

## Öppet forum, Energimyndighetens regeringsuppdrag om Omställningen av transportsystemet.

Boverket vill framföra följande underlag som viktiga för arbetet med Energimyndighetens uppdrag att ta fram en strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Boverket har främst inriktat sig på underlag som har bäring mot en samhällsplanering för energieffektiva transporter. Inom området har vi fokuserat på inspel om hur bebyggelse- och infrastrukturplanering måste samverka för att minimera behovet av personbilen.

### Vision för Sverige 2025

Vision för Sverige 2025 grundas på de drygt 100 nationella mål som har fastställts av Regering och Riksdag och på att Sverige ska vara ett hållbart samhälle senast 2050. Den övergripande avgränsningen är att endast mål som rör fysisk samhällsplanering omfattas.

Vision för Sverige 2025 innehåller fyra megatrender och tolv Sverigebilder. De tolv Sverigebilderna ska ge inspiration till åtgärder för en hållbar samhällsutveckling på nationell, regional och lokal nivå. Sverigebilderna är också tänkta att ge vägledning för vilka typer av åtgärder som bör vara på plats för att Sverige ska kunna uppnå de flesta av de nationella målen, så att utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle påbörjas redan nu.

De tolv Sverigebilderna är:

- Hantera växande stadsregioner
- Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden
- Utveckla småorter och glesbygd hållbart
- Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik
- Skapa internationella spårstrukturer för gods och resor
- Bygg hållbart

- Högre utbildning är motor för regional tillväxt
- Planera långsiktigt för kortsikta verksamheter
- Gynna besöksnäringen
- Säkerställ framtidens elförsörjning
- Trygga rent vatten

Bevara tätortsnära natur, stränder och jordbruksmarker

#### Uppföljningsbara mål för hållbar fysisk samhällsplanering (Rapport 2015:44)

Den fysiska samhällsplaneringen handlar ytterst om hur mark- och vattenområden ska användas för bostäder, infrastruktur och andra typer av verksamheter och bebyggelse.

I detta uppdrag har förslag till sju mål som kan användas för att följa upp resultatet av den fysiska samhällsplanering som bedrivs i landets formulerats. De sju målen bör antas av riksdagen och ersätta de nuvarande drygt 100 mål som finns inom området.

Hållbar fysisk samhällsplanering kräver en helhetssyn kring de tre hållbarhetsaspekterna och deras beroende av varandra. I Sverige definieras den miljömässiga dimensionen av de nationella miljökvalitetsmålen och generationsmålet. De mänskliga, kulturella och sociala aspekterna ges allt större tyngdpunkt i förståelsen av hållbarhet. Miljön kan sägas vara förutsättningen och den dimension som sätter våra gränser medan den ekonomiska dimensionen ger oss medel att på lång och kort sikt nå våra mål.

De sju målen ska främja en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar utveckling och tillsammans skapa förutsättningar för en god livsmiljö. Målen har en potential att ge en överblick över utvecklingen i landet och beskriva effekterna av den nationella samhällsbyggnadspolitiken. De statliga myndigheterna ska verka för att målen uppnås och bör därför i så stor utsträckning som möjligt beakta målen i planer och program som utarbetas vid respektive myndighet.

För att säkerställa en långsiktigt god livsmiljö för kvinnor och män i alla åldrar behöver framtida fysisk planering och bostadsförsörjning säkerställa att följande mål uppnås:

##### 1. *Bostäder efter människors behov*

Människors behov ska styra utbudet av bostäder och alla ska ha likvärdig tillgång till bostad och boendemiljö av god kvalitet.

##### 2. *Attraktiva livsmiljöer*

Alla inne- och utemiljöer ska utformas och gestaltas så att de främjar jämställdhet, trygghet, hälsa, tillgänglighet, kultur och social sammanhållning.

##### 3. *God tillgänglighet i vardagen*

Lokalisering och nyttjande av bebyggelse och infrastruktur ska på ett miljö- och hälsofrämjande sätt bidra till god tillgänglighet i vardagen.

4. *Bättre resurshushållning*

I ett livscykelperspektiv ska miljö-, hälso- och klimatpåverkan från byggnader, infrastruktur och energiproduktion samt uttaget av icke förnybara råvaror minska.

5. *Långsiktig livsmedelsförsörjning*

Dricksvattenförsörjningen och jordbruksmarken ska långsiktigt tryggas.

6. *En funktionell grönstruktur*

Gröna och blå strukturer ska i ökad grad prioriteras efter deras potential att bidra med värden och tjänster för människan och för ekosystemet som helhet.

7. *Färre olyckor*

Lokalisering och utformning av bebyggelse, infrastruktur och allmänna platser ska förebygga att människor och egendom drabbas av olyckor.

### Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö (Rapport 2014:32)

Boverket konstaterar att hittills planerade eller beslutade styrmedel inte är tillräckliga för att nå miljö kvalitetsmålet. För att nå en bättre måluppfyllelse föreslås i denna strategi därför fyra nya etappmål med tillhörande åtgärder kopplade till fyra insatsområden. Detta förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö är inte hela lösningen på detta komplexa miljö kvalitetsmål. Däremot finns en förhoppning om att strategins tydliggörande av prioriterade områden och insatser kan bidra till att resurser kanaliseras på ett effektivt sätt vilket i sin tur leder till att den byggda miljön utvecklas i miljö kvalitetsmålets riktning.

Etappmålen konkretiserar den samhällsomvandling som bedöms vara nödvändig för att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. Etappmålen beskriver inte det miljö tillstånd som behöver uppnås, eftersom det redan är fastlagt i miljö kvalitetsmålen och dess preciseringar. Etappmålen syftar istället till att klargöra för myndigheter, kommuner, näringsliv och andra samhällsaktörer nödvändiga förändringar för att nå en bättre måluppfyllelse. För att signalerna ska uppfattas och få genomslag i prioriteringarna hos de avsedda mottagarna bör målen vara hanterbara till antalet och kommuniceras på ett tydligt sätt.

Boverket föreslår att regeringen tar beslut om följande etappmål:

#### **Förslag till etappmål**

Boverket föreslår att regeringen tar beslut om de nedan kursiverade etappmålen. Efter varje etappmål följer ett antal åtgärder som ska bidra till att etappmålet.

*År 2020 har den svenska planeringsberedskapen utvecklats så att myndigheternas tillämpning främjar miljö kvalitetsmålen måluppfyllnad. Regionala forum har etablerats för samverkan mellan kommunala, regionala och nationella nyckelaktörer inom hållbar samhällsplanering.*

- **Stärk kommunens planeringsberedskap**  
Boverket föreslår att regeringen anslår medel för att stärka den kommunala planeringsberedskapen. Med planeringsberedskap menas i detta sammanhang
  - o riktlinjer för bostadsförsörjning och transportinfrastruktur
  - o markberedskap
  - o kompetens- och organisationsberedskap.
- **Utveckla översiktsplaneringens strategiska funktion.**  
Boverket avser att i samverkan med andra relevanta myndigheter och samhällsbyggnadsaktörer, senast 2016 ta fram en vägledning för hur översiktsplanen kan göras mer operativ och inriktad på genomförande.
- **Utveckla regionala forum för samhällsplanering.**  
Regeringen bör avsätta nationella medel för regionala pilotprojekt för att stärka samordningen mellan den kommunala, regionala och nationella nivån i planeringen av bebyggelse, transportinfrastruktur och kollektivtrafik.
- **Utveckla ett nationellt ramverk för planeringen-**  
Regeringen bör minst en gång under varje mandatperiod redovisa en nationell strategi för den fysiska planeringen.

*År 2020 ska minst 15 kommunala, mellankommunala eller regionala stadsmiljöavtal vara tecknade och förutsättningar till en ändamålsenlig bebyggelsestruktur finnas på plats.*

- Upprätta ett förslag till stadsmiljöprogram samt stadsmiljöavtal  
Boverket bör få i uppdrag att i samverkan med Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Riksantikvarieämbetet upprätta ett stadsmiljöprogram och förutsättningar för tillhörande stadsmiljöavtal.
- Bättre beslutsunderlag och samhällsekonomiska modeller  
Trafikverket bör tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet och andra berörda myndigheter få i uppdrag att ta fram bättre beslutsunderlag och samhällsekonomiska modeller som utifrån en helhetssyn bedömer resultatet av projekt och planer.

*Ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken minskar. År 2020 ska personbilstrafiken i tätorter ha minskat med 10 procent jämfört med 2014.*

- Förändrat planeringsdirektiv till Trafikverket

Regeringen bör överväga möjligheten att senast till nästa planeringsomgång förändra Trafikverkets planeringsdirektiv för att säkerställa att planeringen utgår från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem.

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara normgivande i planeringen  
Boverket avser att tillsammans med Trafikverket verka för att gång-, cykel- och kollektivtrafik är normgivande i den urbana transportplaneringen.
- Möjlighet att anlägga fristående cykelvägar  
Trafikverket bör ges i uppdrag att i samråd med Boverket och Lantmäteriet se över och vid behov uppdatera befintligt förslag om möjlighet till markåtkomst vid anläggande av fristående cykelvägar.
- Vägledning för arbete med parkeringsstrategier  
Trafikverket bör ges i uppdrag att i samarbete med Boverket och SKL utveckla ett stöd för hur kommunerna ska arbeta med parkeringsfrågor för att stödja en hållbar stadsutveckling.
- Beskattning av parkeringsplatser  
En särskild utredare bör tillsättas för att klargöra lämpligheten i och förutsättningarna för att kunna beskatta privata parkeringsplatser.

*Människans livsmiljö ska vara grunden för ett hållbart byggande och byggnadsbestånd. År 2020 ska livscykelperspektivet vara en utgångspunkt för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse.*

Under detta etappmål finns inga direkta åtgärder som härrör till transportsystemet.

#### Planera för handel (Rapport 2015:45)

I Boverkets vägledning framhålls vikten av att ha med handeln som en samarbetspart i samhällsplaneringen. Den handelsutveckling som vi väljer och accepterar påverkar i stora delar det samhälle vi får och som vi överlämnar till kommande generationer. Vägledningen präglas av PBL och avsikten är att den ska ge stöd och råd för hur handel kan planeras på ett hållbart sätt.

Eftersom dagens samhälle till stor del präglas av rörlighet så följer vår vardag inte längre administrativa gränser. Den regionala kontexten får allt större betydelse. Den regionala planeringen behöver därför identifiera handelsstråken i förhållande till arbetspendling och kommunikationer. Det finns ett tydligt och växande intresse av att stärka kopplingen mellan den kommunala fysiska planeringen för till exempel bebyggelseutveckling och den regionala utvecklingsplaneringen. I de här sammanhangen är det relevant att även beakta handelsutvecklingen.

Vägledningen tar även upp frågor som till exempel hur handeln ska kunna komma in i översiktsplanen och därmed hur den kan lokaliseras för att minska behovet av transporter med personbil.

### Samordna planeringen för bebyggelse och transporter! – en kunskapsöversikt (Rapport 2013:33)

Att samordna kommunernas fysiska planering med planeringsprocesserna för att bygga vägar och järnvägar är centralt för en hållbar samhällsutveckling. Kunskapsöversikten fokuserar på samordning mellan såväl informella som formella planeringsprocesser som styrs av olika lagar och präglas av skilda kulturer. Primärt är det en kunskapsöversikt som ger en överblick över, och gemensamma referensramar till, hur planprocesserna enligt plan- och bygglagen (PBL), Väglagen (VL) samt lag om byggande av järnväg samspelar med varandra.

Utvecklingen av bebyggelse och infrastruktur spelar en central roll för samhällets utveckling. Det finns ett nära samband mellan utvecklingen av bebyggelse och näringsliv och transportsystemets utveckling. Transportarbetet och vårt resande har ökat under mycket lång tid. Detta har länge setts som ett mått på välförhållanden och ett verktyg för den enskildes frihet. Idag är synsättet delvis ett annat. Dagens transportpolitik lyfter istället fram tillgänglighet till målpunkter snarare än rörlighet, och järnvägssystemet och kollektivtrafiken spelar en allt större roll. Att påverka färdmedelsval och efterfrågan på transporter också genom bebyggelseplaneringen har blivit viktigt för att uppnå de mål som finns i transportpolitiken.

Processerna för planering av byggande av vägar och järnvägar har under lång tid kritiserats för att ta lång tid och att det krävs tidsödande dubbelarbete. Såväl ändringar av reglerna i PBL som ändringar i den fysiska planläggningsprocessen för vägar och järnvägar samt ändrade regler för den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur, öppnar för bredare samordning och effektivisering av planläggningsprocessen.

### Samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet (Rapport 2012:22)

Möjligheten att vara fysiskt aktiv i vardagen påverkas av bebyggelsens struktur, innehåll och utformning – faktorer som i stor grad påverkas av den fysiska planeringen. Den fysiska planeringen kan bidra till att skapa de rumsliga förutsättningarna för rörelse i vardagen genom god lokalisering av både bostäder och målpunkter, möjlighet att gå och cykla, leka, utöva friluftsliv, motionera och få rekreation. Frågan om möjlighet till fysisk aktivitet i vardagen är viktig såväl ur ett folkhälsoperspektiv som ur ett miljömässigt perspektiv.

Följande insatsområden har identifierats som viktiga för att nå resultat.

#### *Tydligt aktörsansvar och ökad samverkan mellan myndigheter*

- Tydligare nationellt ansvar för gång- och cykel frågor

- Förtydliga roller och ansvar för folkhälsofrågor på kommunal, regional och nationella nivå.

*Stärka stödjande miljöer*

- Vägledning för barns och ungas utemiljöer
- Vägledning för friytor, parker, grönområden och tätortsnära natur

*Utveckla planeringsverktyg och metoder*

- Behov av planinstitut för friliggande cykelvägar
- Vägledande och valida indikatorer för uppföljning och styrning
- Utveckla konsekvensanalysverktygen

