



2017-05-31

Ert dnr: M2017/00779/Ke

m.registrator@regeringskansliet.se
Annika.lofgren@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående utredningen om Styrmedel för att förebygga uppkomst av avfall i syfte att främja en cirkulär ekonomi, dir. 2016:3

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av utredningens förslag

Utredningen föreslår att det ska införas lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon, vilka ska kunna användas som grund för statliga eller lokala stimulansåtgärder. Fordon ska efter prövning av Transportstyrelsen kunna registreras som allmänt tillgängligt bilpoolsfordon i trafikregistret. I betänkandet föreslås även att kommuner ska ges möjlighet att upplåta gatumark som bilpoolspartering, genom lokala trafikföreskrifter. Kommunen bör också ges rätt att reservera bilpoolspartering för specifikt utpekade fordon.

Följande kriterier föreslås:

1. Fordonet ska vara allmänt tillgängligt att hyra för allmänhet, företag och organisationer minst 120 timmar per vecka.
2. Uthyrningen ska ske på timbasis och minsta bokningsbara tid ska inte överstiga en timme.
3. Fordonet ska genom självbetjäning vara tillgängligt att boka, låsa upp och använda dygnet runt.
4. Uthyraren ska tillhandahålla allmänt tillgänglig kontaktinformation och information om tjänstens upplägg, villkor och krav. Informationen ska vara enkel att förstå för allmänheten och innehålla alla nödvändiga uppgifter för att ansluta till tjänsten.
5. Prissättningen får inte vara oskäligt hög i förhållande till kostnader för bedrivandet av verksamheten.

Syftet med förslaget är att göra det möjligt för statliga och lokala beslutsfattare att urskilja de bilpoolstjänster som genom sin utformning bidrar till störst samhällsnyttor.



2017-05-31

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till utredningens förslag om lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon. Under förutsättning att framkomligheten för kollektivtrafiken inte försämras ställer sig Svensk Kollektivtrafik även positiv till att kommuner ska ges möjlighet att avsätta gatumark som bilpoolsparkering genom lokala trafikföreskrifter samt att kommunen ges rätt att reservera bilpoolsparkering för specifikt utpekade fordon.

Svensk Kollektivtrafik anser dock att utredningens beskrivning av bilpoolers effekter på kollektivtrafikresandet borde ha varit mer nyanserad. Utredningen skriver t.ex. att "Bilpooler har visat sig leda till att bil i första hand används när den verkligen behövs och andra trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik används i högre utsträckning."¹ och att "Om ökad användning av bilpooler även resulterar i ökat resande med kollektivtrafiken, vilket utländska studier tyder på, ... får kollektivtrafiken fler resenärer."²

Studier på området ger en delvis annan bild. Dessa pekar istället på att bilpoolers effekter på bil- och kollektivtrafikresande till stor del beror på vilken typ av bilpool det rör sig om och hur medlemmarnas resvanor såg ut innan de gick med i bilpoolen.

Flera studier pekar på att medlemmar i stationsbaserade bilpooler ökar sitt resande med kollektivtrafik, jämfört med innan de gick med i bilpoolen. En undersökning av drygt 6000 bilpoolsmedlemmar i Kanada och USA visar att vissa medlemmar ökade sitt kollektivtrafikresande, medan något fler medlemmar minskade det, men att de flesta reste kollektivt lika mycket vid undersökningstillfället som innan medlemskapet. De som ökade sitt kollektivtrafikresande var i stor utsträckning sådana som ägde egen bil när de gick med i bilpoolen, medan de som minskade sitt kollektivtrafikresande var sådana som inte ägde egen bil.

När det gäller friflytande bilpooler, och stationsbaserade bilpooler som tillåter envägshyra, visar den absoluta merparten av befintliga undersökningar på minskat kollektivtrafikresande, jämfört med innan man gick med i bilpoolen.³

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius

VD

¹ S. 226

² S. 233

³ S.34-35, Trafikanalys (2016) Nya tjänster för delad mobilitet. Rapport 2016:15