

Motion till riksdagen 2012/13:T510

av **Helena Leander m.fl. (MP)**

Stadsplanering för minskad klimatpåverkan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöanpassad trafikplaneringsplikt enligt fransk modell införs i större städer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastrukturens klimatpåverkan inkluderas i modeller och verktyg för planering och projektering.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fyrstegsprincipen bör göras till ett krav i all stadsplanering.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om funktionella krav på entreprenörer som styr mot minskad klimatpåverkan och energianvändning.²
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa miniminormer för antal cykelparkeringar och närhet till kollektivtrafik vid nybyggnation av bostäder.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd statlig medfinansiering av kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att ta ut avgift på privat parkering.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på att offentlig verksamhet ska ha utrustning för distansmöten.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda lämpliga styrmedel för teknikstöd för förnybar energi som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling, med uppföljning och översyn med två till fyra års mellanrum.

Fel! Okänt namn på

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att länsstyrelserna bör ges möjlighet att stoppa en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att länsstyrelserna bör ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner.¹
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöprövning av nya och befintliga transportintensiva etableringar.

¹ Yrkandena 3, 5, 10 och 11 hänvisade till CU.

² Yrkande 4 hänvisat till FiU.

Inledning

Världens framtid beror mycket på om våra städer blir hållbara eller inte. Om 50 år kommer det att bo fler människor i städer än det idag bor människor på hela planeten. Om städerna planeras klokt kan denna urbanisering ge goda förutsättningar för ett transport- och resurseffektivt boende. I staden finns exempelvis helt andra möjligheter att leva utan bil jämfört med boende i glesare bygder. Det är därför rimligt att i arbetet för att minska utsläppen från trafiken ställa högre krav på städerna. Det förutsätter dock en aktiv stadsplanering som tar vara på stadens potential.

Stadsplanering är ett pussel med många bitar. Hittills har kraven på att minimera städernas utsläpp av växthusgaser haft en relativt svag ställning inom samhällsplaneringen och ett syfte med denna motion är att lyfta fram möjliga styrmedel som kan stärka klimatets ställning i planeringen. Därvid läggs fokus på de områden i våra städer där det finns störst potential för utsläppsminskning, vilket är anledningen till att transporter och infrastruktur har fått stort utrymme. Bostads- och energifrågorna berörs i andra motioner.

Potential för bidrag till utsläppsminskning

Alla utsläpp har en lokal källa och det finns en stor potential att minska utsläppen av växthusgaser för kommunsektorn. Genom lokala satsningar på utbyggnad av förnybar energi, satsningar på kollektivtrafik och energieffektivisering kan uppåt 50 terawattimmar (TWh) sparas in på en tioårsperiod, enligt beräkningar gjorda av forskare på Kungliga Tekniska högskolan.

Tabell 1 Potential för utsläppsminskningar i kommuner

	TWh	Mton CO ₂
Förnybar el	15–35	6–15
Fjärrvärme	4	1+2
Biogas	7	2
Kollektivtrafik	10	2,6
Egna lokaler	5,6	1,7
Allmännyttan	3,6	1,2
Upphandling (bilar)	0,15	0,04
Summa	45–65	15–25¹

Källa: KTH.

Det motsvarar en minskning av utsläppen med uppåt 20 miljoner ton (Mton), vilket är nästan en tredjedel av dagens nationella utsläpp. Tabell 1 visar de viktigaste områdena för åtgärder där kommuner, landsting och regioner har viktiga roller.

¹ Till 2020.

Fel! Okänt namn

Planera smartare

Vi kan bygga aldrig så fina passivhus men så länge de uppförs i enklaver omgivna av motorleder och externa köpcentrum får vi ändå ett ökat bilberoende och ökade utsläpp. Ett exempel på hur man kan reglera samhällsplaneringen för att styra mot hållbarare städer finns i Frankrike. Där har man en särskild lagstiftning som innebär att tätorter med över hundratusen invånare ska planera för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt.

Idag omfattas 70 städer av lagkravet, och ytterligare 20 upprättar sådana planer trots att de inte är tillräckligt stora för att omfattas av lagen. Planerna ger såväl beslutsfattarna som invånarna goda möjligheter att på ett systematiskt sätt ta ställning till hur stadens trafiksystem bör utformas på strategisk nivå. De flesta större städerna i Frankrike har investerat i spårvagnsnät som en del i att utveckla kollektivtrafiken och stadsmiljön samtidigt som ytan för biltrafiken begränsas.

Miljöpartiet de gröna anser att en liknande lagstiftning bör införas i Sverige anpassad efter storleken på svenska städer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Plan- och bygglagen är det huvudsakliga verktyget och styrinstrumentet för samhällsplanering tillsammans med de krav på miljöbedömningar som preciseras i miljöbalken. Plan- och bygglagen bör omformas så att det vid varje upprättande av en plan ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras.

För att minska klimatpåverkan från våra städer bör fyrstegsprincipen² göras till ett krav i all planering. Infrastrukturens klimatpåverkan bör även inkluderas i modeller och verktyg för planering och projektering. Likaså bör det vid offentlig upphandling ställas hårdare krav på entreprenörer som styr mot minskad klimatpåverkan och energianvändning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Transportsnålt samhälle

Samhälle och transportsystem behöver planeras mot ett transportsnålt samhälle om vi ska klara klimatmålen. En studie från Sika (2008)³ analyserar olika åtgärder som syftar till att flytta över resor mellan trafikslag för att

² Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportssystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Principen lanserades ursprungligen inom Vägverket 1997 för att bättre hushålla med investeringsmedlen men idag lyfts principen upp som en metod att minska trafikens negativa effekter på exempelvis trängsel, luftkvaliteten och klimatet.

³ Sika rapport, Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag, 2008:10

minska utsläpp av växthusgaser. Hos de åtgärder som är aktuella för kommuner och landsting är potentialen 540 000 ton i minskade koldioxidutsläpp per år till år 2020. I denna beräkning ingår åtgärder för att uppmuntra cykling, trängselavgifter för Göteborg och Malmö samt förmånsbeskattnings eller avgiftsbeläggning av parkering på arbetsplatser.

Trafikverket pekar i den så kallade Kapacitetsutredningen⁴ på att en fördubbling av kollektivtrafik samt ökning av andelen gång- och cykeltrafik kommer att krävas för att nå klimatmålen. Med utgångspunkt i utredningen anser Miljöpartiet de gröna att den statliga medfinansieringen till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät bör höjas och att en miniminorm för antal cykelparkeringar och närhet till kollektivtrafik vid nybyggnation av bostäder bör införas. Vidare anser vi att kommuner bör ges möjlighet att ta ut avgift på privat parkering samt att offentlig verksamhet ska ha utrustning för distansmöten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Mer förnybar energi i städerna

Energiförsörjningen i städerna är en knäckfråga för klimatet, och vi måste snabbt styra bort från fossila bränslen. Nyinvesteringar i anläggningar är en strategiskt viktig fråga, och här måste investeringsbesluten uteslutande styra mot förnybar energi. Två förslag som lyfts av Kapacitetsutredningen och som Miljöpartiet ställer sig bakom är att tillsätta en utredning av lämpliga styrmedel för tekniskt stöd som är tidsbegränsade men tillräckligt långvariga för att ge incitament till utveckling samt en uppföljning och översyn av styrmedel med två till fyra års mellanrum. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Investeringsstöd

Många stora klimatsatsningar görs redan runt om i kommuner och landsting. Men våra klimatmål kommer inte att nås om inte arbetet växlar upp, fler kommuner involveras och hastigheten i genomförandet av dessa åtgärder påskyndas. För detta krävs att ekonomiska resurser skjuts till.

Investeringsstöd för klimatåtgärder är inget nytt. Däremot finns förbättringspotential i upplägget på investeringsstöden. Klump innefattade högt ställda administrativa krav på kommunerna, vilket gjorde att många kommuner avstod från att söka. Idag finns Delegationen för hållbara städer där kommuner kan söka pengar för projekt. Ansökningsförfarandet är fortfarande omständligt och under 2011 och 2012 har man enbart kunnat söka stöd för

⁴ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 43–45.

Fel! Okänt namn på

planeringsprojekt, inte investeringsprojekt. Det behövs ett enklare sätt att stimulera klimat- och energieffektiviseringsarbetet som inte kräver lika stora administrativa insatser av kommunerna. Det måste dessutom tillskjutas en större pengapåse än idag.

I Norge har man infört den så kallade Klokt-modellen (Klimakutt Lokalt gjennom Kommunale Tiltak). Klokt liknar Klimp men skiljer sig med avseende på den administrativa bördan. Modellen baseras på den enskilda kommunens klimat- och energiplan. För varje åtgärd som kommunen föreslår beräknas en klimateffekt och en prisnivå efter en standardiserad mall. Dessa åtgärder samlas sedan i lokala klimatprogram som omfattar en kommun, en region eller en grupp av kommuner. Kommunen går därefter in i en förhandling med staten om pris för åtgärderna eller hela program av åtgärder. För staten är det då fritt att avgöra om man vill stödja en föreslagen åtgärd eller inte. Miljöpartiet har föreslagit ett sådant stöd i budgetmotionen för 2013.

Stärk länsstyrelsernas roll

Klimatfrågorna i den fysiska planeringen bör hanteras på den översiktliga nivån i regionplaner och översiktsplaner. Där finns den helhetssyn som behövs för att kunna överblicka konsekvenserna av klimatförändringarna. Plan- och bygglagen, som är det huvudsakliga ramverk som stadsplanerare har att förhålla sig till, saknar verktyg för samordning mellan kommuner. Det innebär till exempel att kommuner tävlar med varandra om att etablera stormarknader och locka dit grannkommunernas invånare, med fler förlorare än vinnare i slutändan, i stället för att frågor om handelsetableringar kan behandlas med hela regionens bästa för ögonen. Länsstyrelserna bör därför ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner. På samma sätt som gäller för hälsa och säkerhet bör länsstyrelserna ges möjlighet att stoppa en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen även när det gäller utsläpp av växthusgaser. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Externhandel

Ett annat styrmedel är miljöprovning av både nya och befintliga transportintensiva etableringar, exempelvis stora köpcentrum. Detta skulle sannolikt leda till att redan befintliga etableringar tvingas vidta åtgärder, exempelvis bättre kollektivtrafik, bättre cykel- och gångstråk samt parkeringsrestriktioner, eftersom det annars blir för höga koldioxidutsläpp från trafiken till och från verksamheten. Det kan även leda till att planer på nya etableringar läggs ned. Skulle detta inte vara tillräckligt behövs hårdare lagstiftning som helt sätter

Fel! Okänt namn på

stopp för stora köpcentrum och andra transportintensiva etableringar som leder till ökad bilanvändning.⁵

Stockholm den 5 oktober 2012

Helena Leander (MP)

Jan Lindholm (MP)

Annika Lillemets (MP)

Stina Bergström (MP)

⁵ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit.