

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

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss

Utredningen SOU 2020:22 bedömer att de föreslagna åtgärderna bidrar till att fler hushåll delar på användningen av motorfordon samt att detta kan förväntas minska bilanvändningen och körsträckorna med bil. Därigenom kan också utsläppen av koldioxid och luftföroreningar minska. De föreslagna åtgärderna väntas i första hand öka antalet delningsfordon i större städer. Mindre orter och landsbygden bedöms inte påverkas av utredningens förslag. Man bedömer också att förslaget kan gynna kvinnor och utrikesfödda med lägre inkomster.

VTI:s synpunkt: Förslagen kan vara positiva i områden där det råder trängsel i kollektivtrafiken, men i områden med lägre belägningsgrad kan det på sikt leda till sämre möjligheter att upprätthålla en god service i kollektivtrafiken. Det i sin tur leder till försämrad tillgänglighet för personer som förlitar sig på kollektivtrafiken för att lösa sina transportbehov (jfr. Titheridge, m.fl. 2014; Golub & Martens, 2014). En rapport från Trafikanalys (2016) pekar på att tjänster som bilpooler konkurrerar med kollektivtrafiken. Dessa tjänster drar till sig resenärer som annars skulle ha rest med exempelvis buss eller tunnelbana. Men bilpooler kan också, beroende på utformningen av tjänsten, komplettera kollektivtrafiken (Trafikanalys, 2016, jfr. SOU 2020:22, avsnitt 3.3.4).

Synpunkter på förslagets inverkan på jämlikhet och integration

Utredningen bedömer att jämställdheten mellan könen och integrationen kan påverkas positivt av förslaget med hänvisning till att kvinnor och utrikesfödda är överrepresenterade bland de personer som inte har råd att äga bil (SOU 2020:22, avsnitt 13.21). Studier som utredningen refererar till visar emellertid att de hushåll som ansluter sig till bilpooler har förhållandevis hög inkomst, hög utbildning och att yngre hushåll är överrepresenterade (SOU 2020:22, avsnitt 5.5).

VTI:s synpunkt: Låginkomsttagares mobilitetsmönster skiljer sig väsentligt från mer privilegierade grupper mobilitetsmönster (jfr. Lucas m.fl. 2016, 2018; Trafikanalys, 2018). Grupper med låg inkomst spenderar en större del av sin inkomst på transporttjänster samtidigt som de har den sämsta tillgången till, och lägsta kvaliteten, på de tjänster som är tillgängliga (Joelsson, m.fl. 2021). Studier visar att hushåll med låga disponibla inkomster har svårare att nyttja abonnemangssystem som bygger på att kunden betalar en grundsumma för att kunna nyttja systemet för resor under en längre tid (Bondemark m.fl. 2020). Bilpoolstjänsterna enligt förslaget i SOU 2020:22, bygger på att kunden kan betala dels en abonnemangsavgift för att ingå i ett delningssystem, dels en avgift per resa. VTI:s bedömning är att personer med låg disponibel inkomst inte skulle gynnas av bilpoolstjänsterna. Den

som redan har lite pengar att röra sig med har ofta svårt att avsätta en större summa för att abonnera på en tjänst

Synpunkter på förslaget om att ge kommuner möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler

Utredningen föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att med lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). De reserverade platserna ska prissättas till samma pris som övrig parkering.

VTI: synpunkt utifrån samhällsekonomiska bedömningar: En reservation av bestämda parkeringsplatser för bilpoolsbilar leder till låsningar och mindre effektivt utnyttjande av tillgänglig parkering. En prissättning av parkering som gjorde det lätt för alla som önskar parkering att finna en plats är ett bättre alternativ. Ett enkelt sätt att styra mot ökad tillgänglighet till parkering är att höja parkeringsavgifterna för all parkering. Samtidigt minskar incitamenten att äga bilar i större städer och incitamenten att använda bilpoolsbilar ökar. Ju mer bilpoolsbilarna används desto mindre står de parkerade och bilpoolsföretagens kostnader minskar.

Det saknas idag sammanställningar av beläggning på parkeringsplatser på allmän mark och på mark som förvaltas av kommunala parkeringsbolag. I två städer, Stockholm och Uppsala, har kommunerna antagit policys som innebär att kommunen ska sikta mot högst 80 procents beläggning på kommunens parkeringsplatser på allmän mark. Syftet är att minimera söktrafik för att hitta parkering och som uppskattas stå för upp till 20 procent av luftföroreningar i stora städer. Kommunerna följer dock inte sina egna policys. Därför är beläggningen, enligt kommunernas egna uppföljningar, ofta 90 procent och ibland till och med upp mot 100 procent.

VTI:s bedömning av effekterna på körsträckor och koldioxidutsläpp av bilpoolsbilar

Utredningen bedömer att de föreslagna åtgärderna på sikt kan medföra en ökning med 600 bilar och 5 400 medlemmar i motorfordonspoolerna. Detta innebär att de föreslagna åtgärderna bedöms kunna bidra till att koldioxidutsläppen på lång sikt minskar med omkring 1 620 ton per år. Denna bedömning (avsnitt 13.6.1 och 13.6.2) vilar tungt på en studie från 2006 som redovisade effekter av bilpoolen Mobility i Schweiz (Haefeli m.fl., 2006). Enligt studien minskade antalet årligen körda fordonskilometer med omkring 27 procent (från 550 till 400 mil i genomsnitt) för aktiva bilpoolsanvändare, vilket framstår som högt i förhållande till flera av de studier som utredningen refererar till i avsnitt 3.3.2 (t.ex. Martin & Shaheen, 2016; Shaheen m.fl., 2019). Den empiriska litteraturen gällande effekter av bildelningssystem är osäker och kan överskatta effekter av bildelningssystem eftersom självselekteringseffekter som har att göra med att individer som går med i bilpooler skiljer sig från individer som inte gör det, sällan adresseras i analyserna (Merkel, 2019). Mishra m.fl. (2019) visar att mer robusta metoder som explicit adresserar faktorer som snedvrider resultaten visar på mycket mindre effekter. Till exempel visar Mishra m.fl. (2019) att även om bilinnehavet minskar något för dem som väljer att ansluta sig till en bilpool, så är effekten på dessa individers kollektiva resande, cykling och gång icke-signifikant. Litteraturens osäkerhet i termer av stora variationer i effektsamband mellan studier samt metodologiska brister motiverar försiktighet i utredningens konsekvensanalys.

Det framgår av utredningen och referensmaterialet att bilpoolers effekt på individers körsträckor beror i hög utsträckning på om individerna redan har tillgång till bil. Istället för att använda effektsamband som, vilket medges i utredningen, ”långtifrån säkert kan sägas gälla för svenska förhållanden i dag”

(sid. 150), hade det varit förtjänstfullt att utifrån senare litteratur på området försöka uppskatta i vilken grad forskningsresultaten är tillämpbara för utredningens konsekvensanalys.

VTI:s synpunkter avseende uppskattningar av samhällsekonomiska effekter

Med det aktuella ASEK-värdet på koldioxidutsläpp på 7 kronor per kg värderas denna minskning till 11,4 mkr. Om koldioxidutsläpp i stället värderas till det värde som riksdagen tycker att man bör belasta biltrafiken med genom bränsleskatter, 1,5 kronor per kg, blir värdet 2,5 mkr.

Utredningen gör en ansats till en samhällsekonomisk analys av förslaget. Där görs inget försök att skatta effektivitetsförlusterna av att reservera parkeringsplatser. Därför ges nedan två enkla räkneexempel för att indikera hur detta skulle kunna göras. Utredningen gör tyvärr ingen jämförelse av utredningsförslaget med en faktisk tillämpning av städernas befintliga policier för parkering som är ett alternativ till den föreslagna åtgärden.

Om antalet parkeringsplatser som reserveras för bilpoolbilar är exempelvis 600 kan dessa antas tränga undan motsvarande antal parkeringsplatser för övriga parkerare. Denna undanträngning kan värderas till de undanträngda parkerarnas genomsnittliga konsumentöverskott. Om vi antar att den totala värderingen motsvarar 1,2 gånger priset på boendeparkering blir den genomsnittliga välfärdsförlusten för dessa parkerare cirka 0,2 gånger priset på boendeparkering ett år (i Stockholms innerstad 12*1100 kr). Beaktar vi att platserna endast skulle varit belagda 80 procent av tiden blir undanträngningsvärdet $12*1100*0,8*600*0,2=1,3$ mkr

Värderas istället parkeringen till timtaxan i Taxezon 3 i Stockholm, 15 kr per tim mellan 7 och 19, blir undanträngningsvärdet betydligt högre (20 kr per timme i område B i Uppsala). Det blir då cirka $12*20*12*15*600*0,8*0,2=4,1$ mkr

Det betyder att välfärdsvinsten vid högt värde på koldioxidutsläpp motiverar välfärdskostnaden för åtgärden. Vid det lägre värdet på utsläpp blir vinsten så liten att kostnaden är nästan dubbelt så stor som värdet av minskningen.

Det starkaste skälet mot åtgärden är dock att en tillämpning av städernas parkeringspolicys skulle göra åtgärden överflödigt. Om regeringen vill gynna parkering för bilpooler kan således nationella riktlinjer för parkeringsprissättning övervägas.

Synpunkter om förslag om information om resurseffektivt och hållbart resande

Utredningen SOU 2020:22 föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen hos konsumenterna om hållbart resande.

Synpunkt: Frågor om att med offentliga åtgärder stimulera användningen av bilpooler har en koppling till klimatfrågan, som är en av regeringens högst prioriterade frågor, men den bör också kopplas till ett större sammanhang av mobilitetstjänster, inklusive kollektivtrafik, samt incitament för att frigöra ytor för cykel-, gång och stadsutveckling i de större och medelstora städerna. VTI stöder förslaget att satsa mer på information och kunskapshöjande aktiviteter om delning och vad delningen kan få för positiva effekter i ett transportpolitiskt perspektiv.

I detta ärende har generaldirektören Tomas Svensson beslutat. Föredragande har varit forskningschefen Jessica Berg. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: Seniora forskarna Lena Levin och Roger Pyddoke samt forskare Axel Merkel.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Bilaga 1 Referenser

Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Freij, K. (2020). Is it expensive to be poor?: the case of public transport in Sweden. *Transportation*, 10.1007/s11116-020-10145-5 (DOI)

Golub, A., & Martens, K. (2014) Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans. *Journal of Transport Geography*, 41, 10–20.

Haefeli, U., Matti, D., Schreyer, C. & Maibach, M. (2006). Evaluation Car-Sharing, Bundesamt für Energie BFE, September 2006.

Joelsson, T., Fridén Syrjäpalo, L., Henriksson, M., & Balkmar, D. (2021, u.u.). Vardagen i rörelse: En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa. VTI-rapport.

Lucas, K., Philips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A*, 116, 622–634.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social Consequences. *Transport*, 169, TR6.

Martin, E. & Shaheen, S. (2016). Impacts of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities. *Transportation Sustainability Research Center*, Berkely, CA.

Merkel, A. (2020). Bygger transportsektorns utsläppsmål på välgrundade antaganden om framtidens trafikarbete på väg? VTI Working Paper 2020:3

Mishra, G. S., Mokhtarian, P. L., Clewlow, R. R., & Widaman, K. F. (2019). Addressing the joint occurrence of self-selection and simultaneity biases in the estimation of program effects based on cross-sectional observational surveys: case study of travel behavior effects in carsharing. *Transportation*, 46(1), 95-123.

Shaheen, S., Cohen, A. & Farrar, E. (2019). Carsharing's Impact and Future, *Transportation Sustainability Research Center*, Volume 4, s. 87–120.

Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Oviedo Hernández, D., & Ye, R. (2014). Transport and Poverty. A review of the evidence. University College London.

Trafikanalys. (2018). Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper. PM 2018:9.

Trafikanalys. (2016). Nya tjänster för delad mobilitet, Rapport 2016:15.