



# Yttrande om Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

## Sammanfattning - MRF:s synpunkter i korthet

I utredningen Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) föreslås att kommunerna i högre utsträckning än i dag bör kunna avstå från att kräva att det ordnas med parkering vid nybyggnation. Vidare föreslås åtgärder som ska premiera transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik och samtidigt minska behovet av bilen.

Motorbranschens Riksförbund (MRF) avstyrker förslagen i sin helhet. Vi menar att inriktning på förslagen i utredningen riskerar att skapa stora problem för transportsystemet och minska den totala mobiliteten, vilket inte är önskvärt. Planeringen bör i stället utgå ifrån att utveckla framkomligheten för alla trafikslag och då är parkeringsmöjligheterna viktiga. Här måste hänsyn tas till att vägtrafiken dominerar det svenska transportsystemet och åtta av tio resor går på väg.

Omställningen till en hållbar fordonsflotta pågår för fullt och här är elektrifieringen en viktig del. Behovet av möjligheter att ladda elfordon kommer då att växa, vilket förutsätter god tillgång till parkeringsplatser.

## Allmänt om transporter och bilens roll i samhället

Det finns ett nära samband mellan ekonomisk tillväxt och utvecklingen av effektivare och billigare transporter. Då transporterna blir bättre kan resurserna användas på ett effektivare sätt. På så sätt växer ekonomin och det allmänna välbefindandet ökar.

Mot bakgrund av detta är det inte märkligt att transportvolymerna vuxit kraftigt över tid och även antalet fordon i trafik. Åtta av tio resor görs med vägtrafik, enligt myndigheten Trafikanalys. År 2020 fanns 4 944 067 personbilar i trafik, vilket det största antalet någonsin (Statistiska centralbyrån).

Enligt en SKOP-studie som MRF låtit göra lever de flesta svenskar (84 procent) i ett hushåll som har minst en bil. Två av fem hushåll (39 procent) har två eller flera bilar. Ungefär varannan svensk (47 procent) kör bil mer än 1000 mil per år, en av fyra (26



procent) kör mer än 1500 mil och en av tio (12 procent) kör mer än 2000 mil per år (2019).

En stor majoritet av svenskarna (64 procent) anser sig vara helt eller ganska beroende av bilen för att vardagen skall fungera. En majoritet (65 procent) säger att deras levnadsstandard skulle försämrats väldigt mycket eller ganska mycket om de inte hade tillgång till bil. Det finns ett starkt samband mellan boendeform och antal bilar i hushållet. Bland dem som bor i småhus är det en majoritet (57 procent) som har minst två bilar. Bland dem som bor i hyreslägenheter och bostadsrätter är det vanligast med en bil. De som inte har bil återfinns i huvudsak i storstadsområden där drygt en av fem (23 procent) inte har bil i hushållet. Det är främst i Stockholms län (25 procent) som många inte har bil. Det är 6 procent som har använt hyrbil under den senaste månaden. Relativt få (1 procent) har använt bil från bilpool (Skop, 2017).

Det råder alltså ingen tvekan om att bilen är en grundläggande del av mobiliteten i Sverige. Den skapar frihet och är en ren nödvändighet i vardagen för många. Det finns inget som tyder på minskat bilresande under överskådlig framtid totalt sett, tvärtom tyder undersökningar i Sverige på att den ökande andelen bilresor som setts under pandemin kan bli en bestående förändring. Detta måste planeringen ta höjd för.

### **Parkeringsmöjligheter viktigt för hållbar mobilitet**

Mot bakgrund av detta är det nödvändigt med god tillgång till parkeringsplatser, inte minst i städerna. Att skapa attraktiva städer och platser kräver god tillgänglighet med bil. Parkeringsmöjligheter skapar flexibilitet och ekonomiska värden, då bilister själva kan välja var och när de vill handla eller nyttja annan service.

Inte minst är tillgången till parkering vid bostaden viktig. En stor majoritet (79 procent) tycker att det är mycket eller ganska viktigt med parkeringsplatser vid bostaden, 61 procent svarar mycket viktigt. Något fler (86 procent) tycker att det är mycket eller ganska viktigt med parkeringsplatser i anslutning till affärer och annan service, 60 procent svarar mycket viktigt. Detta enligt "Svenskar om bilen", en studie som togs fram av MRF, Bil Sweden och Transportföretagen 2017. Parkeringsmöjligheterna fyller alltså viktiga behov i vardagen för många människor.

Även när det gäller omställningen till en hållbar fordonsflotta fyller parkeringsmöjligheterna en viktig funktion. Det bör nämnas att jämfört med 2010 har vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp minskat med ca 18 procent, enligt Naturvårdsverket. Men arbetet med att minska utsläppen pågår ständigt med nya



innovationer och det finns redan fordon som är helt utsläppsfria. Här spelar elektrifieringen en viktig roll. Enligt preliminära data från Europeiska miljöbyrån har de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar som registrerats i EU, Island, Norge och Storbritannien 2020 minskat kraftigt jämfört med 2019. Detta är en effekt av att andelen elektriska fordon ökat.

För att denna goda utveckling ska kunna fortsätta behövs laddstolpar för nattladdning, vilket är det sätt att ladda som har minst påverkan på elsystemet. Då krävs det parkeringsplatser, helst egen sådan, med tillgång till laddmöjligheter.

Även andra tekniska innovationer leder till ett hållbart transportsystem med bättre parkeringslösningar. Digital trafikledning och skyltning kan användas för att koppla samma system och fordon. Så kan parkeringsytor nyttjas mer effektivt. Det särskilt viktigt i städerna så att söktrafiken minskar. Bara i Stockholm uppger en av tio att man spenderar mer än en timme i veckan med att leta parkering, enligt en undersökning som MRF, Bil Sweden med flera gjorde med hjälp av Demoskop 2016. Detta alstrar utsläpp och upptar mycket onödig tid för bilisterna.

Bilar som inte används ska naturligtvis stå parkerade. Här kommer både självkörande fordon och nya sätt att bygga parkeringslösningar att kunna bidra till bättre lösningar, vilket förutsätter att investeringar görs. Då måste spelreglerna vara tydliga och alla försök att minska antalet parkeringsplatser totalt sett blir då kontraproduktivt.

### **Synpunkter på förslaget i SOU**

I Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) föreslås ändringar i andra och fjärde kapitlen i plan- och bygglagen. Förslagen innebär att bilens ställning i lagstiftningen försämras och ersätts med en strävan efter tillgänglighet till andra transportlösningar. Ett led i detta är att mindre fokus ska läggas på att skapa parkeringsmöjligheter och mer ska i stället läggas på att skapa andra mobilitetslösningar. Förslagen till förändringar bedöms utgöra grunden för åtgärder i syfte att skapa ökad ”transporteffektivitet”. Tillgänglighet till gång-, cykel- och kollektivtrafik, som flera kommuner redan eftersträvar, ska premieras och behovet av bil ska minska. (s.104).

Detta är en mycket riskabel väg att gå som kan leda till stora problem i transportsystemet och minska den totala mobiliteten i samhället. I dagsläget finns inget som pekar på att behovet av bil kommer att minska under överskådlig framtid.



Trots att många kommuner redan idag planerar för minskad bilism är den verkliga trenden den motsatta. Att ytterligare försvåra för bilismen, trots att behovet av den kvarstår, riskerar att leda till ett sämre fungerande transportsystem med negativa effekter för både trafiksäkerhet, ekonomi och miljö.

Att inte bygga tillräckligt med parkeringsplatser vid nybyggnation kommer med största sannolikhet att leda till att mer gatumark kommer att tas i anspråk för parkering. Det kommer i sin tur att leda till ökad söktrafik när bilisterna letar efter lediga parkeringsplatser, något som inte kan anses hållbart. Dessutom kommer trafiksäkerheten att bli sämre då fler trafikanter ska trängas på mindre yta.

Utredningen säger sig också vilja skapa ett samhälle där tillgängligheten ökar och resandet minskar genom fysisk närhet till samhällsservice. Här nämns också att resfria digitala möten kan ge mer tid för själva utförandet av arbetet, vilket i sin tur kan påverka företagens lönsamhet. (s.208).

Detta är ett problematiskt synsätt i grunden. Att försöka ersätta mobilitet med tillgänglighet innebär i detta sammanhang att valfriheten blir mindre och underlaget för handel och service krymper. Dessutom försämras möjligheterna till jobbpendling och arbetsmarknadsregionerna krymper. Arbetsmarknaden fungerar på så sätt sämre och då uppstår en rad negativa följd effekter. Om städerna ska vara levande platser krävs att fler än de som bor där ges tillträde till dem, inte minst de som jobbpendlar. I den digitala tidseran där arbetstider blir mer flexibla kommer troligen också behovet av individuella transporter att öka när många jobbar på oregelbundna tider.

Ett av målen som anges i utredningen är att utrymmet för motorfordon ska minska och på så sätt ska bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik skapas, vilket i sin tur anses främja mångfunktionella gator med sociala vistelseytor, ett starkare socialt perspektiv och trygga, trivsamma och inkluderande utemiljöer med särskild omsorg om åtgärdernas gestaltning (s.216).

Detta är dock ett otidsenligt sätt att se på motorfordonens roll i transportsystemet. Fordonen blir allt säkrare, tystare och renare. Exakt hur framtidens fordon kommer att se ut är svårt att veta säkert i dagsläget, men de kommer med största sannolikhet att kunna integreras med gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden i allt större



utsträckning. Förutsättningarna har aldrig varit bättre för detta än nu och de förbättras ständigt i takt med den tekniska utvecklingen.

I utredningen påpekas också att det finns ett dilemma: Klimatpolitiska rådet har pekat på att många kommuner har ambitioner att minska transporter till och från större tätorter, samtidigt som staten förväntar sig att kommunerna anpassar vägnätet till de trafikökningar som indikeras av Trafikverkets basprognos. (s.47) Detta kan sägas vara något av kärnan i alla de frågeställningar som utredningen ger upphov till: de faktiska prognoserna som pekar på ökat resande och fler motorfordon i trafik går inte ihop med en tänkt framtid. Då måste prognoserna och verkligheten vara den grund som planeringen ska utgå ifrån. Utsläppen måste minska och hållbarheten öka genom ny teknik och smartare trafikplanering, inte genom minskad bilism.

MRF avvisar därför utredningens förslag i sin helhet.