

Remissvar  
Finansdepartementet  
Avdelningen för samhällsplanering och bostäder  
Enheten för samhällsplanering  
Johan Ndure och Mattias Schriever-Abeln  
103 33 Stockholm

Sollentuna 2021-08-20

## Remissyttrande över SOU 2021:23 "Stärkt planering för en hållbar utveckling"

Diarienummer: Fi2021/01486  
Handläggare: Chefsjurist Ulf Stenberg



## Övergripande synpunkter från Villaägarnas Riksförbund

Utredningen vill lösa klimatfrågan på så sätt att boende i nybyggnation får svårt att ha bil genom att minska tillgången till parkeringsplatser. Likaså motverka boende i småhus, eftersom småhusägare oftare har bil. Villaägarnas Riksförbund avstyrker därför utredningens förslag. Förbundet ställer sig positivt till skilda former av bostäder och att befolkningen kan använda olika färdmedel som bil, kollektivtrafik, cykel med mera, men regeringen ska inte tvinga på boende färdmedel, som de inte efterfrågar. Utredningen förefaller märkligt nog inte ha tagit några större intryck av den utveckling som just nu pågår, där bilar med förbränningsmotor ersätts med elbilar (bilar med enkom elektrisk drivlina, inte laddhybrider).

### En utredning med fel utgångspunkter

Problemet med förevarande utredning, är att den har gjorts under förespegling av att vilja ordna effektivare transportlösningar för bostäder, men har tagit sitt avstamp i en negativ syn på bilism och boende i småhus. Perspektivet förefaller vara att boende – i småhus och inte i flerfamiljshus - längre bort tunnelbana, spårvagn, buss eller tåg, mest innebär miljöförstöring och inga positiva värden. Utredningens utgångspunkt verkar även vara när alla bilar var fossildrivna och saknade avgasrening samt småhus värmdes upp med olja, men den tiden är ju långt borta. Idag blir allt fler bilar eldrivna och många småhus värms upp med olika typer av värmepumpar samt solceller.

När det gäller elbilar, känns det som att utredningen har fastnat i att bilar drivs med förbränningsmotor och att så kommer att förbli fallet under en överskådlig framtid. Detta då utredningen refererar till en överspelad skrift från Sveriges Kommuner och Regioner, Smart mobilitet och mobilitetstjänster, där det står att det med all sannolikhet kommer att ta decennier innan elbilar dominerar personbilsflottan. Något som utredningen också tar fasta på. I skriften står det även att

”Under 2017 steg nybilsregistreringen av elbilar med 46 procent och med den nya elbilspremien från 1 juli 2018 beräknar Trafikanalys i korttidsprognoser att elbilar kommer att öka med 40–50 procent per år fram till 2021.”

Under de senaste åren har emellertid enligt Allt om elbil antalet försålda elbilar i Sverige ungefärligen fördubblats varje år, se <https://alltomelbil.se/arets-statistik-elbilarna-slutar-pa-topp-nar-2020-summeras/>.

År	Antal försålda elbilar	Andel elbilar
2016	3360	0,7%
2017	4756	1,0%
2018	7912	2,4%
2019	17 088	4,3%
2020	29 643	8,6%

Den senaste statistiken visar att 20,3 procent av alla försålda bilar under andra kvartalet år 2021 var en elbil, jämför <https://alltomelbil.se/sammanfattning-forsta-halvan-av-elbilsaret-2021-topplistorna-och-statistiken/>.

Enligt en rapport från UBS, en av världens största banker kommer elbilar och bilar med förbränningsmotor att vara lika dyra att köpa år 2024, se <https://www.ubs.com/global/en/investment-bank/about-us/business-areas.html>. Utvecklingen beror på att det blir allt billigare att producera elbilar till följd av lägre kostnader för batterier. I och med att elbilar har betydligt lägre driftskostnader, kommer incitamentet för att köpa en bil med förbränningsmotor vara obefintligt år 2024. Då kommer i stort sett alla att köpa elbil istället.

Den genomsnittliga livslängden är 17 år för en personbil i Sverige, allt enligt Trafikverkets PM TRV 2021/21037. Så mot bakgrund av bilarnas livslängd, att personbilsförsäljningen helt kommer att domineras av elbilar år 2024 samt att bilar med förbränningsmotor blir allt dyrare att köra, kan vi räkna med att elbilarna kommer att utgöra merparten av personbilsflottan redan någon gång kring år 2030–2035. Detta är mycket tidigare än vad utredningen har räknat med.

### **Utredningen främjar bostäder och transportsätt som inte efterfrågas**

Utredningen vill införa ett tillägg i 2 kap 3 § plan och bygglagen, innebärande att planläggningen ska främja

”en ändamålsenlig och transporteffektiv samhälls- och bebyggelsestruktur”.

Vidare vill utredningen göra ett tillägg i 2 kap 6 § plan och bygglagen, som innebär att vid planläggning, ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt plan och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

”behovet av en transporteffektiv trafikförsörjning och en god trafikmiljö”.

I och med att utredningen anser att privatbilism är ett ineffektivt transportsätt, har utredningen lagt lagförslag som försvårar privatbilism och på det sättet tvingar boende att välja andra transportlösningar. Det ska helt enkelt bli svårare rent generellt för boende i nyproduktion att ha en egen bil. Likaså motverkar utredningen därmed byggande av småhus, då småhusägare oftare behöver bil för att kunna transportera sig till och från småhuset. Vad utredningen föreslår, står i bjärt kontrast till hur Sverige ser ut. Ungefär 85 procent av hushållen i Sverige har minst en bil. Utanför storstadsområdena har 91 procent av hushållen minst en bil i hushållet. Så vad utredning vill göra, går egentligen stick i stäv med hur befolkningen vill leva.

Ett led i att få till vad som i utredningens tycke utgör ett hållbart resande, är en bebyggelsestruktur med låg andel småhus, jämför sidan 401 i utredningen. Med få småhus behövs färre privatbilar. Så får regeringen bort småhusproduktionen och kan fasa ut småhusen som boendeform, får Sverige mera hållbara transporter. Ett synsätt där den höga täta staden är idealet och miljömässigt närande, där samtidigt småhusbebyggelse betraktas som miljömässigt tärande. Saken är emellertid den att småhus i mycket högre utsträckning byggs med koldioxidsnål trästomme än flerfamiljshus, som ofta är uppförda med betongstomme. Småhus i trä fungerar som så kallade kolsänkor, då trä absorberar och binder koldioxid från atmosfären. Samtidigt kommer hela 3–4 procent av världens totala utsläpp av koldioxid från tillverkning av cement/betong. Till saken hör även att byggskedet står för mer än hälften av en byggnads koldioxidutsläpp sett över en 50 års-period enligt studien **"Byggandets klimatpåverkan"** (Nr B 2260) från IVL Svenska Miljöinstitutet.

Enligt SCB byggdes år 2020 11 573 småhus (23 procent) och 38 906 lägenheter (77 procent) i flerfamiljshus. Byggnationen av småhus har sedan många år motverkats inom bland annat den kommunala planeringen och på så sätt har allt fler tvingats att bosätta sig i flerfamiljshus, trots att 75 procent av befolkningen vill bo i småhus (**TMF, Sifo, 2019**). I Sverige byggs således nästan bara flerfamiljshus trots att de flesta vill bo i småhus. Om utredningen får som den vill, lär denna skevhet mellan vad som byggs och vad som efterfrågas, att ytterligare förstärkas.

### **Mindre risk för smittspridning med småhus och privatbilism**

Med covid-pandemin har hemarbete, blivit betydligt vanligare än tidigare. Man behöver kanske inte ens ta sig till arbetet, utan kan på ett smittsäkrare sätt koppla upp sig hemifrån utan att använda några färdmedel överhuvudtaget.

Det förefaller vara som så att Sverige och resten av världen kommer att få leva med covid-viruset, som ständigt muterar till nya varianter. Frågan är då hur pass lämplig utredningens negativa syn på privatbilism och småhus är ur ett smittspridningsperspektiv. Kollektiva transportlösningar och flerfamiljshus innebär ju generellt sett högre risk för smittspridning.

### **Ska regeringen påverka oss att tycka att bilar och småhus är "fultransporter" och "fulboende"?**

I utredningen talas om ett behov av normförskjutning, för att förändra hur privatpersoner transporterar sig idag. Medborgarna begriper helt enkelt inte att de ska avstå från att bo i småhus och inte åka bil utan behöver påverkas så att de "tänker rätt", när det gäller val av

boende och transportmedel. Det kan ifrågasättas om regeringen ska ägna sig åt att försöka påverka medborgarna på det här sättet. Gränsen är väl hårfin mellan att regeringen vill använda lagstiftningen för att påverka invånarnas normer gällande boende/transporter och ren indoktrinering. Vad är egentligen slutmålet med denna normförskjutning eller indoktrinering i så fall? Att invånarna får "rätt perspektiv", innebärande att bilar och småhus är något fult, som man inte ska befatta sig med?

### **Utredningen slår mot frihet och vardagsglädje**

Mycket av utredningens negativa synsätt på bilar, tar sin utgångspunkt i att en bil inte används under större delen av sin livstid. Samma sak gäller emellertid i stort vilken annan lös egendom som helst. En gaffel, gräsklippare, snöskyffel eller trädgårdsstol används inte heller under större delen av sin livstid. I möjligheten att äga en gaffel, gräsklippare, snöskyffel, trädgårdsstol eller bil, ligger dock ett visst mått av frihet. Det förhållandet att en bil kan innebära en möjlighet att röra sig i närområdet och att slippa kånka på matkassar, barnvagnar och annat skrymmande, är dock inget som utredningen har funderat kring. Bilen kan även ibland vara en förutsättning för att kunna bo kvar. Den som har svårigheter att röra sig, kan ha besvärligt att på egen hand transportera sig på annat sätt än med bil. Det är dessutom så att bilen även kan användas yrkesmässigt eller för att ta sig till arbetet och har stor betydelse för människor att få ihop livspusslet.

En stor del av vardagsglädjen med ett småhus kommer från känslan att själv kunna bestämma över sitt eget boende, att kunna välja färg på väggarna, påta i jorden på den egna täppan med mera. Likaså för att kunna få komma närmare naturen än vad som ges möjlighet till i ett centralt beläget flerfamiljshus.

Många småhus har under senare år gått från att vara oljeuppvärmda till att värmas upp med bergvärme och solceller. Klimatavtrycket från vissa småhus kan idag vara obefintligt. Om småhuset via solceller kan ladda den elbil som används i hushållet, är inte heller transporterna något problem. Såväl bilar som småhus förefaller dock enligt utredningens uppfattning vara omgärdade med olösbara miljöproblem, ett slags miljöparia. Med en så negativ och feltänkt utgångspunkt, blir det närmast en självuppfyllande profetia att utredningen landar i lagstiftning riktad mot privatbilism och småhus. Utredningen passar därför bäst i pappersinsamlingen.

VILLAÄGARNAS RIKSFÖRBUND



Kenneth Kanckos

Förbundsdirektör