

2021-09-13

Ert dnr: Fi2021/01486

Mottagare

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till:

fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Synpunkter på Betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Cykelfrämjandet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Finansdepartementets betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) och inkommer härmed med synpunkter. Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan vilket vi från Cykelfrämjandet stödjer.

Vi ser mycket positivt på utredningens ansats och slutsatser med fokus på transporteffektivisering och tillstyrker de förslag som redovisas i betänkandet. Samtliga föreslagna lagändringar anser vi bör genomföras så snart det går och vi stödjer också förslaget att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Enligt oss har förslagen potential att öka tillgängligheten och bidra till attraktiva och hållbara livsmiljöer. Transporteffektivisering kan dessutom ge stora hälso- och miljövinster med exempelvis minskat buller, renare luft och ökad vardagsmotion.

- Cykelfrämjandet välkomnar ett moderniserat synsätt, där inte bilen är norm, utan där trafikslagsövergripande mobilitet sätts i fokus. Detta behöver också ta sig uttryck i den fysiska trafik- och gatumiljön. Transporteffektivisering kommer, enligt oss, att vara en helt nödvändig del i att klara klimatmålet och för att skapa hållbara, hälsosamma och attraktiva städer.
- I utredningen föreslås att kommunerna i högre utsträckning än i dag bör kunna avstå från att kräva att det ordnas med bilparkering vid nybyggnation, något vi menar är positivt och efterfrågat, inte minst från fastighetsägare och exploatörer. Planeringen bör utgå ifrån att utveckla framkomligheten för alla trafikslag och då är det viktigt att inte bara se till bilens parkeringsmöjligheter, vilket varit praxis.

- Bilparkering idag är kraftigt subventionerad, både av kommunen och boende utan bil i fastigheter med garage. Genom att i större utsträckning likställa de olika trafikslagen kan kommunens markanvändning bli mer effektiv och flexibel. En marknadsanpassning av parkering öppnar upp för stadsutveckling. Minskad parkeringsyta kan till exempel innebära bredare trottoarer, plats för uteserveringar, lekytor, cykelbanor, verksamhetslokaler, mer träd och grönska och plats för nya bostäder. Kommunens parkeringspolicy kan därmed utvecklas så att markanvändningen blir mer effektiv och flexibel. Kommunerna borde ges större utrymme att själva styra sin markanvändning genom marknadsanpassad prissättning.
- Transportsystemet styr i stor utsträckning hur tätorternas bebyggelsestruktur utvecklas. Genom allt för stor tillgång på och för låg prissättning på parkering för bil induceras efterfrågan och driver på bilinnehavet i våra tätorter. Vi menar att det finns en obalans i resurstillgång mellan biltrafik å ena sidan och kollektivtrafik, gång och cykeltrafik å andra sidan. För att kompensera för detta vill vi exempelvis att ytterligare medel tillförs Stadsmiljöavtalen.

Per Hasselberg

ordförande Cykelfrämjandets Riksorganisation