  
Ordförande tekniska nämnden

---

Krister Nyström  
Vice ordförande