

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare
Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Stefan Engdahl, Planering
Lennart Kalander, Nationell Planering
Rami Yones, Nationell
Samhällsplanering

Svar på remiss gällande delar av betänkande SOU 2021:23 ”Stärkt planering för en hållbar utveckling”, (Fi2021/01486)

Sammanfattning

Trafikverket ser positivt på betänkandets ambition att ersätta bilens särställning i lagstiftningen med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Det är värdefullt att fokus flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransport kan tillgodoses.

Viktigaste synpunkterna;

- Det är angeläget att det görs beskrivningar avseende konsekvenser på trafikarbetet och på kapaciteten i omkringliggande infrastruktur. Alltför ofta drabbas väghållaren av överskridanden av kapaciteten i tätorter som följd av inte helt genomtänkt ny bebyggelse och därmed ny trafikallsträng.
- Det är bra att det ska kunna upprättas avtal mellan kommun och fastighetsägare avseende parkeringsplatser, om att exempelvis tillhandahålla plats för bilpooler och åtgärder som kan underlätta hemleveranser. Det är också positivt att bilismen ska bära sina egna kostnader och att det därför inte ska finnas subventionerade garage- eller parkeringsplatser i ett bostadsområde.
- Trafikverket saknar förklaring till varför utredningen anser det vara så viktigt att minska privatbilismen även om det handlar om elbilar som betalar de verkliga kostnaderna för parkering. I betänkandet görs liten skillnad mellan elbilar och fossildrivna bilar. Det mesta handlar om att begränsa privatbilismen som sådan. Konsekvensen blir då att fokus riktas mot begränsningen av privatbilism istället för på hållbara lösningar.

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

- Trenden att söka sig ut från den täta staden och kommunernas förmåga att förhålla sig till detta utifrån ett hållbarhetsperspektiv diskuteras alltför litet. Den täta staden har ur hållbarhetsperspektivet och avseende tillgänglighet fördelar. En utmaning är då att många vill bo i småhus och att fler nu under coronapandemin söker sig längre ut till grönare delar av staden eller närliggande landsbygd. Lokaliseringen av dem blir en viktig del av en transporteffektiv bebyggelsestruktur.
- Det är en brist att analyserna inte är tillämpliga för mindre tätorter eller för tätortsnära landsbygd. Konsekvenserna av utredningens förslag för mindre tätorter och för landsbygd är dåligt utredda. Uppdraget beskrivs på sidan 32 med att det handlar om att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Vi uppfattar dock att utredningen i första hand haft storstädernas centrala delar i fokus i sina analyser och förslag.
- Kraven på att det skall tas fram underlag för regional och nationell planering av infrastrukturen i form av kommunala och regionala trafikstrategier, måste bli hårdare. Dessa underlag tas idag fram i alltför liten utsträckning. I Trafikverkets arbete med nationell och regional planering av infrastrukturen ökar kvaliteten och potentialen till en hållbar samhällsutveckling om det tas fram kommunala och regionala trafikstrategier.
- Innebörden i begreppet transporteffektivitet måste bli tydligare. Om så sker ställer sig Trafikverket bakom förslagen till ändringar i plan- och bygglagen. Begreppet transporteffektivitet förekommer i många sammanhang och det är nödvändigt att vara entydig i tolkningen av dess innebörd.

Begreppet mobilitet används som samlingsbegrepp avseende rörlighet i bred mening. Då inkluderas förflyttning i kombinationer av olika transportslag, färd sätt och digital teknik. Mobilitet associeras ofta till fysisk förflyttning vilket delvis begränsar begreppets användning. Det kan diskuteras om tillgänglighetsbegreppet är en bättre utgångspunkt.

Normförskjutning

I betänkandet beskrivs en ambition att ersätta bilens särställning i lagstiftningen med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet, tillgänglighet och varutransporter kan tillgodoses. Trafikverket ser positivt på att som konsekvens av en normförskjutning i riktning mot ett mer hållbart samhälle se över bilens särställning.

När markanvändningen utvecklas är det angeläget att det görs beskrivningar avseende konsekvenser på trafikarbetet och på kapaciteten i omkringliggande infrastruktur. Alltför ofta drabbas väghållaren av överskridanden av kapaciteten i tätorter som följd av inte helt genomtänkt ny bebyggelse och därmed ny trafikallsträng.

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

Betänkandet föreslår att det ska kunna upprättas avtal mellan kommun och fastighetsägare avseende parkeringsplatser, om att exempelvis tillhandahålla plats för bilpooler och åtgärder som kan underlätta hemleveranser. I betänkandet sägs vidare att bilismen ska bära sina egna kostnader och därför ska det inte finnas subventionerade garage- eller parkeringsplatser i ett bostadsområde. Trafikverket delar denna syn.

I betänkandet görs däremot liten skillnad mellan elbilar och fossildrivna bilar. Det mesta handlar om att begränsa privatbilismen som sådan. Det framgår inte tydligt varför utredningen anser det vara så viktigt att minska privatbilismen även om det handlar om elbilar som betalar de verkliga kostnaderna för parkering. Konsekvensen blir då att fokus riktas mot begränsningen av privatbilism istället för på hållbara lösningar.

Den täta staden har ur hållbarhetsperspektivet och avseende tillgänglighet fördelar. Det nämns bla på s. 159. En utmaning är då att många vill bo i småhus och att fler nu under coronapandemin söker sig längre ut till grönare delar av staden eller närliggande landsbygd. ”Bosättningar på mindre orter i storstadsregionerna och generellt i den stadsnära landsbygden kan komma att öka. Lokaliseringen av dem blir en viktig del av en transporteffektiv bebyggelsestruktur” (s.63). Denna trend och ett förhållningssätt i förhållande till den kopplat till hållbara transporter diskuteras alltför litet.

Begreppet mobilitet används som samlingsbegrepp avseende rörlighet i bred mening. Då inkluderas förflyttning i olika kombinationer av olika transportslag, färdssätt och digital teknik. Mobilitet associeras ofta till fysisk förflyttning vilket delvis begränsar begreppets användning. Det kan diskuteras om tillgänglighetsbegreppet är en bättre utgångspunkt. Vad skall åstadkommas med rörelsen oavsett om den sker digitalt eller fysiskt? Då kan utgångspunkten för en utredning avseende ett behov hållas neutral och utredningen kan generera ett bredare val av åtgärder. Det är samma teknik som i fyrstegsprincipen där steg ett och två söker bredare lösningar på ett behov.

Transporteffektivitet

Termen ”effektivitet” syftar vanligen på hur mycket ett system förmår leverera eller producera per resursinsats. Transportsystemets ”leverans” i denna mening är det utbud man kan nå, och samhällets resursinsats är alla samhällskostnader som transporter orsakar, både de som bärs av resenärerna själva och de som drabbar resten av samhället i form av till exempel utsläpp, buller och ytförbrukning. Ett transporteffektivt samhälle handlar alltså om att tillhandahålla en god tillgänglighet till en låg resursförbrukning för samhället. Detta har formulerats på olika sätt i olika sammanhang, med definitioner som har fokuserat på olika delar av det som skapar transporteffektivitet.

Transporteffektivitet behöver tolkas som förhållandet mellan det utbud man kan nå och den totala samhällskostnaden för transporterna som krävs för att nå detta utbud. I transporternas samhällskostnader ingår dels resenärens/transportörens egna

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

kostnader, dels övriga samhällskostnader som t ex utsläpp, buller och trängsel. Transporteffektiviteten kan därmed ökas till exempel genom fysisk planering som ökar närheten till arbeten och service, genom att göra miljö- och yteffektiva färdmedel mer attraktiva, och genom att minska miljöbelastningen från trafiken genom till exempel eldrift. I ett mer transporteffektivt samhälle kan man nå samma utbud, och därmed fylla samma transportbehov, till en lägre total samhällskostnad. Detta kan ske genom att ordna ett tillkommande bebyggelseområde så att dess inre tillgänglighet kan uppnås med så lite transportarbete som möjligt och bebyggelseområdets yttre tillgänglighet kan uppnås genom en lämplig lokalisering och funktionell sammansättning i den urbana och regionala strukturen.

Förslag till ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Trafikverket har ingen invändning kring de föreslagna lagändringarna. Däremot utgör Transporteffektivitet ett utmanande begrepp där ett ytterligare förtydligande är motiverat, se föregående avsnitt. Betänkandet vill minska användandet av energikrävande transportslag, och av sammanhanget framgår att detta syftar på att minska transportarbetet med bil. I genomsnitt är dock biltrafik ungefär lika energieffektiv som busstrafik – en medelbelagd buss har ungefär samma energieffektivitet som en medelbelagd personbil, givet samma energiförsörjning (Eliasson, J. (2019) Stockholms transportsystem – 45 punkter för en bättre Stockholmstrafik. Stockholms handelskammare). Att enbart betona energieffektivitet leder därför tankegången fel, eftersom det finns så många fler viktiga dimensioner – yteffektivitet, kostnadseffektivitet, tillgänglighet för grupper utan tillgång till bil osv. Huruvida kollektivtrafiken respektive biltrafiken bör minska eller öka beror därför på det specifika sammanhanget. I detta avseende lämnar utredningens tankegångar och resonemang en del brister.

Detaljsynpunkter;

- 6§ sidan 25 ”Möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området”, bör kompletteras med *på ett tryggt och säkert sätt*.
- 5§ sidan 24 ”möjligheter att ordna trafik”, bör kompletteras med *trygg och säker trafik*.

Trafikstrategiskt arbete

Trafikverket har deltagit i dialog med utredningen och framfört det angelägna i att med alla medel påverka processen i den kommunala markanvändningen för en hållbar samhällsutveckling. Det trafikstrategiska arbetet ger analyser av tillgänglighetsbehov och bristanalyser som grund för fortsatt översiktsplanarbete. Detta är ännu mer angeläget då trenden som påskyndats av coronapandemin innebär en utflyttning från täta urbana områden till förorter och landsbygd. Detta i sin tur innebär ny efterfrågan på service utanför tätortscentra samt en nyalstring av trafik i

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

den mån de utflyttade får längre resvägar till arbete och service. Idag finns inte trafikstrategier i mer än ca 1/3 av kommunerna.

En drivkraft vid utflyttning är dock förhoppningen att arbete kan bedrivas på distans några dagar i veckan och att därför trafikarbetet inte totalt sett behöver öka. Detta förutsätter en ny nivå av tillgänglighet i form av digitala system som bredband, e-handel, ny distributionslogistik och skapandet av obemannade serviceställen utanför tätortscentrum.

Ett trafikstrategiskt arbete ger en nödvändig grund med scenarioanalyser och konsekvensbeskrivningar och detta material är ett viktigt underlag för Trafikverkets arbete med nationell och regional infrastrukturplanering. Därför ser Trafikverket ett behov att öka kraven på framtagandet av trafikstrategier både på kommunal och regional nivå.

Övriga synpunkter

Uppdraget beskrivs på sidan 32 med att det handlar om att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Vi uppfattar dock att utredningen i första hand haft storstädernas centrala delar i fokus i sina analyser och förslag. Analyserna är i ringa grad tillämpliga för mindre tätorter eller för tätortsnära landsbygd. Konsekvenserna av utredningens förslag för mindre tätorter och för landsbygd framstår som mindre väl utredda.

Sidan 77; Trafiksäkerhet nämns flera gånger och det här är ett exempel. Vi skulle gärna se en hänvisning till Nollvisionen. År 1997 tog svenska riksdagen beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. En hänvisning kan ges till <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/>. Trafiksäkerhet ingår i alla målområden för FN:s globala mål och Agenda 2030 och i Sverige har vi Nollvisionen med etappmål. Men inget av det nämns i text om hållbarhet. Det är särskilt i konsekvensbeskrivningarna som bristen på ett trafiksäkerhetsperspektiv blir tydligt.

Sidan 219; Barns möjligheter att resa nämns. Vi ser gärna en hänvisning till lagstiftningen från år 2020: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/barnkonventionen-som-svensk-lag/>. Konsekvensbeskrivningarna inkluderar inte konsekvenser för barn. I det hållbara samhället behöver den sociala hållbarheten tydliggöras vilket också inkluderar trygghet och säkerhet också avseende funktionshinderad mobilitet och tillgänglighet.

Sidan 240; Det finns en referens till Näringsdepartementet (2018): *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*. Vi skulle gärna se en text som relaterade till godstransportstrategin om godstransporter och transporteffektivitet, samordnad varudistribution, samlastning, fyllnadsgrad och viktiga aktörer. Attraktiva hållbara städer för människor är beroende

Ärendenummer
TRV 2021/61647
Motpartens ärendenummer
Fi2021/01486

Dokumentdatum
2021-09-07

av varuförsörjning. Det skrivs mycket om bilpooler och delningstjänster inom resor, men knappt om nya lösningar för varuförsörjning.

Ärendet

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Mathias Wärnhjelm, Nationell Samhällsplanering. Samråd har skett med chefen på Planering Stefan Engdahl, Tillgänglighetsdirektör Jonas Eliasson, chefen Nationell Planering Lennart Kalander samt med chefen Nationell Samhällsplanering Rami Yones.

Lena Erixon
Generaldirektör

mathias.warnhjelm@trafikverket.se
Direkt: 010-1235850
Mobil: 0705-651266

Trafikverket
781 89 Borlänge
Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/61647, Motpartens ärendenummer Fi2021/01486, Dokumentdatum 2021-09-07, Dokumenttyp BREV, Konfidentialitetsnivå 1

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.