

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [fi.sba.spn@regeringskansliet.se](mailto:fi.sba.spn@regeringskansliet.se)

Diarienummer: Fi2021/01486

12 september 2021

## Stärkt planering för en hållbar utveckling SOU 2021:23

### Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en koldioxidreduktion i transportsektorn till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 80 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Städer växer och förtätas, våra mobilitetsmönster förändras men nuvarande planeringsnormer gynnar en bilburen mobilitet. 2030-sekretariatet ser mycket positivt på utredningens fokus på transporteffektivitet som en nödvändig del för att klara klimatomställningen. Beteendeförändringar och livsstilsförändringar, inte minst på vardagsnivå, beräknas stå för cirka en tredjedel av de utsläppsminskningar som måste till för att Sverige ska nå klimatmålet för transportsektorn 2030. Utsläppen av växthusgaser kan minska genom en transporteffektiv samhällsstruktur med sammanhållen bebyggelse och förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik, större andel elfordon och fordon med låga utsläpp samt effektivare och mer samordnade godstransporter.

2030-sekretariatet är positiva till normförskjutningen från egen bil till mobilitet och ett ökat fokus på hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varu-transport kan tillgodoses istället för hur många parkeringsplatser som behövs.

Merparten av alla resor börjar och slutar vid en fastighet, antingen bostaden eller olika sorters verksamhetslokaler och vilka mobilitetslösningar och infrastruktur som erbjuds påverkar våra resmönster och resvanor. Även om färdmedelsvalet ofta sker i direkt anslutning till hemmet så behöver samhällsplaneringen bidra till ett mer transportsnålt samhälle där nya bostäder byggs i kollektivtrafiknära lägen och där skolor, fritidsaktiviteter, service och arbetsplatser förläggs i anslutning till där människor bor. Det måste vara lätt att göra rätt.

För att klara klimatmålen och få en effekt i närtid måste framförallt den befintliga bebyggelsen och mobilitetssystemen förändras genom lagstiftning som underlättar

delning av fordon, åtgärder som bryter invanda beteenden, påverkar våra resvanor, val av färdstätt och framförallt vår inställning till den privata bilen som norm.

## Om utredningen

Utredningen är ett tilläggsdirektiv till utredningen *Samordning för bostadsbyggande om stärkt planering för hållbar utveckling* med uppdrag att se över plan- och bygglagen (PBL) för att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter och främja hållbara stadsmiljöer där:

- transportfrågor behöver beaktas i högre grad genom planläggning
- bättre förutsättningar för genomförande av åtgärder som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter behöver skapas
- kommuner bör kunna avstå från att kräva utrymme för parkering i högre utsträckning än idag

Utredningen hade också i uppdrag att undersöka utvecklade avtalsformer för hur byggherrar, fastighetsägare och verksamhetsutövare i samverkan med det allmänna i samband med planering enligt PBL kan samverka så att åtgärder för ökad transporteffektivitet och minskad miljö- och klimatpåverkan kan uppnås.

## Utredningen föreslår i korthet:

Ändringar i Plan och bygglagen , PBL, som innebär:

- att ny bebyggelse ska vara samlad så att behovet av person- och varustransporter hålls på en så låg nivå som möjligt och att befintlig infrastruktur utnyttjas
- att bostäder och verksamheter ska vara tillgängliga med gång, cykel och olika energieffektiva och miljövänliga transportslag.

för att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet, minskad miljö- och klimatpåverkan och ge bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara varustransporter.

- att kommunen får bestämma krav på mobilitetsåtgärder i detaljplan och att planbeskrivningen skall innehålla en redogörelse för hur detaljplanen uppfyller kraven på transporteffektivitet. Detta innebär att kommunen, i högre utsträckning än i dag, kan avstå från att kräva att tomter ska ordnas så att det finns utrymme för parkering av bil för enskilt bruk.
- att kommuner får ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjlighet att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Med mobilitetstjänst avses tjänst för persontransporter eller för leverans och tillfällig förvaring av varor.
- att en ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningskedet införs. Syftet är att

främjar tillgång till mobilitetåtgärder och mobilitetstjänster samt hushållning med mark och stadsmiljö.

Utredningen föreslår också att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur för att höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur.

## 2030-sekretariatets kommentarer

2030-sekretariatet stödjer förslagen i utredningen och vill se föreslagna lagändringar genomförda snarast. Vi bedömer att förslagen stärker förutsättningarna för hållbar stadsplanering, ökad transporteffektivitet och att det finns en stor potential i att effektivisera transporter på sätt som värnar och gynnar god tillgänglighet och samtidigt skapar mer attraktiva och hållbara livsmiljöer. Med nya mobilitetslösningar ökar fastighetsägarnas och kommunernas möjligheter att ta fram förslag som både är kund- och platsanpassade och som kan utvecklas i takt med att nya hållbara mobilitetserbjudanden når marknaden.

I nuvarande lagstiftning finns redan idag möjligheter för kommunerna att arbeta med flexibla parkeringstal om byggherrar och fastighetsägare i ett tidigt skede utreder mobilitetsåtgärder och mobilitetslösningar som underlag för bedömning av lämpligt antal parkeringsplatser. Bristen på kunskap gör dock att många kommunerna inte vet hur de ska hantera parkering på annat sätt än de alltid har gjort. Flera kommuner har uttryckt behov av tydligare styrmedel och regelverk för parkeringsplaneringen där utredningens förslag ger ett tydligare beslutsstöd. Med förslaget får också exploatörer som verkar i flera kommuner liknande förutsättningar överallt där de verkar.

Ändringarna ger kommunerna ett bättre beslutsstöd för en ökad transporteffektivitet men vi bedömer att det krävs åtgärder inriktade mot alla verksamma aktörer i processen för att öka kunskapen om sambanden mellan mobilitet, tillgänglighet och bebyggelseutveckling.

Föreslagna förändringar i PBL är inte är tvingande utan syftar till att skapa förutsättningar för kommunerna att kunna avstå från att ställa krav på att tillgodose parkeringsbehov inom enskilda fastigheter. Utredningen överlämnar mycket till kommunerna att själva bestämma hur de väljer att detaljplanera ur ett transporteffektivt perspektiv vilket i grunden är positivt och möjliggör ett perspektivskifte i stadsutvecklingen och mobilitetsplaneringen.

Dock kan inte en enskild detaljplan ställa krav på hållbar bebyggelsestruktur och transporteffektivitet då frågan om mobilitetsåtgärder i första hand bör hanteras inom ramen för den stärkta fördjupade översiktliga planeringen med stöd i både regional fysisk planering och planering av statlig infrastruktur där lokaliserings- och transportmönster i stor utsträckning avgörs långsiktigt.

2030-sekretariatet stödjer därför förslaget att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar transport- och bebyggelseutveckling.

Resmönster och transportvanor utvecklas tidigt och är svåra att förändra i senare skeden. En verkligt beteendepåverkande åtgärd är att ha åtgärderna och tjänsterna på plats när användarna flyttar in i de nya bostäderna/lokalerna. En nyexploatering utan mobilitetstjänster på plats gör att användaren blir hänvisad till befintliga transportalternativ, där bil för eget bruk blir ett sannolikt val.

Utredningen ger inte svar på hur kommuner ska få till långsiktigt hållbara avtal med exploatörer och fastighetsägare, som säkrar alternativa lösningar till att ordna parkering i anslutning till nya verksamheter eller bostäder. Det saknas bindande styrmedel och utredningen förlitar sig på frivillighet i alltför stor utsträckning vilket utgör en risk för att uppnå det som utredningen syftar till -ökad transporteffektivitet, tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Hur avtalen ska utformas behöver utredas liksom konsekvenserna om de inte följs för här finns flera inbyggda risker för kommunerna.

Vi bedömer att förslaget om lag om mobilitetskartläggning, som inte omfattas av denna remiss, vore ett bra och viktigt komplement till PBL för att kunna följa upp effekterna av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.

Göteborg den 12 september 2021

Maria Stenström

2030-sekretariatet