

Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

2015-05-12

## Yttrande över Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God Bebyggd Miljö. Diarienummer M2014/2798/Mm

### Sammanfattning:

- BIL Sweden är kritisk till att Boverket diskuterar problem som är relevanta främst i Stockholms innerstad men sedan applicerar detta på ett märkligt tätortsbegrepp som inkluderar 85% av befolkningen och säger att Sverige har ca 2000 (!) städer. Av detta analytiska misstag följer märkliga mål som att biltrafiken bör minska 10% till år 2020 i bl a Docksta, Pajala och Karlskrona samt att det bör bli svårare att parkera i bl a Vimmerby, Bastuträsk och Sollefteå.
- BIL Sweden är kritisk till att Boverket bortser från målet att den svenska fordonsflottan ska bli fossilfri. Eftersom strategin är långsiktig faller därmed flera slutsatser som utgår från en koppling mellan biltrafik och klimatproblemet.
- BIL Sweden är kritisk till att Boverket inte behandlar de positiva hållbarhetsaspekterna som är kopplade till bilismen på ett adekvat sätt.

Att ha och köra bil är positivt. Precis som att köpa möbler, mat, flyga eller annan konsumtion. Ju mer ju bättre är utgångspunkten och detta sammanfattas ofta i begreppet BNP. Tillväxt i BNP är av grundläggande vikt för en positiv samhällsutveckling och för att skapa resurser till offentligt finansierad verksamhet.

Det kan finnas problem som motiverar offentliga ingripanden för att påverka konsumtionen av någon vara eller tjänst, t ex det som kallas negativa externa effekter. Idealt går dessa att internalisera i priserna så marknaden kan ta hand om problemet. Vad gäller bilkörning är alla externa effekter av betydelse internaliserade, och inte bara det. Enligt den senaste rapporten till regeringen i ämnet (VTI 2014:836) är internaliseringsgraden 200 %, d.v.s. en kraftig överbeskattning som gör att biltrafiken är på en för låg nivå sedan hänsyn tagits till effekter som vägsplitage, miljö och olyckor. Något skäl för politiker eller myndigheter att agera för att minska bilismen finns alltså inte. Mot den bakgrunden blir målet att personbilstrafiken i tätorter ska minska med 10 % till år 2020 obegripligt, särskilt när det visar sig att Boverket använder det märkliga svenska tätortsbegreppet 200 invånare som gör att 85 % av svenskarna påstås bo i tätorter. Den internationella definitionen som används av OECD och EU sätter gränsen vid 50 000 invånare och då bor bara ca 38 % av svenskarna i en stad. Boverkets rapport blir analytiskt ytterst oklar eftersom man i rapporten diskuterar städer och problem som vanligen i första

hand förknippas med centrala delar av storstäder som Stockholm men som förefaller appliceras på det svenska tätortsbegreppet. Bland de tätorter där personbilstrafiken enligt Boverket bör minska 10 % finns flera avfolkningsbyar i Norrland. Totalt ingår ca 2000 orter i det tätortsbegrepp Boverket använder.

Boverket förefaller också tro att det finns något som kallas bilberoende och som upplevs som ett problem av medborgarna. Medborgaren tros ha intresse av hjälp med att ”välja bort bilen”. Jämför med att t ex vara bostadsberoende. Är det ett problem? Den verkliga situationen är att medborgarna upplever det som mycket positivt att ha tillgång till bil och lägger ner stora resurser på detta. Många som inte har det upplever det som ett problem och de anstränger sig vanligen för att skaffa körkort och bil. De som har bil är mycket nöjda med detta och anser att det höjer livskvaliteten på ett märkbart sätt. Aktuella exempel är den kraftiga uppgången i bilanvändning bland äldre kvinnor och den begynnande körkorts- och bilboomen bland nyanlända svenskar. Överhuvudtaget är ett allvarligt problem med hela rapporten att den undviker att analysera själva funktionerna hos bilen och vilka värden det skapar. Grundegenskapen är att du kan resa därifrån du är, dit du ska, när du vill och med vem du vill. Det är lätt att transportera packning, det är säkert, det är vind- och regnskyddat, valfri temperatur, en skön stol och en fin musikanläggning. Ett tåg kännetecknas till stor del av motsatsen. Du kan resa från en station där du inte bor till en station dit du inte ska på en tid du inte själv bestämmer och det är besvärligt med packning. Därför väljer svenska hushåll att utföra ca 90% av sina resor med bil (ca 80% av personkilometrarna).

I rapporten förs ett intressant resonemang kring den kompakta staden. Eftersom koldioxidutsläppen per person är ca 10 ton/år i Sverige mätt från konsumtionssidan blir det dock märkligt att tillmäta skillnader i resvanor en sådan dominerande ställning som avgörande för hur samhället ska planeras. Skillnaden i koldioxidutsläpp från boende i den täta grå betongstaden och de gröna villaområdena är ju i praktiken betydelselösa i relation till de tio tonnen koldioxid. Enligt studien ”Global miljöpåverkan och lokala fotavtryck” från Stockholm Environment Institute har invånarna i den kompakta Stockholms kommun Sveriges högsta koldioxidutsläpp.

I rapporten hävdas vidare att mycket talar för att minskad biltrafik ökar städernas attraktivitet. Dels är det åter är oklart om man talar om alla orter med 200 eller fler invånare eller något annat stadsbegrepp. Att en politik i de ca 2000 orter som har minst 200 invånare som går ut på att försvåra bilanvändningen skulle öka orternas attraktivitet förefaller osannolikt. Även vad gäller större orter förs idag en debatt kring den utarmning av centrala delar som uppstår när man inte underlättar tillräckligt för bilen och dess efterfrågade egenskaper. Se t ex rapporten ”Levande Stadskärnor” <http://dp.hpublication.com/publication/203e8b0b/> . Då väljer medborgarna istället att handla i bilvänligare köpcentrum. I NCC:s nyligen publicerade undersökning kring hur hushållen vill bo var tillgång till parkering den mest efterfrågade egenskapen. Vilken relevans Boverkets antagande om att försvårad tillgång till bil är attraktivt har är oklart. Troligen har Boverket helt fel och sambandet är det motsatta, åtminstone utanför centrala Stockholm.

Riktigt märklig blir analysen när den behandlar parkering. Det parkeringsproblem som beskrivs verkar främst handla om centrala Stockholm. Och resonemangen om att man bör motverka parkering även på privat mark passerar flera principiella gränser. Dels varför staten överhuvudtaget ytterligare ska motverka en bilism som internaliserar alla kostnader. Dels varför staten ska lägga sig i vilket pris som privata markägare tar för upplåtelse av sin mark. Menar Boverket verkligen att det i tätorter som Vimmerby, Bastuträsk och Hedemora är för lätt att parkera och att man ska införa en särskild parkeringskatt där? Slutligen hävdas att det finns en konflikt mellan Trafikverkets planeringsdirektiv och prognoser och kommunernas ambition om en minskad biltrafik. Detta resonemang är ologiskt. En prognos ska prognosticera utfallet på bästa möjlig sätt och all planering måste naturligtvis utgå från den utveckling man tror kommer att inträffa. Om sedan någon vill arbeta för att utvecklingen blir annorlunda är en helt annan sak och i den mån man lyckas kommer det att påverka prognoserna. Att ”målstyra” genom att inte planera infrastrukturinvesteringar och underhåll utifrån den troliga utvecklingen utan utifrån något politiskt mål skulle skapa stora samhällsekonomiska skador.

Vi vill också erinra om målet ”Fossilfri fordonsflotta”. Om Boverket utgår från att målet nås, vilket är ett rimligt, finns inga vägande skäl att motverka bilism. På några få orter finns trängselproblem att hantera. Tvärtom skulle flera hållbarhetsdimensioner förbättras om fler får tillgång till bil. Se bara vad de äldre kvinnornas ökade innehav av körkort och bil inneburit, vad de skulle betyda om fler invandrare får tillgång till körkort och bil eller vad det skulle betyda för en utsatt grupp som ensamstående föräldrar. Sverige är ett av Europas glesast befolkade land och stora delar av Sverige skulle upphöra att fungera utan en väl utvecklad bilism.

Med vänlig hälsning

BIL Sweden

Ulf Perbo  
vVD