

ERT

DATUM/BETECKNING:

Stockholm 2021-05-18
Remiss: SOU 2021:23 Stärkt
planering för en hållbar
utveckling (Fi2021/01486)

VÅRT DATUM/BETECKNING:

Göteborg 2021-09-13
Ärende: Remissvar

Till
Regeringskansliet
Finansdepartementet
Mottagare: fi.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: fi.sba.spn@regeringskansliet.se

IVL:s remissvar avseende delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

IVL Svenska Miljöinstitutet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet.

IVL tillstyrker utredningens förslag och anser att det är viktigt att regeringen skyndsamt arbetar vidare med förslagen till lagändringar. Betänkandet är ambitiöst, har en tydlig logik och har förutsättningar att bidra till en viktig och efterfrågad normförskjutning kring transporter och mobilitet. Förslagen som presenteras är en central del för att kunna planera och genomföra åtgärder i riktning mot ett transporteffektivt samhälle. Ett område som behöver betydligt större fokus än idag om Sverige ska kunna klara trafikens klimatmål om 70 procents minskade utsläpp till 2030.

IVL vill speciellt betona vikten av att betänkandet tar ett helhetsgrepp på PBL för att ett ökat fokus på transporteffektivitet ska kunna bli verklighet. Om inte transporteffektiva åtgärder som till exempel steg 1 och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsmodellen eller utredningens definition genom PBL kan få legalt fäste i kommunernas fysiska planering och markanvändning, försvinner en betydande potential att minska trafikens utsläpp av växthusgaser och andra negativa effekter. IVL anser därför att det är förvånande och olyckligt att Finansdepartementet inte valt att remittera hela utredningen. På så vis har man ju redan från början prioriterat ner viktiga åtgärder. Speciellt olämpligt anser IVL att det är att man av sagt sig synpunkter på avsnitt 8.4.1 om detaljplanerkrav och för avsnitt 8.4.5 om planbeskrivningen. Förslagen i dessa delar är viktiga för att ge kommuner möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs. Vi hoppas därför att departement återkommer kring dessa delar inom kort.

IVL har i olika forskningsprojekt studerat och analyserat flera av de frågor och områden som tas upp i betänkandet. I tidigare forskningsprojekt kring arbetsplatsparkering¹ har olika sätt för kommuner, arbetsgivare och fastighetsägare att samverka studerats. En framgångsrik metod har visats sig vara gröna transportplaner som nu med hjälp av betänkandets förslag får en bättre legal grund att stå på (kap 8.6 Möjlighet att avtala om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster i exploateringsavtal). Detta är en möjlighet som efterfrågas av flera kommuner. I Göteborg (vars arbete IVL följt i forskningsprojektet om arbetsplatsparkering) har man arbetat med gröna transportplaner i över 15 år och sedan länge efterfrågat en starkare legal koppling till planprocessen.

Flera av betänkandets övriga förslag ligger också i linje med delresultat från forskningsprojektet Kompark². I projektet belyses rättsliga förutsättningar i plan – och bygglagen (PBL) samtidigt som aktörers syn på lagens hinder och möjligheter diskuteras.

I betänkandet föreslås att begreppet transporteffektivitet inkluderas i PBL:s 2:a kapitel på flera sätt. IVL anser att det är både viktigt och nödvändigt för att peka ut energieffektiv användning av transportsystemet som allmänt intresse i PBL. Vi vill speciellt lyfta fram förslaget i kap 8.2.1 att främja en ändamålsenlig och transporteffektiv struktur.

IVL vill också speciellt uppmärksamma förslaget från kap 8. 5. Där föreslås det att "...det i 8 kap. 9 § 4 PBL, som stadgar att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, ska införas en ändring som innebär att orden parkering, lastning och lossning byts ut mot mobilitetsåtgärder." Det är ett viktigt förslag som kommer att göra det lättare för kommuner att införa och tillämpa flexibla och sänkta parkeringstal. Ett område som har stor betydelse för framtidens bilnehav och resvanor i städer och tätorter.

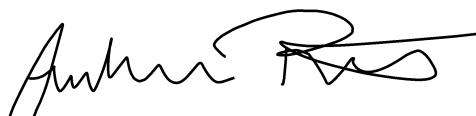
Alla de goda förslagen till trots så kommer det troligen vara trögt att helt kunna påverka och ändra inriktning på dagens planeringspraxis. Detta beror främst på att PBL är en exploateringslagstiftning och inte styr pågående markanvändning. Det skulle därför vara värdefullt om krav på transporteffektivitet även kan ställas på

¹ Arbetsplatsparkering – dagens utmaningar och framtidens lösningar, IVL rapport C452

² Att styra mot minskad bilparkering - om Plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder, IVL rapport C544

befintlig verksamhet. Ett annat område som också behöver utvecklas är synen på transportintensiv verksamhet där konkretare krav behövs.

Bästa hälsningar



Anders Roth, senior utredare och expert, Transporter och mobilitet

IVL Svenska Miljöinstitutet AB