



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT
fot.se

2021-09-13

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

FOT har tagit del av betänkandet från Samordning för bostadsbyggande, SOU 2021:23 Stärkt planering för en hållbar utveckling och redovisar här sitt remissvar.

Vi tillstyrker föreslagna förändringar i PBL liksom att det behövs en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur för att driva på en normförändring mot en mer hållbar trafikstruktur där kollektivtrafik, gång och cykel m.fl. kan ges företräde. Föreslagna ändringar i PBL ger kommunerna ett tydligare krav att i sin planering främja en transporteffektiv samhälls- och bebyggelsestruktur. Vidare får kommunerna möjlighet att kräva aktiva åtgärder av byggherrar och fastighetsägare för att bryta fixeringen vid parkering för privatbilar för att i stället ge utrymme för mobilitets- och delningstjänster, leveranser osv, samt, vilket man tydliggör i sina motivtexter, att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik.

Gång en omistlig del av mobilitets- och transportsystemet

Förslaget om nationell strategi avses komplettera och förtydliga de föreslagna lagändringarna och att i hela kedjan av planering och bebyggelseutveckling på olika nivåer höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur. FOT vill peka på att gåendets förutsättningar och behov har sin givna plats i en sådan strategi. Att gå är det mest "lokala" transportsättet, men å andra sidan det mest allmängiltiga; alla människor går varje dag någon del av sin resa, och kan oavsett sina preferenser av omständigheterna bli hänvisade till att ta sig fram till fots. Pandemitiden har ökat såväl det målriktade gåendet i vardagen som rekreativpromenader. För barnens utveckling är närhet till vardagsnatur med spring- och lekmöjligheter avgörande. För äldre är viloplatsen nödvändig för att kunna genomföra en promenad. Det senaste dryga halvsekle har samhälls- och infrastrukturutbyggnaden skapat många barriärer och begränsat rörelsefriheten och framkomligheten för gående. Man kan tala om en "strukturell skuld" som måste byggas bort. FOT ser därför fotgångarstrukturen som en oundgänglig del av en nationell struktur. Vi bifogar vår policy i frågan.

Se över definitionerna av begreppen *transporteffektivitet* och *mobilitet*

FOT ser positivt på att utredningen utgår från begreppet transporteffektivitet, men ställer sig frågande till den definition som används. Begreppet sägs innefatta "Likvärdig tillgänglighet till olika trafikslag" (kapitel 5.3). FOT anser att målet tillgänglighet inte förutsätter likvärdig tillgänglighet/tillgång till olika trafikslag; tillgänglighet kan uppnås med flera medel (närhet, snabbhet, IT, osv.) och det finns inget egenvärde i att medborgare/användare ska erbjudas

ett antal olika trafikslag; det som ska erbjudas är (en viss) nivå av tillgänglighet. Vidare är det rumsligt närmast omöjligt att erbjuda medborgare likvärdig tillgänglighet till olika trafikslag. I ett urbant område där tillgängligheten i mångt och mycket ges av närheten till service och annat finns det inget egenvärde i att erbjuda många olika trafikslag (även om det kan ha andra positiva effekter).

Det bör ytterligare motiveras varför denna skrivning utgör en av fyra huvuddelar i begreppet transporteffektivitet; det bör också bedömas hur definitionen av begreppet har påverkat utredningens inriktning och rekommendationer.

Definitionen av transporteffektivitet anknyter till utredningens användning av begreppet mobilitet. Detta begrepp har först på senare på allvar slagit igenom inom svensk planeringspraxis och är inte oomtvistat. FOT delar den oro som uttrycks i Bilaga 4 (s 272).

”Utredningen bedömer att användning av de nyare begreppen i samband med författningsförslag behöver ske medvetet och med försiktighet. Vissa av de nya begreppen kan innehålla dolda prioriteringar som försvårar förståelsen. Mobilitetsbegreppen verkar därtill ännu inte vara allmänt förekommande eller tydliga i samhället som helhet. Beslut som bygger på flertydiga eller värdeladdade begrepp riskerar att bli både ineffektiva och missvisande om inte de nya begreppen har definierats.”

FOT anser att begreppet mobilitet har fått en positiv laddning och att det därmed inte sällan används av vad som tidigare benämndes fordonsindustri eller biltillverkare för att nu titulera sig ”mobilitetsaktör” eller liknande, utan att för den sakens skull ändra inriktning för sin verksamhet. För att återknyta till yttrandet om transporteffektivitet så är det inte mobilitet (eller rörlighet) som är den främsta nyttan, det är tillgänglighet; mobilitet är bara ett av sätten att uppnå detta.

Vidare bör man inte lättvindigt överge begreppet trafik. Många inom planeringsvärlden har ägnat decennier åt att sträva efter att gång- och cykeltrafik ska få kallas just trafik och erkännas som ett riktigt trafikslag med behov av framkomlighet.

FOT ser en risk med att en överdriven användning av begreppet mobilitet risker leda till att det hanteras som målet för trafik- och samhällsplaneringen. Detta är särskilt riskfyllt eftersom mobilitet i svensk planering inte sällan operationaliseras som framkomlighet i form av minimerande av restidsförluster för motorfordon. För att undvika att detta smala synsätt förblir förhärskande även i en så kallad ”mobilitetsregim” bör utredningen tydligare definiera hur mobilitet bör operationaliseras och mätas.

Tydliggör hur det säkerställs att ytor närmast fastigheter upptas inte endast av motorfordonsbaserade mobilitetstjänster

Utredningens förslag om att föra in mobilitetsåtgärder i PBL och ställa krav på fastighetsägarna att få mobilitetstjänster på plats direkt vid utbyggnad ter sig rimliga. FOT tillstyrker även förslaget om ansvar för fastighetsägaren att utföra mobilitetskartläggning, dvs fortlöpande ha koll på och redovisa vilka mobilitetslösningar som finns för dem som bor i, arbetar i eller besöker fastigheten.

Det gäller dock att man lyckas etablera mobilitetslösningar som verkligen innebär att mindre mark tas i anspråk av trafik- eller mobilitetsinstallationer samtidigt som de långsiktigt mest hållbara transportsätten ges tillräckligt utrymme. Ytterligare reglering kan behövas så att inte ”mobilitetsaktörerna” etablerar en huggsexa på parkeringsplatser för delningsfordon av olika slag. Mobilitetsaktörerna kan ju bli ganska många - jfr elsparkcyklarna - och utrymmen för dessa inkräktar på det gemensamma offentliga rummet. Alla mobilitetstjänster kommer ju att kosta något, det kan finnas en risk att gemensamma ytor nära entréerna tas i anspråk för parkering för delningsfordon, e-handelsleveranser inte att förglömma, där ofta en stor lastbil

kommer för att leverera en liten grej. I bostadens närhet bör i stället gående, utrymme för barns lek och sociala utrymnen prioriteras.

I utredningen nämns behovet av angöringspunkter för samåkning, men utvecklas inte. Delningsbilar innebär rimligen större utnyttjande av varje fordon - men i begreppet och hanteringen finns ingen inbyggd mekanism att flera personer färdas i varje fordon. Därmed kommer knappast belastningen på gator och vägar att minska, och man kommer så att säga bara halva vägen.

Inkludera behovet av andra transporter, så som hemtjänst och utryckningsfordon. Utrymnen för parkering för ambulans och hemtjänst mm behövs ju också, men kommenteras inte alls i utredningen. Med allt fler äldre är det inte ovanligt med hemtjänst fyra gånger per dag (en stor del av vårdpersonalen cyklar, men sällan de som levererar måltider). Denna ström av personer som levererar tjänster och varor i sitt arbete och ofta är jäktade behöver samordnas med parkeringar för delningsfordon av olika slag, samåkningsangöring, cykelparkering. Genom aktiv samordning, tydliga regler och engagemang från kommunen och fastighetsägare kan säkert bra lösningar åstadkommas. De ideala mobilitetshubbarna borde både erbjuda transporteffektiv mobilitet och en träffpunkt.

För att komma dithän räcker det nog inte att lita till marknaden, där stora aktörer ofta har ett försteg. Aktiv styrning lär krävas för att hitta de aktörer och verksamheter som kan svara för en kontinuerlig närvaro och lokal förankring så att hubbarna blir trygga platser, och kan bli en tillgång för grannskapet.

David Lindelöw
Styrelseledamot i FOT

Järda Blix
Styrelsemedlem i FOT