

Finansdepartementet

## **Delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)**

Vinnova tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen om Stärkt planering för en hållbar utveckling SOU 2021:23. Vår utgångspunkt för remissvaret är primärt de delar av betänkandet som berör den uppgift som Vinnova har – främja hållbar tillväxt genom finansiering av behovsmotiverad forskning och utveckling av effektiva innovationssystem.

Vinnova anser att utredningen är väl genomarbetad och på ett bra sätt beskriver mobilitetsfrågans komplexitet samt hur mobilitetsområdet tas om hand i ”Plan- och Bygglagen”.

Vidare är det mycket positivt att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar.

Vinnova är generellt positiva till utredningens förslag.

### **Vinnovas ställningstaganden**

#### *Nationella strategin*

Vinnova ställer sig positiva till en nationell strategi kring hur trafik- och samhällsplaneringsprocesserna ska integreras för att stötta skapandet av ett transporteffektivt samhälle. Viktigt att kommunerna och näringsliv på ett aktivt sätt inkluderas i strategins framtagande samt att forsknings- och innovationsperspektivet integreras. Av vikt är också att den nationella strategin uppdateras löpande så att den inte hämmar forsknings- och innovationssystemet.

Inte minst kommer denna strategi vara avgörande för mindre kommuners möjlighet att ställa om till ett transporteffektivt samhälle.

Vinnova vill särskilt lyfta fram att det är centralt att den befintliga bebyggelsen måste förändras samtidigt och inte endast nybyggnations och/eller nya exploateringsområden. Detta gäller även mobilitetssystemet där vi behöver förändra befintliga strukturer och inte endast nya.

#### *Budgetförstärkning till Boverket*

Vinnova är tveksamma till att 4 miljoner/år i anslagsökning till Boverket kommer att räcka för att kunna genomföra bra tillsyn, vägledning och utbildning när det gäller kartläggning av mobilitet till och från en fastighet. Vinnova har erfarenhet från tidigare områden, där kunskapsnivån

måste både höjas och breddas, att det är resurskrävande samt att det bidrar positivt till forsknings- och innovationssystemet.

#### *Trafikverkets roll*

Vinnova är positiva att utredningen lyfter fram att dialogen mellan kommuner och Trafikverket kring mobilitetsområdet behöver förstärkas och fördjupas, inte minst i tidiga skeende. Vinnova stöttar behovet av att kommuner och Trafikverket gemensamt och integrerat behöver ta fram mobilitetsstrategier och mobilitetsmål som inte enkom är baserade på prognoser kring trafikvolymsökningar. En välfungerande samverkan mellan Trafikverket, kommunerna och regionerna inom detta område förbättrar även möjligheterna till ett välfungerande forsknings- och innovationssystem.

#### *Mobilitetskartläggning*

Vinnova vill föra fram att vi finner det anmärkningsvärt att mobilitetskartläggningar inte kommer att gälla till exempel villaområden där vi vet att bilens ställning är mycket stark. Vinnova tror att mobilitetskartläggningen är ett bra verktyg som kan underlätta för kommunerna/ exploatörer/fastighetsägare i deras samplanering av till exempel parkeringsplatser och mobilitetstjänster.

#### *Definition av ”tillfällig förvaring”*

I kap 1.2 , sid 23 står det att en mobilitetsåtgärd kan vara (p2.):”lastning och lossning, leverans eller *tillfällig* förvaring av varor.”. I kap 8.6 sid 192, står det också om *tillfällig* förvaring av varor.

Vinnova anser att begreppet tillfällig förvaring behöver definieras för att inte skapa förvirring. Det är stor skillnad på 1 timme, 1 dag eller en vecka som tidsrymd för ”*tillfällig förvaring*”.

I detta ärende har generaldirektör Darja Isaksson beslutat. Handläggarna Filip Kjellgren, Christina Kvarnström och enhetschef Maria Johansson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Andreas Netz deltagit.

Darja Isaksson