



2021-09-24

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

[fi.sba.spn@regeringskansliet.se](mailto:fi.sba.spn@regeringskansliet.se)

Ert dnr: Fi2021/01486

Handläggare: Annarella Löfblad

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det årliga värdet av kollektivtrafikupphandlingarna i Sverige uppskattas till 40 miljarder kronor.*

### **Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

- Svensk Kollektivtrafik är eniga med utredningens utgångspunkt om att hållbara och transporteffektiva transportsätt behöver vara planeringens utgångspunkt snarare än den privata bilen. De hållbara färdsmätten gång, cykel och kollektivtrafik behöver vara normen för nuvarande och framtida samhällsplanering. Kollektivtrafiken har en avgörande roll i detta och borde synas betydligt mer i utredningen och lagförslagen
- Ökad kollektivtrafikandel är nödvändigt för ett transporteffektivt samhälle och mobilitet. Vi anser därför att kollektivtrafiken bör få större utrymme i lagstiftningen. Ta med "kollektivtrafikförsörjning" i lagtext jämte transporteffektiv trafikförsörjning.
- Det bör finnas ett tydligare lagstadgade krav på samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, i den kommunala planeringen. Detta på både översiktsplaneringsnivå och detaljplaneringsnivå. De regionala trafikförsörjningsprogrammen bör i större omfattning påverka den kommunala planeringen.
- Kollektivtrafikens planeringsförutsättningar och mobilitetsåtgärder för ökad kollektivtrafikandel behöver tydliggöras, liksom gångtrafikens betydelse och planeringsförutsättningar. Det kommer att skapa den långsiktighet som utredningen eftersträvar
- Kommunerna behöver ökad kunskap om planering utifrån kollektivtrafikens behov och krav



- Det är av yttersta vikt att även andra lagar/regler/föreskrifter som t.ex. parkeringslagstiftning ändras så att en större effekt av de åtgärder som föreslås här åstadkoms

## Remissynpunkter

Utredningen har en god utgångspunkt vad gäller förutsättningarna för hållbar bebyggelse- och transportplanering när den lyfter behovet att istället för att planera för den privatägda bilen, att gång, cykel, kollektivtrafik och andra delade mobilitetsresurser behöver utgöra grund för planeringen. Svensk Kollektivtrafik är eniga med utredningen i detta. De hållbara färdssätten gång, cykel och kollektivtrafik behöver vara normen för nuvarande och framtida samhällsplanering. Kollektivtrafiken har en avgörande roll i detta och borde synas betydligt mer i utredningen och lagförslagen

Utredningen skriver att kollektivtrafiken är ofta ses som ryggraden i system med delad mobilitet av olika slag. Möjligheten att kollektivtrafikförsörja bostadsområden är av yttersta vikt för transporteffektiviteten och hållbar trafik- och samhällsplanering. Det enskilda bilägandet/bilberoendet kan inte ersättas med enbart mindre mobilitets tjänster utan en ryggrad behövs för smidiga och ändamålsenliga transporter. Det är därför mycket viktigt att bostadsområden planeras så att de kan kollektivtrafikförsörjas med t.ex. effektiv linjeläggning och resenärsmiljöer som passar resenärerna. Det är viktigt att anpassa bebyggelsen och gatunätet till kollektivtrafikens behov och förutsättningar för att kollektivtrafiken, tillsammans med gång och cykel, ska bli de mest attraktiva transportsätten. Människors val att resa med kollektivtrafiken gynnas av en tät sammanhållen bebyggelsestruktur med hög befolkningstäthet, funktionsblandning och närhet till arbetsplatser, skolor, service, fritidsanläggningar och handel som möjliggörs genom linjesträckningar som kortar restiden för kollektivtrafikresenärerna samtidigt som människor får kort avstånd till kollektivtrafiken. Detta är åtgärder som påverkar och förstärker varandra. Det är mycket viktigt att planeringen även syftar till att minimera skillnaden i restid mellan kollektivtrafik och bil.<sup>1</sup>

Exempel på områden som är ytterst svåra och/eller väldigt dyra att kollektivtrafikförsörja är t.ex. gamla sommarstugeområden som förtätats och permanenteras. Vi vill därför lyfta just kollektivtrafikförsörjning som ett begrepp som vi anser ska inkluderas i kapitel 2 tillsammans med transporteffektiv trafikförsörjning och god trafikmiljö.

Utredningen fokuserar på mikromobilitet, vilket inte kommer att lösa majoriteten av invånarnas resebehov. Vi anser att förbättringar för kollektivtrafik som mobilitetsåtgärd ska tydliggöras. Utredningen har ett fastighetsfokus, vilket gör det svårare att planera för helheten, inom ett område eller ett större omland. Utöver mobilitetsåtgärder för kollektivtrafik behöver gångtrafikens betydelse betonas ytterligare. Att koppla ihop en gångtrafikvänlig planering och kollektivtrafik borgar för den långsiktighet som utredningen eftersträvar. Vi ser alltför ofta att gångvägen till hållplatsen eller stationen inte prioriteras. Hela resan-perspektiven behöver vara tydligt i planeringsprocessen.

---

<sup>1</sup> [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#) och [K2 \(2015\) Att styra mot en ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt](#)



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Det är idag svårt att få tillgång till mark för depåer för tåg, spårvagn, buss och terminaler, vilket är avgörande för att kunna bedriva en effektiv kollektivtrafik. Dessutom finns behov av att göra rum i detaljplan för laddplatser, vändplatser och reglerhållplatser för bussar utefter linjer och nära större busshållplatser. Detta vid sidan av placering och utformning av hållplats/station i ett område, gång- och cykelmöjligheter till och från samt anslutningar och parkering för cykel ser vi som viktiga mobilitetsåtgärder för kollektivtrafiken och borde även kunna ligga till grund för markreservat.

Det finns ett stort behov av mer samordnad bebyggelse- och transportplanering som bedrivs i samverkan mellan kommun, region och stat för att kunna ställa om transportsystemet i en långsiktigt hållbar riktning. Detta kräver samverkan i alla led, både i tidiga skeden och formella skeden. Samrådskrav och processer för samverkan behöver tydliggöras i bl.a. lagstiftning. Samverkan behöver ha ett ramverk för att fungera. De samverkande parterna behöver även ha god kunskap i både bebyggelseplanering -och transportplanering, vi ser bl.a. behov av ökad kompetens kring kollektivtrafikplanering hos kommunerna. Hur resultatet av den samordnade planeringen ska finansieras är såklart en viktig fråga, alltifrån hur delade mobilitetslösningar på fastighetsnivå långsiktigt finansieras (som utredningen berör) till hur nya bostadsområden ska kollektivtrafikförsörjas under uppbyggnad och till hur den nationella åtgärdsplaneringen ska möjliggöra transporteffektiva lösningar. Det är inte bara på fastighetsnivå som långsiktiga och hållbara finansieringslösningar behövs och höga ambitioner gällande samordnad bebyggelse- och transportplanering kräver även att finansieringslösningar adresseras.

När vi talar om likvärdig tillgänglighet för olika trafikslag är det dock väldigt viktigt att kunskapen om hur planering utifrån de olika trafikslagens (gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik) unika förutsättningar höjs. Vi ser som sagt ett behov av ökad kommunal kompetens inom kollektivtrafikplanering samt behov av nära samverkan mellan RKM och kommuner. Kollektivtrafikens strategiska delar och operativa delar måste påverka kommunernas planering.

### **Regional planering**

Den regionala planeringen tas upp kort i utredningen. Vi vill betona den regionala planeringens vikt för kommande planeringsstadier. Ökad samverkan i t.ex. RUS/RUP mellan regionala och kommunala aktörer krävs för att stärka förutsättningar för transporteffektivitet och transportförsörjning. En väl genomtänkt och regionalt förankrad regional planering lägger en viktig grund för översiktsplan och även detaljplan.

För att skapa hållbar en bebyggelseplanering och transportplanering måste det regionala perspektivet kopplas till det kommunala. Vi saknar förslag om detta i utredningen.

### **Översiktsplan**

Utredningens förslag fokuserar, utifrån direktiven, främst på detaljplanenivå, dock lyfts översiktsplanens betydelse för den transporteffektiva planeringen. Vi vill här ytterligare lyfta vikten av just översiktsplanen. Det är i översiktsplanen de strategiska dragen i trafikförsörjningen dras upp och grunden för transporteffektivitet läggs.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Utredningen skriver på sid 81 "Generellt kan sägas att försörjningsnivåer och linjedragning hanteras i översiktsplanen, medan framkomlighet och utformning av gaturum är frågor som behandlas senare i detaljplaneprocessen." Det är således väldigt viktigt att grunderna för god kollektivtrafikförsörjning läggs redan i översiktsplanen. Saknas goda förutsättningar för kollektivtrafik i översiktsplanen saknas också möjligheterna att skapa nyttiga och viktiga mobilitetsåtgärder med kollektivtrafik i detaljplanerna. Ett ökat fokus på kollektivtrafik i översiktsplan borgar för att det är svårare att göra avsteg i detaljplan till förmån för bilvänliga lösningar.

Svensk Kollektivtrafik anser att det ska införas ett samrådstvång med den regionala kollektivtrafikmyndigheten vad gäller översiktsplanens upprättande eller ändrande. Funktionen regional planupprättare är inte det samma som regional kollektivtrafikmyndighet och det kan inte förutses att den regionala planupprättaren företräder den i lagen helt fristående regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Vi anser även att det behöver skapas en koppling mellan de regionala trafikförsörjningsprogrammen och den kommunala planeringen. Kopplingen bör finnas både på översikts- och detaljplanenivå. Att tydliggöra detta i lagstiftning anser vi skulle öka möjligheterna för bättre samordnad planering och ökad transporteffektivitet.

Vi ser också ett behov av att skapa en koppling mellan trafikförsörjningsprogrammen och den nationella åtgärdsplaneringen så att kollektivtrafikens behov tillgodoses och kollektivtrafiken strukturerande effekt synliggörs. Detta gäller främst planering för nationell plan men det kan även finnas behov av att tydliggöra detta för länsplaner då alla regioner inte har skatteväxlat exempelvis.

### **Detaljplan**

Som vi påpekat i inledande stycken så är det viktigt att kollektivtrafikens betydelse synliggörs i den transporteffektiva bebyggelseplaneringen och att det ges rum i detaljplan för kollektivtrafikfrämjande mobilitetsåtgärder. Exempel på sådana finns i tidigare stycke.

Det är viktigt att zooma ut till ett större område och inte ha ett för snävt perspektiv i detaljplanen om transporteffektiva lösningar ska uppnås. Att fokus i många fall i utredningen ligger på fastighetsnivå och mikromobilitetslösningar ger inte det större perspektiv som är nödvändigt.

Mobilitetsåtgärder för kollektivtrafik och gångtrafiken behöver tydliggöras ges en större tyngd i detaljplan.

Byggherrar/fastighetsägare har intresse av att slippa bygga parkering då det är kostnadsdrivande, men fokus på mikromobilitet kommer inte lösa mobiliteten som helhet. Det är dock viktigt att få med att fastighetsägaren ska vara skyldig att underlätta för besökare och boendes nyttjande av kollektivtrafik och mobilitetstjänster. Tjänsterna finns vanligtvis inte på den egna fastigheten, men inte sällan bygger man gångvägar och vägar till bilangöring, medan man sätter staket och häckar i vägen för att nå



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafikens anläggningar; skyltar till p-plats och taxi men inte kollektivtrafik etc. Detta leder till att kollektivtrafiken upplevs sämre än den egentligen är. Här krävs kommunal kompetens om kollektivtrafikplanering, kravställande byggherre/fastighetsägare och självklart samverkan med berörd regional kollektivtrafikmyndighet för att hitta mobilitetslösningar som funkar för fastigheten, detaljplaneområdet och det större systemet.

I gällande långsiktiga kontraktlösningar med byggherrar/fastighetsägare är det viktigt att tjänsterna knyts till fastigheten och inte till den person som först köper en lägenhet i huset. Vi har tyvärr sett lösningar där t.ex. årskort på kollektivtrafiken erbjuds till boende, men att detta endast gäller den som först köpte lägenheten. Mobilitetstjänster som erbjuds måste vara tillgängliga för alla boende under avtalad period.

*4 kap § 6* Det vore rimligt att även markreservat för kollektivtrafikanläggningar tydliggjordes för att underlätta för i tidigare stycken beskrivna anläggningar som t.ex. depåer och terminaler.

Vi trycker igen på att det behöver finnas ett lagstadgat samråd med berörd regional kollektivtrafikmyndighet samt koppling till trafikförsörjningsprogrammet även i detaljplan. Det räcker inte med att kollektivtrafik nämns (s 162) i förarbetena, det handlar om att uttrycka det i lagen. Förarbetena används vid rättslig prövning inte i vardagen.

### **Parkering**

Vi delar utredningens utgångspunkt och beskrivning av transporteffektivitet. Presenterade delar är i högsta grad avgörande för att åstadkomma ett mer hållbar transport- och trafikplanering. Utredningen har i sitt uppdrag tittat på delar av förutsättningar för att planera för transporteffektivitet, dock ingår transporter i många större sammanhang och reformbehov krävs på fler ställen än PBL. I utredningen pekas det på reformbehov inom t.ex. parkeringsprissättning, vilket vi håller med om. Att även kunna reglera befintligt parkeringsbestånd är viktigt för mobiliteten som helhet.

Prissättning av markanvändning för bilparkering är ett viktigt verktyg i kommunernas markanvändningsplanering och lagstiftningen behöver därför utvecklas för att skapa en fungerande marknad för bilparkering. Både Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. samt Lag (1976:206) om felparkeringsavgift bör ses över för att kunna avgiftsbelägga parkering och således styra parkeringstillgång.

### **Övrigt**

Det är mycket viktigt att en nationell strategi för hållbar bebyggelseutveckling får ett relevant innehåll för den praktiska användningen i planeringen och inte blir en statligt framtagen produkt som inte har förankring i regioner och kommuner. Framtagandet av strategin får heller inte agera bromskloss för viktiga samhällsutvecklingsprojekt som t.ex. behöver nån form av statlig medfinansiering. Det är positivt att utredningens förslag på innehåll fokuserar mycket på kollektivtrafik. En viktig del i en nationell strategi är förstås kollektivtrafikförsörjning.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Vi vill också tillägga att vi ser stora svårigheter och problem med de delar som ej omfattades av remissen gällande Mobilitetskartläggning. Vi ser helst att detta tas vidare alternativt kraftigt revideras.

I utredningen har man ställt enkätfrågor till "mobilitetsaktörerna", men de största mobilitetsaktörerna, landets regionala kollektivtrafikmyndigheter, som upphandlar eller i egen regi driver 99 % av landets busstrafik och 88 % av persontågstrafiken, har inte tillfrågats. Det är vi mycket kritiska till.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD