

Stockholm 2021-09-13

Ref Fi2021/01486

Remissvar SOU 2021:23 – Stärkt planering för en hållbar utveckling

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund ingår drygt 9 700 medlemsföretag som tillsammans har cirka 221 000 anställda.

Bakgrund

Utredningen tar sin utgångspunkt i att klimatfrågan är central för en hållbar utveckling och Sverige har gjort åtaganden om att minska utsläppen av växthusgaser. I utredningsuppdraget ingår bland annat att lämna nödvändiga författningsförslag. Utredningen har till uppdrag att komma med författningsändringar och andra åtgärder som medför att planläggning och prövning i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt PBL kan tydliggöras så att tillkommande och förändrade fysiska strukturer bidrar till ökad transporteffektivitet. Detta ska i förlängningen leda till minskad miljö- och klimatpåverkan och ger bättre förutsättningar för att utveckla gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter. Uppdraget innebär också att utreda bättre förutsättningar för genomförande av åtgärder i detaljplan och bygglovsprövning som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter.

Diskussion

Transportföretagen har tagit del av det aktuella förslaget. Den övergripande konsekvensen som anføres är att utredningen leder till positiva samhällsekonomiska konsekvenser. Föreslagna förändringar leder till förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik liksom att mer mark kan tas i anspråk för grönytor och sociala aktiviteter. Vidare utgår utredningen från att ett minskat innehav av egen bil innebär ett minskat behov av ytor för till exempel parkeringar, något som i så fall gynnar andra verksamheter och annan mobilitet.

Det saknas dock underlag för denna argumentation. Utredningen ägnar ingen uppmärksamhet åt varför människor har bil och hur de använder den. Den ser ut att utgå från uppfattningen att människor främst använder bilen för att resa



till och från arbetet varför det borde gå att använda kollektivtrafik istället. Men bilen är viktig för att få en fungerande vardag och underlättar det dagliga livet, inte minst för barnfamiljer. Det går inte att vidta åtgärder som syftar till att minska bilismen kraftigt om man inte vet hur bilen används. Utgångspunkten för utredningen går inte att ta miste på: bilismen ska minska. Transportföretagen ogillar detta perspektiv och anser att det i första hand är utsläppen vi ska jaga, inte transporter. Syftet med morgondagens mobilitet är inte att minska den utan att den ska vara emissionsfri.

Med anledning av detta konstaterande ligger det bakomliggande problemet att utredningen fått alldeles för snäva direktiv. Utredningen fokuserar enbart på transporter, men ska vi bygga en hållbar stad behöver det tas ett helhetsgrepp kring olika områdens miljöpåverkan och då till exempel beakta olika byggnadsmaterial, vilka har olika stor miljöbelastning. Mycket av utredningen handlar om att minska bilismen men det redovisas inga studier av hur människor använder bil och varför de har bil.

Den snabba elektrifieringen av fordonsflottan gör att den framtida biltrafiken blir tyst och inte släpper ut koldioxid. Det sker idag en snabb teknisk utveckling när det till exempel gäller bilar. Allt fler bilar drivs med el eller andra alternativ till fossila bränslen. Att idag planera för att minimera bilism är inte rationellt om bilar kommer att vara miljövänliga under en stor del av bilens livslängd. Utredningen bygger på föreställningen att bilism kommer att vara ett miljöproblem ”för evigt”. Dessutom kommer antalet förolyckade i trafiken att minska enligt Transportstyrelsens prognosticerade utveckling, inte minst mot bakgrund av en förbättrad säkerhetsteknik. Således är detta skäl till att inte använda samhällsplanering för att begränsa transporter. Att samhällsplanering är ett verktyg som har begränsad klimatpåverkan är något som bland annat professor Maria Bratt Börjesson (2020) påvisat.

Att fordonsflottan elektrifieras innebär att även andra aspekter måste integreras i planeringsarbetet och beaktas i plan- och bygglagen. I en framtid där mobiliteten är elektrisk och att stadsmiljön är attraktiv är det viktigt att ta hänsyn för den utbyggnad av kraftnätet som kommer att behövas, nationellt, regionalt och lokalt. Dessutom måste laddpunkter för både lätta och tunga fordon etableras, varför denna dimension måste finnas med. Finns inte dylika ligger det i farans riktning att staden inte kommer att attrahera vare sig näringsidkare eller boende. Det är också viktigt att ta hänsyn för vilken typ av teknik som ska användas för elektriska fordon, till exempel induktionsladdning eller utrymme för batteribyte.

Kampen om gatuutrymmet hårdnar förvisso, vilket försvårar för varu- och godsdistribution i städer och andra tätorter. I stället för att begränsa yrkestrafikens förutsättningar för att transportera gods, hämta och lämna passagerare och utföra olika slags serviceuppdrag kan en ökad samverkan skapa gynnsamma förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande. De gods nätverk som bildats i Göteborg och Umeå är uppskattade och har bidragit till ökad förståelse för förutsättningar och behov. Transportsektorn har fått en ökad förståelse

för kommunens villkor och förutsättningar samtidigt som transportbranschen kunnat få gehör för dess behov och möjligheter. Från Transportföretagens sida önskar vi se att initiativ som dessa utveckla. Vi konstaterar att det som ett mindre uppmuntrande exempel att det varit svårt att skapa ett liknande gods-nätverk i Stockholm då intresset så här långt har varit svalt.

Utredningen anser att det inte finns behov att redovisa effekterna av de enskilda förslagen eftersom de hänger ihop och för med sig synergieffekter. Vi anser att det tvärtom är av stor betydelse att konsekvenserna av varje enskild åtgärd analyseras. Ytterligare en slutsats vi är tveksamma till är att marknaden för fordonspooler leder till en minskad nybilsförsäljning och att detta innebär ett minskat bilnehav och minskad bilanvändning. Att det skulle minska bilanvändningen är sannolikt direkt felaktigt, då bildelningstjänster av olika slag i stället ökar tillgängligheten till bil.

Attraktiva städer förutsätter förutsättningar för den mobilitet som dess invånare och företagare har behov av. Det finns inga onödiga transporter eftersom en transport alltid har ett syfte, en avsändare och en mottagare. Transportföretagen bistår därför gärna i det fortsatta arbetet med att utveckla och klarlägga hur en effektiv planering kan genomföras för att fortsätta färden mot ett hållbart samhälle.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef