

**PM Rotel I (Dnr KS 2021/443)**

## **Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 4 juni 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Daniel Helldén** anför följande.

### **Ärendet**

Infrastrukturdepartementet har remitterat utredningen *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)* till bland annat Stockholms stad för yttrande. Utredningen föreslår att en lag om motorfordonspooler införs, som bl.a. innehåller en definition av begreppet motorfordonspool. De fordon som används i en motorfordonspool föreslås få beteckningen delningsfordon.

Utredningen föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningens bedömning är att möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon eller införa sänkta parkeringsavgifter inte bör införas. Utredningen föreslår att det är kommunerna som ska pröva frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon.

### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har svarat med kontorsyttranden på grund av kort remisstid.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att det är positivt att en översyn om förutsättningar för delningstjänster initierats och anser att förslaget tydliggör vissa förutsättningar men att det återstår frågeställningar att utreda som ytterligare kan bidra till en utveckling som stimulerar fler delningstjänster och ökat nyttjande.

*Miljöförvaltningen* är positiv till utredningen vars syfte är att underlätta för delningsfordon och anser att det är i linje med stadens ambition att öka möjligheterna till ett effektivt transportsystem och en attraktiv stad att leva och vistas i.

*Trafikkontoret* är positivt till utredningen vars syfte är att underlätta för delningsfordon och anser att det är i linje med stadens ambition att öka möjligheterna till ett effektivt transportsystem och en attraktiv stad att leva och vistas i.

## Våra synpunkter

Utredningen som undersökt bilpoolmöjligheter inom gatuparkering är välkommen och intressant på flera sätt. Det är ett bra exempel på hur delningsekonomi kan kombineras med flexibilitet. Vi har länge velat se en långsiktig lösning för att möjliggöra för denna typ av tjänster att utvecklas i Stockholm.

En utbyggd kollektivtrafik, bättre cykelinfrastruktur och tryggare gångvägar har fått hög prioritering i Stockholm. Men även om många väljer andra transportmedel fyller bilen alltjämt en viktig funktion för många. Att ha tillgång till bil är en viktig del i många stockholmares vardag men inte alla har, av olika skäl, möjlighet att äga eller vill äga en egen bil. Då är bildelningstjänster en smart lösning som alternativ som gör att tiden då en bil står parkerad och tar plats minskas.

Framkomligheten i hela staden kan förbättras genom smart trafikplanering, parkeringar och reserverad gatumark för bildelningstjänster med mer. Bilpooltjänster är uppskattade och lär bli än mer efterfrågade i en växande stad, därför behöver deras etablering underlättas.

Tre av tio stockholmare använder bil tre dagar i veckan eller mer. Den främsta anledningen till att stockholmarna använder bil är fritidsresor och inköp av dagligvaror. Två procent av stockholmarna är idag med i en bilpool och en tredjedel uppger att de kan tänka sig att ersätta den egna bilen med medlemskap i en bilpool.

Utredningen föreslår dock att sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon inte bör införas och menar att frågan ligger utanför utredningens uppdrag då den är förhindrad att föreslå åtgärder inom skatteområdet.

För att nå stadens högt ställda mål inom miljö- och klimat behövs nationella regelförändringar inom inte minst transportområdet och förslagen i denna remiss är ett steg i rätt riktning. Staden behöver fler styrmedel för att nå de högt ställda målen om fossilfrihet. Parkeringsavgifternas status som skatt eller avgift har dock varit föremål för diskussion vid flera tillfällen. Vi ställer oss positiva till sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon och anser att parkeringslagstiftningen måste ses över för att möjliggöra detta.

Exempelvis har Stockholms stad inte möjlighet att ha lägre parkeringsavgifter för bilpooler men en åtgärd skulle kunna vara differentierade taxor för olika fordon. Vi har tidigare sett hur företag i branschen tyvärr valt att lämna Stockholm på grund av byråkrati och höga avgifter. Här har staden ett ansvar och en möjlighet att skapa attraktiva lösningar för bilpoolverksamhet och stockholmare, men för detta krävs nya verktyg.

Sammantaget kan sägas att översynen aktualiserar aktuella och angelägna områden som vi pekat på under en lång tid, men det återstår också frågor som behöver klargöras.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 2 juni 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR OCH DANIEL HELLDÉN

## Bilaga

Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat utredningen *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)* till bland annat Stockholms stad för yttrande. Utredningen föreslår att en lag om motorfordonspooler införs, som bl.a. innehåller en definition av begreppet motorfordonspool. De fordon som används i en motorfordonspool föreslås få beteckningen delningsfordon.

Utredningen föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Utredningens bedömning är att möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon eller införa sänkta parkeringsavgifter inte bör införas. Utredningen föreslår att det är kommunerna som ska pröva frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har svarat med kontorsyttranden på grund av kort remisstid.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Vidare framgår att fokus ska skifta från ägande av bil till tillgång till bil och att framkomligheten i hela staden ska förbättras genom smart trafikplanering, fler parkeringsgarage och reserverad gatumark för bildelningstjänster.

Stadsledningskontoret välkomnar utredningens förslag om att införa en lag om motorfordonspooler vars syfte är att främja användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. För att nå stadens högt ställda mål inom miljö- och klimat behövs nationella regelförändringar inom inte minst transportområdet och förslagen i denna remiss är ett steg i rätt riktning.

Stadsledningskontoret vill lyfta synpunkter gällande de delar av utredningen som rör prövning av parkeringstillstånd och sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon.

Utredningen föreslår att sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon inte bör införas. Utredningen menar att frågan ligger utanför utredningens uppdrag då den är förhindrad att föreslå åtgärder inom skatteområdet. Parkeringsavgifternas status som skatt eller avgift har varit föremål för diskussion vid flera tillfällen. Stadsledningskontoret anser att det är bra att parkeringsprissättning i klimat- och trafikstyrande syfte ska ses över. Staden behöver fler styrmedel för att nå de högt ställda målen om fossilfrihet.

Utredningen föreslår att frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon ska prövas av kommunen. Stadsledningskontoret anser inte att parkeringstillstånd ska prövas av kommunen, utan anser att det finns flera fördelar med att fordonen godkänns av Transportstyrelsen och registreras i vägtrafikregistret som ett delningsfordon.

Stadsledningskontoret konstaterar att om syftet med delningsfordonen ska uppnås behöver fordonen kunna färdas och parkeras över kommungränser. En prövning som görs av kommuner skulle innebära att varje kommun har sina egna tillstånd eller dekaleringar, vilket skulle vara svårt att kontrollera. Dekaleringar eller andra synliga fysiska tillstånd i bilen är såväl förlegat som osäkert. Om kommuner ska pröva parkeringstillstånd för delningsfordon samt tillhandahålla detta så krävs ett nationellt sådant. Kommunspecifika digitala tillstånd är inte heller gångbart då det inte finns någon nationell standard för datateknisk utformning och kontroll av dessa. Det finns stora fördelar att parkeringsvakter kan kontrollera mot vägtrafikregistret att fordonet är ett delningsfordon som har rätt att parkera på platsen. Vid parkering på samtliga andra reserverade platser för olika fordonsslag som till exempel buss, lastbil, MC, husbil med mera kontrolleras fordonsslaget alltid via vägtrafikregistret.

En annan problematik är att parkeringsplatser för delningsfordon också anordnas på tomtmark. En kommun som inte har parkering på den allmänna platsmarken kommer trots detta få pröva om fordon är delningsfordon. I de fallen blir det kommunen som ska avgöra om fordon uppfyller kriterierna för att nyttja parkeringsplatser på tomtmark. Detta pekar också på vikten att Transportstyrelsen fastställer vilka fordon som är delningsfordon och föra in detta i vägtrafikregistret.

Stadsledningskontoret konstaterar sammanfattningsvis att det är positivt att en översyn om förutsättningar för delningstjänster initierats. Förslaget som nu remitterats tydliggör vissa förutsättningar men det återstår frågeställningar att utreda som ytterligare kan bidra till en utveckling som stimulerar fler delningstjänster och ökat nyttjande.

För övriga synpunkter hänvisas till trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen yttrar sig direkt till kommunstyrelsen i detta ärende utan att gå via nämnden på grund av kort remisstid.

Miljöförvaltningen har samverkat med trafikkontoret i samband med framtagande av detta svar.

Förvaltningen är positiv till utredningen vars syfte är att underlätta för delningsfordon. Det är i linje med stadens ambition att öka möjligheterna till ett effektivt transportsystem och en attraktiv stad att leva och vistas i. Staden har även tillskrivit regeringen vid flera tillfällen med önskan att detta skulle genomföras (kommunstyrelsen 2015-12-02 Dnr 134-1696/2015 Trafikkontoret 2016-10-06 Dnr T2016-02480).

Miljöförvaltningen delar utredningens syn om att privat bildelning, så kallad peer-to-peer bildelning, inte ska omfattas av definitionen av delningsfordon eftersom det kan bli svåra gränsdragningar. Men eftersom privat bildelning kan ge ett viktigt bidrag till utbudet av delade fordon och fungera som ett komplement bör andra stöd för denna typ av delning övervägas. En insats kan vara att höja gränsen för när inkomster från privat bildelning ska tas upp till beskattning.

En lag om motorfordonspooler

Miljöförvaltningen är positiv till utredningens förslag om att införa en lag om motorfordonspooler vars syfte är att främja användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Reserverade parkeringsplatser för delningstjänster

Utredningen föreslår att kommunen ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. På sådana

parkeringsplatser ska andra fordon inte få parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning.

Miljöförvaltningen är positiva till denna möjlighet vilket ger kommunen större möjligheter att styra mot en högre bilpoolsanvändning.

Vidare föreslår utredningen att någon möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika fordon inte bör införas.

Miljöförvaltningen ser vissa problem med förslaget att de parkeringsplatser som reserveras för delningsfordon ska vara tillgängliga för alla delningsfordon oavsett vem som äger och tillhandahåller dessa.

Huvuddelen av bilpoolsföretagen bygger i dagsläget på en stationär affärsmodell. Det betyder att fordonen står på förhyrda p-platser på bilpoolsstationer där bilarna hämtas och lämnas av kunderna. Det har sin grund i att kunderna behöver känna trygghet i att den bilpoolsleverantör de väljer att vara medlem i har en eller flera bilpoolsstationer i närheten. Att känna trygghet till biltillgång har visat sig vara en av de viktigare faktorerna för beslut om att gå från privat bil till bilpool. Därför har Stockholms stad i några områden gjort det stora omaket att istället i detaljplanen lägga ut små "frimärkstomter" för bilpoolsparkering som kvartersmark mitt i ytor som i övrigt är allmän platsmark och hyrt ut dem som fasta platser till bilpoolsföretag. Bilpoolsplatserna blir då inte reserverade för specifikt fordon utan hyrs ut till viss bilpoolsaktör att disponera. Detta är en otymplig och mycket oflexibel lösning rent plan- och hanteringsmässigt, och även ur skötselsynpunkt, men uppskattas av bilpoolsföretag och bilpoolskunder. Miljöförvaltningen konstaterar att det är olyckligt att det inte gått att hitta en lösning för detta som är enklare och smidigare.

I praktiken finns i en storstad som Stockholm redan nu ett flertal riktigt bra knutpunkter där många trafikslag möts, och fler kan och kommer att skapas. De fyller funktionen som mobilitetsstationer med ett viktigt undantag: Det har hittills varit trögt att etablera bilpools vid knutpunkterna. Trögheten beror på att det är svårt att hyra parkeringsplats på tomtmark, och otillåtet på gatumark i anslutning till knutpunkterna.

Sänkning av parkeringsavgifter på de reserverade platserna

Utredningen föreslår att inte ge möjlighet till sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon.

Miljöförvaltningen anser att för att uppmuntra bildelning, och i förlängningen också ordna trafiken, bör kommunerna tvärtom ha möjlighet att besluta om reducerad taxa på bilpoolsplatser.

Möjligheten till reducerad taxa skulle göra delningsfordon något mer jämlika privatbilar, som kan ges boendeparkeringsstillstånd och därmed parkera till betydligt lägre taxa än besökstaxan som enligt utredningsförslaget skulle bli det som gäller delningsfordonen. I Stockholm handlar det om en skillnad på 4 till 13 gånger dyrare parkeringstaxa för bilpoolsbilar om de betalar besökstaxa jämfört med boendeparkeringsstaxa. Trots att bilpoolsbilarna avlastar gatan med ca 5-8 bilar. Det finns givetvis fördelar för bilföraren att veta att på vissa gatuavsnitt finns ett antal reserverade p-platser. Bilförare vill dock, av förklarliga skäl, stå så nära målpunkten som möjligt. Om parkeringsavgifterna är desamma på de reserverade platserna som på intilliggande parkeringsplatser spelar det inte så stor roll vilken plats som bilen parkeras på. Det finns således en risk att de reserverade platserna på gatumark, med samma parkeringsavgift som övriga platser i området, kommer att stå tomma, vilket innebär ett sämre utnyttjande av kommunens mark och av tillgängliga p-platser.

Parkeringsstillstånd för delningsfordon

Utredningen föreslår att frågor om parkeringsstillstånd för delningsfordon ska prövas av kommunen.

Miljöförvaltningen håller inte med om att parkeringsstillstånd för delningsfordon ska prövas av kommunen. Det finns fler fördelar med att fordonen godkänns av transportstyrelsen och registreras i vägtrafikregistret som ett delningsfordon. Det resonemanget förs i betänkandet men föreslås sedan inte. Resandet i Stockholm korsar i stor utsträckning kommungränser. Inte minst bilpoolsanvändare anger ärenden som att besöka släkt och

vänner, göra utflykter, skjutsa till bortamatcher och handla i externa köpcentra som skäl för att ta bilpool. För att delningsfordonen ska kunna användas och parkeras även utanför den egna kommunen finns stora fördelar med ett gemensamt system för att identifiera delningsfordon i hela Sverige. Det rimliga vore att parkeringsvakten kan kontrollera mot vägtrafikregistret att fordonet är ett delningsfordon som har rätt att parkera på platsen. Att ha dekalering eller andra fysiska tillstånd liggande i bilen, synliga utifrån är något som är såväl förlegat som osäkert. Det tillstånd som idag finns för rörelsehindrade, är ett tillstånd vars utformning är fastställt av EU d.v.s. samma riktlinjer gäller för dessa tillstånd inom hela EU. Trots att tillståndet är försett med hologram så förfalskas det i stor utsträckning. Tillståndet är heller inte knutet till ett speciellt bilnummer utan till den person som beviljats det, tillståndet kan således användas oavsett i vilken bil personen färdas. Tillståndet för rörelsehindrade kan inte jämföras med den typ av fysiska tillstånd eller dekalering som betänkandet föreslår att varje kommun ska utfärda till delningsfordonen, som ju föreslås följa fordonet, inte personen. Om syftet med delningsfordonen ska uppnås behöver fordonen kunna färdas och parkeras över kommungränserna. En prövning som görs av kommuner skulle således innebära att varje kommun i Sverige hade sina egna tillstånd eller dekalering, vilket inte skulle gå att kontrollera för parkeringsvakten. Om kommunerna ska pröva detta samt tillhandahålla ett parkeringstillstånd så krävs ett nationellt sådant. Miljöförvaltningen ställer sig dock emot förslaget till fysiska tillstånd eller dekalering eftersom det av erfarenhet har inneburit problem. De bleks av solen, förfalskas, stjäls, ramlar ner, klistermärken lossnar osv.

Kommunspecifika digitala tillstånd är också orimligt då det inte finns någon nationell standard. Kommunerna har sina egna stödsystem och handdatorer för kontroll av parkerade fordon. Sammantaget väger fördelarna för att bilpoolstillstånd hanteras av transportstyrelsen och kontrolleras i vägtrafikregistret tungt.

Vid parkering på samtliga andra reserverade platser för olika fordonsslag som t.ex. buss, lastbil, MC, husbil osv kontrolleras fordonsslaget alltid via vägtrafikregistret, vilket även det talar för samma princip i dessa fall.

Föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav

Utredningen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav för delningsfordon.

Miljöförvaltningen instämmer i att miljö- och säkerhetskrav inte bör införas i lagen, eftersom det riskerar att hämma uppdatering av kraven, utan att de istället kan meddelas genom hänvisning till föreskrifter.

Miljöförvaltningen är positiv till att definitionen av delningsfordon kompletteras med miljökrav. En viktig aspekt är dock att kraven ska gå att följa upp på ett rationellt och enkelt sätt utifrån registreringsnummer för t ex parkeringsövervakning (Se resonemang ovan). Det talar för att hänvisa till kraven på klimatbonusbilar, vilket också är de miljökrav som numera används som miljöbil i Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Ytterligare ett argument för detta är att transportstyrelsen redan idag kan slå i vägtrafikregistret för att avgöra om en bil uppfyller kravet på klimatbonusbil. Det är vidare en fördel att dessa miljökrav redan används i flera andra sammanhang eftersom det annars riskerar att bli svårt att följa vilka krav som gäller i vilket sammanhang – för såväl fordonsleverantörer, delningspoolsföretag som bilkunder.

Att ställa trafiksäkerhetskrav som går lätt att följa upp är en större utmaning. Särskilda säkerhetskrav, t ex att fordon ska klara viss nivå enligt Euro NCAP, eller ha viss säkerhetsutrustning såsom säkerhetsbälte i buss, alkoholås, etcetera kan ställas, och ställs också, i upphandlingar. Denna typ av krav är däremot inte möjliga att kontrollera utifrån registreringsnumret, eftersom dessa uppgifter inte registreras och därför inte heller finns i något register kopplat till registreringsnummer.

Miljöförvaltningen anser därför att det är tillräckligt att delningsfordon har samma krav på säkerhet som andra bilar, men är positiva till att miljökrav via t ex hänvisning till bestämmelserna för klimatbonusbil.

Tilläggsavtal och utmärkning av parkeringsplatser för motorfordonspooler

Miljöförvaltningen instämmer med utredningen om att tilläggstavlan T22 Text ska användas för att märka ut parkeringsplatser för delningsfordon. Texten ”delningsfordon” bör anges på tilläggstavlan.

Det är dock mycket viktigt att tilläggstavlan ”delningsfordon” ska vara möjlig att användas i kombination med vägmärke T24 Laddplats då det för att klara miljömålen är nödvändigt med en alltmer elektrificerad fordonsflotta. Parkeringsplatsen är den mest attraktiva laddplatsen och det är viktigt att kunna erbjuda laddning på parkeringsplatser för delningsfordon.

Likasa ska t.ex. vägmärken som anger fordonsslag som S3 Personbil, S7 Motorcykel kunna användas i kombination med tilläggstavla T22 Delningsfordon.

#### Informationsinsatser

Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Miljöförvaltningens bedömning är att informationsinsatser kan vara viktiga för såväl normförskjutning och beteendeförändring. För att informationen ska kännas angelägen och motiverande för mottagaren bör den vara så lokal som möjligt och avsändaren bör vara nära mottagaren.

Det är bra om nationella myndigheter bidrar med information om delningstjänster. Effekten av informationsinsatser ökar mångfald om andra, starkare styrmedel samtidigt tydligt och påtagligt styr mot det önskade beteendet.

Det är svårt att som nationell myndighet informera fram ett förändrat beteende. Inte minst om det innebär en övergång till något som av målgruppen uppfattas som dyrare eller krångligare än det man redan är van vid.

Det är därför också viktigt med fortsatt ekonomiskt stöd till det omfattande lokala arbete som bedrivs av bland annat många kommuner för att inspirera och engagera medborgare. Insatser som med handfasta guider, marknadsöversikter, karttjänster som guidar till stationer för delningsfordon och mobilitetshubbar lokalt samt konkreta prova-på och demo-projekt hjälper medborgarna att skapa och sprida egna erfarenheter och upplevelser av delningsfordon. Stockholms stad driver t ex en webbplats; [utanegenbil.se](http://utanegenbil.se); med allt stockholmarna behöver veta för att klara sig utan egen bil. Vidare genomförs olika prova-på-satsningar där delningstjänster ingår inom ramen för den regionala klimat-och energirådgivningen.

#### Kombinerade mobilitetstjänster och mobilitetsstationer

Utredningen bedömer att framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och mobilitetsstationer är av stor vikt för att främja motorfordonspoolernas tillväxt och en viktig del i omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Miljöförvaltningen delar utredningens bedömning, liksom att en väl fungerande kollektivtrafik utgör grunden för hållbar mobilitet och vill även framhålla cykel och gång som viktiga beståndsdelar. Mobilitet som tjänst, eller tjänster för kombinerad mobilitet som det också kallas kan göra det lättare för trafikanten att hitta egna lämpliga kombinationer av olika transportslag. Möjligheten att kombinera behövs för att fullt ut ersätta den egna bilen. Miljöförvaltningen anser att en av de viktigaste åtgärderna för att gynna framväxten av kombinerade mobilitetstjänster är gemensamma planeringsverktyg och gemensamma biljettsystem. Därför bör det gemensamma biljettsystem för kollektivtrafiken som nu ska tas fram även ge möjlighet för kompletterande mobilitetstjänster att ansluta sig. Även mobilitetsstationer, där olika resmöjligheter möts, stöttar denna utveckling.

Men även med mobilitetsstationer behöver poolföretagen i dagsläget tillgång till förhyrda parkeringsplatser. Kunderna å sin sida behöver känna sig säkra på vilka tjänster som finns stationerade på den aktuella stationen. Kunderna behöver veta att det t ex är möjligt att lämna poolbilen vid mobilitetsstationen där t ex kollektivtrafiken ansluter. Därför testas Stockholms stad, via det kommunala bolaget Stockholm parkering nu mobilitetsgarage i centrala lägen i staden. Svårare har varit att inkludera bilpooler på allmän plats, att det inte går att ha



förhyrda bilpoolsplatser på allmän platsmark, men väl stationer för kommunala låncyklar, parkeringsytor för elsparkcyklar, hållplatser för buss och taxistolpar.

I praktiken finns i en storstad som Stockholm redan nu ett flertal riktigt bra knutpunkter där många trafikslag möts, och fler kan och kommer att skapas. Dock har det hittills varit trögt att etablera bilpoolsplatser vid knutpunkterna. Trögheten beror på att det är svårt att hyra parkeringsplats på tomtmark, och otillåtet på gatumark i anslutning till knutpunkterna.

## Trafikkontoret

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen besvaras med ett kontorsyttrande eftersom remisstiden är för kort för att medge nämndbehandling.

Kontoret är positivt till en utredning vars syfte är att underlätta för delningsfordon. Det är i linje med stadens ambition att öka möjligheterna till ett effektivt transportsystem och en attraktiv stad att leva och vistas i. Nedan följer en redovisning av kontorets synpunkter och bedömning av utredningens förslag, ett i taget.

En lag om motorfordonspooler

Kontoret ställer sig positivt till utredningens förslag om att införa en lag om motorfordonspooler vars syfte är att främja användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Reserverade parkeringsplatser för delningstjänster

Utredningen föreslår att kommunen ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. På sådana parkeringsplatser ska andra fordon inte få parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning. Kontoret är positivt till denna möjlighet vilket ger kommunen större möjligheter att styra mot en högre bilpoolsanvändning.

Vidare föreslår utredningen att någon möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika fordon inte bör införas. Trafikkontoret instämmer i att de parkeringsplatser som reserveras för delningsfordon ska vara tillgängliga för alla delningsfordon oavsett vem som äger och tillhandahåller dessa. Att reservera platser för delningsfordon på gatumark som endast några fordon är knutna till, t.ex. ett visst företag, strider mot de principer som styr användandet av den allmänna platsmarken. Ska endast några specifika fordon få nyttja platsen ska detta endast kunna tillhandahållas på tomtmark.

En svårighet värd att belysa är dock att huvuddelen av bilpoolsföretagen i Stockholm i dagsläget bygger på en stationär affärsmodell vilken har sin grund i att kunderna vet var bilpoolsbilarna finns och därmed i förväg kan välja att ansluta sig till en bilpool som garanterat finns i dennes närhet. I ett längre perspektiv då det finns många bilpoolsbilar och platser att välja på kanske den friflytande lösningen blir mer dominerande på marknaden, men det kan finnas en risk att det större utbudet av bilpoolsbilar som utredningen hoppas på uteblir i den närmaste framtiden och att omställningen tar längre tid.

Sänkning av parkeringsavgifter på de reserverade platserna

Utredningen föreslår att inte ges möjlighet till sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon. Trafikkontoret instämmer i resonemanget som förs i betänkandet men ser att det kan komma att innebära att de reserverade platserna på gatumark inte kommer att användas i någon större utsträckning.

Det finns givetvis fördelar för bilföraren att veta att på vissa gatuavsnitt finns ett antal reserverade p-platser. Samtidigt vill bilförare av förklarliga skäl stå så nära målpunkten som möjligt. Om parkeringsavgifterna är desamma på de reserverade platserna som på intilliggande parkeringsplatser spelar det inte så stor roll vilken plats som bilen parkeras på. Det finns således en risk att de reserverade platserna på gatumark, med samma

parkeringsavgift som övriga platser i området, kommer att stå tomma, vilket både innebär ett sämre utnyttjande av kommunens mark och minskade parkeringsintäkter. I Stockholms innerstad innebär en outnyttjad parkeringsplats förlorade intäkter på ca 30-100 000 kronor per år. För att uppmuntra bildelning, och i förlängningen också ordna trafiken, bör kommunerna ha möjlighet att besluta om reducerad parkeringsavgift på dessa parkeringsplatser.

#### Parkeringstillstånd för delningsfordon

Utredningen föreslår att frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon ska prövas av kommunen. Trafikkontoret håller inte med om att parkeringstillstånd för delningsfordon ska prövas av kommunen, utan anser att det finns fler fördelar med att fordonen godkänns av transportstyrelsen och registreras i vägtrafikregistret som ett delningsfordon. Det resonemanget förs i betänkandet, men föreslås inte. I Storstockholm ingår ett flertal kommuner. Solna, Sundbyberg, Nacka, Tyresö, Huddinge, Botkyrka, Lidingö, Järfälla, Ekerö är några av de kommuner som gränsar till Stockholms stad. Vissa av dem saknar naturliga avgränsningar som vattendrag etc. Solna och Sundbyberg utgör också en del av regionens kärna och är delvis en förlängning av Stockholms innerstad. Likaså finns ett antal stormarknader och andra anläggningar placerade i Stockholms grannkommuner. För att delningsfordonen ska kunna användas och parkeras även i grannkommuner så finns stora fördelar att parkeringsvakten kan kontrollera mot vägtrafikregistret att fordonet är ett delningsfordon som har rätt att parkera på platsen.

Att ha dekalering eller andra fysiska tillstånd liggande i bilen, synliga utifrån, är något som är såväl förlegat som osäkert. Det tillstånd som idag finns för rörelsehindrade, är inte en dekalering som betänkandet beskriver, utan ett tillstånd vars utformning är fastställt av EU d.v.s. samma riktlinjer gäller för dessa tillstånd inom hela EU. Trots att tillståndet är försett med hologram så förfalskas det i stor utsträckning. Tillståndet är heller inte knutet till ett speciellt bilnummer utan till den person som beviljats det, tillståndet kan således användas oavsett i vilken bil personen färdas. Tillståndet för rörelsehindrade kan inte jämföras med den typ av fysiska tillstånd eller dekalering som betänkandet föreslår att varje kommun ska utfärda till delningsfordonen, som ju föreslås följa fordonet, inte personen. Om syftet med delningsfordonen ska uppnås behöver fordonen kunna färdas och parkeras över kommungränserna. En prövning som görs av kommuner skulle således innebära att varje kommun i Sverige hade sina egna tillstånd eller dekalering, vilket inte skulle gå att kontrollera för parkeringsvakten. Om kommunerna ska pröva detta samt tillhandahålla ett parkeringstillstånd så krävs ett nationellt sådant. Trafikkontoret ställer sig emot förslaget till fysiska tillstånd eller dekalering eftersom det av erfarenhet har inneburit problem. De bleks av solen, förfalskas, stjäls, ramlar ner, klistermärken lossnar osv.

Kommunspecifika digitala tillstånd är också orimligt då det inte finns någon nationell standard för datateknisk utformning och kontroll av dessa. Kommunerna har sina egna stödsystem och handdatorer för kontroll av parkerade fordon. Sammantaget väger fördelarna för att detta hanteras av Transportstyrelsen och kontrolleras i vägtrafikregistret tungt. Vid parkering på samtliga andra reserverade platser för olika fordonsslag som t.ex. buss, lastbil, MC, husbil osv kontrolleras fordonsslaget alltid via vägtrafikregistret, vilket även det talar för samma princip i dessa fall.

En annan aspekt att ta hänsyn till är att parkeringsplatser för delningsfordon också kan anordnas på tomtmark. En kommun som inte har parkering för delningsfordon på den allmänna platsmarken kommer som förslaget är utformat, att trots det, få pröva om fordon är delningsfordon. I de fallen blir det kommunen som ska avgöra om fordon uppfyller kriterierna för att nyttja parkeringsplatser på tomtmark. Detta pekar också på vikten att transportstyrelsen ska fastställa vilka fordon som är delningsfordon och föra in detta i vägtrafikregistret.

#### Föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav

Utredningen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav för delningsfordon. Kontoret

instämmer i att miljö- och trafiksäkerhetskrav inte bör införas i lagen utan att de istället kan meddelas genom hänvisning till föreskrifter.

#### Möjlighet till flytt av fordon

Kontoret instämmer att det som utredningen föreslår inte behöver införas någon bestämmelse avseende möjligheten att flytta ett fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på en parkeringsplats som är reserverad för delningsfordon. Befintliga bestämmelser om flyttning av fordon bedöms i de flesta fall som fullt tillräckliga.

#### Tilläggstavlor och utmärkning av parkeringsplatser för motorfordonspooler

Kontoret instämmer med utredningen om att tilläggstavlan T22 Text ska användas för att märka ut parkeringsplatser för delningsfordon. Texten ”delningsfordon” bör anges på tilläggstavlan.

Det är dock viktigt att tilläggstavlan ”delningsfordon” ska vara möjlig att användas i kombination med vägmärke T24 Laddplats då det för att klara miljömålen är nödvändigt med en alltmer elektrificerad fordonsflotta.

Likaså ska t.ex. vägmärken som anger fordonsslag som S3 Personbil, S7 Motorcykel kunna användas i kombination med tilläggstavla T22 Delningsfordon.

#### Informationsinsatser

Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen hos konsumenterna om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Kontorets bedömning är att informationsinsatser kan vara viktiga för såväl normförskjutning och beteendeförändring. För att informationen ska kännas angelägen och motiverande för mottagaren bör den vara så lokal som möjligt och avsändaren bör vara nära mottagaren.

Det är bra om nationella myndigheter bidrar med information om delningstjänster. Effekten av informationsinsatser ökar mångfald om andra, starkare, styrmedel samtidigt tydligt och påtagligt styr mot det önskade beteendet.

Å andra sidan är det mycket svårt att som nationell myndighet informera fram ett förändrat beteende. Inte minst om det innebär en övergång till något som målgruppen uppfattar som dyrare eller krångligare än nuvarande situation. Det är därför minst lika viktigt med fortsatt ekonomiskt stöd till det omfattande lokala arbetet som bedrivs av bland annat många kommuner för att inspirera och engagera medborgarna. Insatser som med handfasta guider, marknadsöversikter, karttjänster som guider till stationer för delningsfordon och mobilitetshubbar samt konkreta prova-på och demo-projekt hjälper medborgarna att skapa och sprida egna erfarenheter och upplevelser av delningsfordon.