



Er ref/dnr: Fi2021/01486

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

Stockholm 6 september 2021

Yttrande över Stärkt planering för en hållbar utveckling

Synpunkter

Naturskyddsföreningen vill uttrycka ett mycket starkt stöd för utredningens ansats och slutsatser. Vi vill se samtliga föreslagna lagändringar genomförda så snart det går. Vi stödjer också förslaget att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur.

Vi ser mycket positivt på utredningens fokus på transporteffektivisering. Transporteffektivisering kommer att vara en helt nödvändig del i att klara klimatomställning och energipussel. Hållbara biodrivmedel finns bara tillgängligt i en begränsad mängd och elektrifiering tar tid. Transporteffektivisering kan dessutom ge stora hälso- och miljövinster med exempelvis minskat buller, renare luft och ökad vardagsmotion. Vi bedömer att det finns en stor potential i att effektivisera bort transporter på sätt som värnar och gynnar god tillgänglighet och samtidigt skapar mer attraktiva och hållbara livsmiljöer.

Utredningen har presenterat genomgående positiva förslag som föreningen stödjer. Ytterligare åtgärder behövs emellertid, och Naturskyddsföreningen vill därför uppmärksamma regeringen på ett antal närliggande åtgärder som ytterligare skulle öka utväxlingen på utredningens förslag.

- En samlad strategi för transporteffektivisering. Betänkandet presenterar ett antal lovvärda åtgärder för transporteffektivisering i samhällsplaneringen. Transporteffektivisering består av många åtgärder möjliga att genomföra av många aktörer på många områden och med en stor samlad potential. Idag sker regeringens arbete punktvis, men vi ser stora fördelar med att hantera transporteffektivisering som en sammanhållen strategi där olika åtgärder medvetet förstärker nyttan hos varandra och de samlade effekterna kan kvantifieras och kommuniceras.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att upprätta en samlad och ambitiös strategi för transporteffektivisering.

- Otillräckliga resurser för urbana trafikfrågor. Transportsystemets tillgänglighet styr hur tätorternas bebyggelsestruktur utvecklas.

Kollektivtrafik, gång och cykeltrafik samlar ihop bebyggelsen medan biltrafik glesar ut bebyggelsen. Det finns idag en stark obalans mellan de omfattande resurser som finns för satsningar på transporter *mellan* städer och de små resurser som finns för satsningar på transporter *inom* Sveriges växande städer.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att kraftigt utöka medlen för Stadsmiljöavtal.

Föreningen rekommenderar även regeringen att frigöra medel till aktiv handledning i ansökningsförfarandet så att ingen aktör hindras att ansöka på grund av resursbrist till ansökningsprocessen.

- En fungerande marknad för bilparkering. Bilparkering upptar omfattande ytor i tätorter och är därför en viktig del i planeringen av kommunens markanvändning. Bilparkeringens miljöeffekter är såväl direkta som indirekta och både lokala och globala med alltifrån hårdgjorda ytor till buller och utsläpp. Krav på bilparkering påverkar också kostnader för ny- och ombyggnation. Omfattande parkeringskrav fördyrar byggandet med minskat bostadsbyggande och negativa fördelningseffekter som följd.¹

Prissättning av markanvändning för bilparkering är ett viktigt verktyg i kommunernas markanvändningsplanering och lagstiftningen behöver därför utvecklas för att skapa en fungerande marknad för bilparkering. Följande lagrum bör ses över;

1. Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.

Idag begränsar lagen kommunernas självbestämmande över markanvändningen genom kraftiga inskränkningar av kommunernas handlingsfrihet i hur markanvändning för parkering kan prissättas. Lagen bör ändras till att ge kommunens folkvalda full rättighet att bestämma avgiftsbeläggning utifrån de lokala förutsättningarna och politiska avvägningarna.

2. Lag (1976:206) om felparkeringsavgift, 2: a § förordning om felparkeringsavgift.

Förordningen anger att avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 kr och högst 1 300 kr. Förordningen reglerar utöver kommunernas maxbelopp för sanktioner även indirekt privata aktörers maxbelopp för sanktioner. Skrivningen om högsta tillåtna summa bör antingen slopas helt eller höjas i syfte att ge kommunens folkvalda full rättighet att bestämma avgiftsbeläggning utifrån de lokala förutsättningarna och politiska avvägningarna.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att ge direktiv till en översyn av regelverket för prissättning av parkering.

¹ https://old.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader-rapport-naturskyddsforeningen_1.pdf

Detta remissvar har utarbetats av Jens Forsmark, sakkunnig hållbara transporter vid rikskansliet, med hjälp av David Kihlberg, chef för klimat- och juridikavdelningen på Naturskyddsföreningen.

För Naturskyddsföreningen, Stockholm dag som ovan

 

Johanna Sandahl
ordförande

David Kihlberg
chef, klimat & juridik