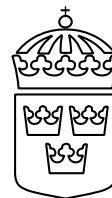


Regeringens skrivelse

2017/18:230



Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling

Skr.
2017/18:230

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 12 april 2018

Stefan Löfven

Karolina Skog
(Miljö- och energidepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I denna strategi presenteras regeringens nya politik för en hållbar stadsutveckling. Strategin innehåller övergripande mål för hållbara städer och nya etappmål i miljömålssystemet tillsammans med prioriteringar och nya insatser med tyngdpunkt på miljömässigt hållbar stadsutveckling. Strategin bidrar till att nå de nationella miljömålen liksom nationella mål inom andra politikområden. Den bidrar även till att nå FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, särskilt till mål 11 om hållbara städer, samt till FN:s New Urban Agenda och EU:s urbana agenda.

Regeringen vill stärka kommunernas förutsättningar för att utveckla gröna, hälsosamma och trygga städer där människor möts och innovationer skapas. Städer behöver utvecklas så att alla dimensioner av hållbar utveckling – miljömässiga, ekonomiska och sociala – tas till vara. I städerna finns möjligheter att klara många av klimat- och miljöutmaningarna, och arbetet för en hållbar stadsutveckling är viktigt för att uppnå miljömålen.

Innehållsförteckning

1	Politik för levande städer	4
2	Mål för en hållbar stadsutveckling.....	5
2.1	Övergripande mål för hållbara städer.....	5
2.2	Nya etappmål i miljömålssystemet för en hållbar stadsutveckling.....	6
2.2.1	Nya etappmål har beslutats.....	6
2.2.2	Underlag för ytterligare etappmål.....	6
3	Regeringens nya insatser för en hållbar stadsutveckling.....	7
3.1	Rådet för hållbara städer.....	7
3.2	Insatser för hållbara transporter.....	8
3.2.1	Hållbara och effektiva persontransporter i städer	8
3.2.2	Stadsmiljöavtalen	10
3.2.3	Elfordonspremie	11
3.2.4	Insatser för ökad och säker cykling	11
3.2.5	Hållbara och effektiva godstransporter i städer	13
3.2.6	Användning av tunga fordon i urbana miljöer	14
3.2.7	Bilpooler.....	14
3.3	Bättre luftkvalitet och hälsa.....	15
3.3.1	Etappmål för att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik	15
3.3.2	Miljözoner	17
3.3.3	Vägledning för flexibla parkeringstal och mobilitetsnorm.....	18
3.3.4	Styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp i anslutning till tätorter.....	19
3.3.5	Underlag för ett nytt etappmål för småskalig vedeldning	20
3.3.6	Ekonomiska styrmedel för minskad påverkan på luftkvaliteten av småskalig vedeldning	22
3.3.7	Miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft	23
3.4	Insatser för stadsplanering och grönska	24
3.4.1	Etappmål för stadsgrönska	24
3.4.2	Bidrag för grönare städer.....	25
3.4.3	Stöd för innovativt och hållbart byggande.....	26
3.4.4	Samordning för ökat och hållbart byggande	26
3.4.5	Klimatanpassning	27
3.4.6	Underlag för etappmål för dagvattenhantering	28

3.5	Arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer.....	29
3.6	Långsiktigt reformprogram mot segregation	31
4	Regeringens pågående arbete för en hållbar stadsutveckling.....	32
4.1	Behov av smarta och innovativa lösningar.....	33
4.1.1	Samverkansprogrammet Smarta städer	33
4.1.2	Miljöteknik	34
4.1.3	Cirkulär ekonomi.....	36
4.1.4	Digitalisering	37
4.1.5	Forskning och utveckling	39
4.2	Tätortsnära natur.....	41
4.2.1	Friluftsliv och turism	42
4.3	Hållbara transporter.....	42
4.3.1	Samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter.....	42
4.3.2	Hållbara urbana transporter	43
4.3.3	Samordning av omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT)	43
4.4	Minskad klimatpåverkan och luftvård.....	44
4.4.1	Klimatklivet.....	44
4.4.2	Elbusspremien	45
4.4.3	Fossilfritt Sverige	45
4.4.4	Minskade luftföroreningar från personbilar.....	45
4.5	Hållbart stadsbyggande	47
4.5.1	Planering, förtätning och byggande.....	47
4.5.2	Satsningar för fler och mer hållbara bostäder	48
4.5.3	Klimatsmart planering	48
4.5.4	Buller i stadsmiljö.....	50
4.5.5	Efterbehandling av förorenade områden.....	51
4.5.6	Giftfritt byggande	52
4.5.7	Avfallshantering	52
4.5.8	Åtgärder för att minska problemen med plast i miljön.....	53
4.6	Jämlik och inkluderande stad	54
4.6.1	Den fysiska miljön i städer är viktig för tillgänglighet, trygghet och inkludering	54
4.6.2	Framtidens funktionshinderspolitik	56
5	Politiken i den svenska och internationella kontexten	57
5.1	Stadsutvecklingen i Sverige	57
5.2	Utblick – globalt, inom EU och Norden.....	58
	Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 12 april 2018.....	63

1 Politik för levande städer

Regeringen vill stärka kommunernas förutsättningar att utveckla gröna, hälsosamma och trygga städer där människor möts och innovationer skapas. Det ökade bostadsbyggandet innebär stora möjligheter att ställa om till ett klimatsmart, attraktivt samhälle med människan i centrum. Många lösningar finns lokalt och regeringens roll är att stödja kommunerna att växla upp takten i omställningsarbetet.

En hållbar stadsutveckling utgår från en helhetssyn på hur städer ska omfatta både miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensioner. Det handlar om att åstadkomma goda livsmiljöer, dvs. väl fungerande och robusta städer som utformas så att de är till för alla. Den fysiska miljöns utformning kan bidra till att minska segregation, öka den sociala sammanhållningen och ge förutsättningar för att nå nationella klimat- och miljömål.

Framför allt i städer gör närhet och tillgänglighet till olika funktioner det möjligt för fler att klara sin vardag utan egen bil och därmed är det möjligt att öka andelen transporter som sker med kollektivtrafik, gång och cykel. Trafikplanering, avseende såväl person- som godstransporter, är därför en central del av en nationell politik för hållbar stadsutveckling. Den behöver i större utsträckning skapa förutsättningar för effektiva och miljövänliga transporter, inklusive hållbar pendling och samordnade varustransporter. God samhällsplanering ökar möjligheten till transporteffektiva städer som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel i stället för personbil. Stadsmiljöavtalen är ett viktigt stöd för att utveckla kollektivtrafik och andra lösningar för hållbara transporter. För att ge bättre förutsättningar att minska luftföroreningar och skapa en hälsosam miljö i städerna avser regeringen att ge kommunerna möjlighet att inrätta miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon.

I de allt tätare städerna finns en stor konkurrens om mark. Människor och grönska ska prioriteras. Den stadsnära naturen och parkerna bidrar till livskvalitet och kan förbättra folkhälsan. Stadsgrönskan är också en viktig förutsättning för ekosystemtjänster, dvs. de tjänster och produkter som naturens ekosystem ger oss människor. Det kan handla om förmågan att rena luft, sänka temperaturer, ta hand om dagvatten och erbjuda rekreativa och hälsosamma miljöer.

En hållbar stad har goda kopplingar till kringliggande regioner och landsbygder och det är viktigt att utveckla och stärka länkar för utbyte av bl.a. idéer, varor, tjänster och kompetenser som bidrar till hållbar stadsutveckling i ett större regionalt sammanhang. Med hjälp av en god gestaltning samt innovationer, digitalisering och miljö- och klimatteknik finns möjligheter att möta dagens samhällsutmaningar på ett effektivt och hållbart sätt. Digitaliseringen ger också nya möjligheter till delaktighet och medskapande.

En hållbar stad är inkluderande och jämlik. Gaturummet ska erbjuda trygga offentliga rum i hela staden med god tillgänglighet och ett pulseran-

de stadsliv där närbutiker, uteserveringar och kultur samsas. Ur ett demokratiskt perspektiv är det viktigt att staden även erbjuder icke-kommersiella rum där alla kan mötas på lika villkor. En hållbar stadsutveckling ska inkludera hela staden med alla dess invånare och områden och motverka segregationsprocesser.

Sverige ska ha en ledande roll internationellt inom hållbar stadsutveckling, både som exempel och för att svensk kompetens ska komma till nytta internationellt. FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030 och målen i New Urban Agenda är centrala. Vi ska ställa om från fossila drivmedel till 100 procent förnybart och Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Riksdagen har beslutat att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

2 Mål för en hållbar stadsutveckling

I städerna finns stora möjligheter att bidra till en hållbar utveckling. Politiken för hållbar stadsutveckling tar ett helhetsgrepp om hur staden kan och bör utvecklas och bli socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar. Hållbar stadsutveckling omfattar frågor om bl.a. fysisk planering, bebyggelse och bostäder, transporter och infrastruktur, tillgänglighet och användbarhet, regional tillväxt och utveckling, miljö- och klimatfrågor, energifrågor, arkitektur, kulturmiljö, teknikutveckling, sociala frågor som jämställdhet, jämlikhet, segregation och folkhälsa samt forskning, utveckling och innovationer. Det finns flera befintliga mål inom olika politikområden som är relevanta för en hållbar stadsutveckling bl. a. de nationella miljö kvalitetsmålen, friluftslivsmålen, folkhälsomålen, de bostadspolitiska målen, mål för arkitektur, form och design, de nationella kulturmiljömålen, de transportpolitiska målen, nationella mål inom funktionshinderspolitiken samt de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030, särskilt mål 11, samt för genomförandet av regeringens långsiktiga reformprogram för minskad segregation 2017–2025.

2.1 Övergripande mål för hållbara städer

Hållbara städer är inkluderande och tillgängliga stadsmiljöer som erbjuder alla människor en attraktiv och grön livsmiljö. Närhet gör att det är enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram med hållbara transporter, som t.ex. gång och cykel. Helhetssyn i planeringen tillsammans med smarta lösningar bidrar till städer där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt.

Det nya övergripande målet för hållbara städer fastställdes i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1, utg. omr. 18, avsnitt 3.5.2.) Regeringen återkommer i budgetpropositionen för 2019 med resultatindikatorer för målet.

2.2 Nya etappmål i miljömålssystemet för en hållbar stadsutveckling

Riksdagen har beslutat om Generationsmålet och 16 miljökvalitetsmål varav fem är särskilt relevanta för en hållbar stadsutveckling. Dessa mål är *God bebyggd miljö*, *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Giftfri miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv*.

Miljökvalitetsmålen har lagt grunden för det som vi i dag kallar miljömålssystemet. Syftet är att ge en tydlig struktur för det miljöarbete som Sverige bedriver nationellt, inom EU och internationellt. Syftet är också att ge struktur för en systematisk uppföljning av miljöpolitiken. Uppföljningen ger grunden för ett strategiskt åtgärdsarbete.

Etappmålen i miljömålssystemet identifierar en önskad samhällsställning. De är steg på vägen för att nå Generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in.

2.2.1 Nya etappmål har beslutats

Regeringen har beslutat om tre nya etappmål i miljömålssystemet som är viktiga för en miljömässigt hållbar stadsutveckling:

- etappmål för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik
- etappmål om metod för stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer
- etappmål om integrering av stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer.

Etappmålet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Etappmålet om metod för stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer är att kommunerna ska senast 2020 ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Etappmålet om integrering av stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer är att en majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönka och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

2.2.2 Underlag för ytterligare etappmål

Regeringen har beslutat om myndighetsuppdrag för att ta fram ytterligare etappmål:

- etappmål för småskalig vedeldning
- etappmål för dagvattenhantering.

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att senast den 15 februari 2019 ge ett underlag med ett förslag till ett nytt etappmål inriktat på begränsade utsläpp från småskalig vedeldning.

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att senast den 31 januari 2019 lämna förslag till etappmål, styrmedel och åtgärder om dagvatten för att minska den negativa påverkan på vattenkvaliteten.

Regeringen avser att fortsatt utreda behov av ytterligare etappmål med anknytning till en hållbar stadsutveckling där bl.a. målen inom Agenda 2030 är en utgångspunkt.

3 Regeringens nya insatser för en hållbar stadsutveckling

I det här kapitlet redovisar regeringen sin politik för en hållbar stadsutveckling, och nya insatser för framför allt följande områden:

- ett råd för hållbara städer
- hållbara transporter
- luftkvalitet och hälsa
- stadsplanering och grönska
- arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer
- långsiktigt reformprogram mot segregation.

De insatser och åtgärder som presenteras är bl.a. en beskrivning av de nya etappmålen, ett råd för hållbara städer och aviseringar om ytterligare etappmål. I kapitlet redogörs även för nya satsningar i form av uppdrag till myndigheter. Flertalet av åtgärderna kan omfattas av EU:s statsstödsregler, vilket kan påverka möjligheterna att genomföra åtgärderna alternativt hur åtgärderna utformas.

3.1 Rådet för hållbara städer

Regeringen har inrättat Rådet för hållbara städer för att bidra till en långsiktigt hållbar stadsutveckling.

Regeringen har inrättat ett råd för hållbara städer. Rådet ska verka för att genomföra regeringens politik för hållbar stadsutveckling. Rådet ska vara ett forum för myndighetscheferna vid de myndigheter som är strategiskt viktiga för det långsiktiga arbetet med en hållbar stadsutveckling. En ordförande leder arbetet i rådet. En representant för kommunerna ingår i rådet. Ett expertnätverk knyts till rådet. Rådet ska verka till maj 2022 och dess arbete ska vara att samverka om åtgärder som bidrar till utvecklingen av hållbara städer. Rådet ska redovisa en samlad åtgärdslista av genomförda och planerade åtgärder för myndigheterna som främjar en hållbar stadsutveckling. Åtgärdslistan ska senast den 1 juni 2018 publiceras på webbplatsen www.hallbarstad.se. Därefter ska listan publiceras den 1 mars följande år.

Rådet ska dessutom till regeringen redovisa förslag till konsekvensbeskrivna åtgärder som rådet anser är strategiskt viktiga för arbetet med hållbara städer men som helt eller delvis ligger utanför de deltagande myndigheternas ansvarsområden. Rådet ska även lämna förslag på eventuella frågor som behöver utredas. Dessa förslag ska redovisas till Regeringskansliet den 1 juni 2018 och följande år den 1 mars. Rådet ska senast den 31 maj 2022 slutredovisa arbetet till Regeringskansliet.

Regeringen har också beslutat att det uppdrag som regeringen gav 2014 om att upprätta och förvalta en plattform för frågor om hållbar stadsutveckling inte längre ska gälla.

3.2 Insatser för hållbara transporter

3.2.1 Hållbara och effektiva persontransporter i städer

Stadsplaneringen ska styra mot hållbara stadsstrukturer med en effektiv markanvändning. Gång, cykling och kollektivtrafik ska främjas framför personbilstrafik och vara viktiga utgångspunkter för den framtida planeringen av städer.

I städer och tätorter är det angeläget att i ökad utsträckning prioritera en samhällsstruktur med goda möjligheter att gå och cykla samt resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. I städerna ska människor enkelt kunna välja miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, grönområden och andra viktiga målpunkter. En säker och trygg trafikmiljö är viktig för att både barn och äldre i ökad utsträckning ska kunna gå och cykla.

Gång, cykling och kollektivtrafik är yteffektiva transportsätt som kommer att bli alltmer nödvändiga för att undvika kapacitetsbrist och trängsel i städerna. Med en överflyttning av resor från personbil till gång, cykel och kollektivtrafik minskas resandets miljö- och klimatpåverkan. Boverket har i Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* (rapport 2014:32) redovisat att Boverket tillsammans med Trafikverket ska verka för att gång, cykling och kollektivtrafik ska vara normgivande i den urbana transportplaneringen. Det blir lägre utsläpp av växthusgaser, partiklar och andra luftföroreningar samt mindre buller om fler människor i städerna går, cyklar och åker kollektivt, samtidigt som framkomligheten ökar. Därmed ökar möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen *God bebyggd miljö*, *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan* samt de transportpolitiska målen samtidigt som det gagnar folkhälsan. Dagens gång- och cykelresor beräknas förhindra cirka 3 500 dödsfall och 15 000 kroniska sjukdomsfall per år i Sverige (Trafikverkets årsredovisning 2016). I grupper med lägre inkomster är det färre kvinnor och män som har tillgång till bil. Grupper med lägre inkomster använder i större utsträckning kollektivtrafiken och ett välutvecklat kollektivtrafiksystem är också en bra investering för jämställdheten och jämlikheten. Det finns både statliga, kommunala och enskilda väghållare som har ansvar för gång- och cykelvägar. Samtliga aktörer på respektive nivå måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel. Insatser för att främja gång-, cykel-, och kollektivtrafik kopplar främst till delmål 11.2 i Agenda 2030 (se även delmål 11.6).

Bilen har i stor utsträckning utgjort en norm för städernas transportsystem och för lokaliseringen av verksamheter och bostäder. Framkomlighet och tillgänglighet med bil har varit en prioriterad utgångspunkt. Samtidigt som bilen har medfört fördelar för människors möjligheter till rörlighet har utvecklingen skapat stora problem. Gator, vägar, parkeringsplatser och spåranläggningar tar i dag en betydande andel av städernas begränsade utrymme i anspråk. Infrastrukturen skapar barriäreffekter, splittrar städer och motverkar en sammanhållen och hållbar samhällsstruktur. På grund av miljöpåverkan och trafikstörningar i omgivningen så begränsar infrastrukturens utformning användbarheten av stora områden.

Regeringen bedömer att med fler boende i städerna är det nödvändigt att hushålla med de begränsade markarealerna och använda dem på ett mer ändamålsenligt sätt. Intelligent transportsystem kan t.ex. bidra till att gaturummet utnyttjas på ett mer effektivt sätt med minskad klimatpåverkan. Genom ökad funktionsblandning och förbättrad tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik, större andel elfordon och andra fordon med låga utsläpp samt effektivare och mer samordnade godstransporter kan trivseln i städerna öka samtidigt som negativa effekter på hälsa och miljö minskar. Samtidigt kan en hållbar stadsplanering med effektiv kollektivtrafik som binder ihop olika delar av staden också bidra till att minska de sociala klyftorna i staden och på sikt bidra till minskad segregation. Såväl geografisk tillgänglighet som ekonomisk överkomlighet är viktiga faktorer för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för stadens invånare.

Stadsplaneringen behöver inriktas mot hållbara samhällsstrukturer inklusive transportsystem som underlättar för människor att gå, cykla och resa kollektivt i stället för att åka bil. En funktionsblandad bebyggelsestruktur bidrar till att människors behov i högre grad kan tillgodoses i deras närområde och dämpar därmed behovet av resor. Stadsplaneringen behöver även beakta hur distribution av varor och gods ska ske på ett samordnat och hållbart sätt. Hållbar stadsplanering omfattar även strukturer för hållbar pendling och hållbara godstransporter ut och in i städerna. Bebyggelsen bör utföras med kvalitativ och medveten arkitektur och form. Utformningen av gaturummet behöver utgå från de gående, olika grupper av cyklister och kollektivtrafikresenärer så att framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för dessa trafikantgrupper förbättras.

Regeringen anser att kommuner och landsting, inom ramen för det kommunala självstyret, har ett stort ansvar för att inom transport- och bostadssektorn bidra till en minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Stadsmiljöavtalen ger kommuner och landsting möjlighet att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och för cykeltrafik.

Det är viktigt att transportinfrastrukturen planeras så att en fungerande grön infrastruktur som binder ihop stadens naturområden bibehålls. Det är också viktigt att bebyggelseutvecklingen planeras så att goda förutsättningar för hållbara transporter skapas.

Regeringen delar Miljömålsberedningens bedömning (SOU 2016:47) att ytterligare styrmedel och åtgärder bör övervägas för att gång, cykling och kollektivtrafik ska främjas i stadsplaneringen. Regeringen avser därför att ge berörda myndigheter i uppdrag att utreda och lämna konkreta förslag för att främja en sådan utveckling.

3.2.2 Stadsmiljöavtalen

Regeringen har förlängt och utökat satsningen på Stadsmiljöavtalen (prop. 2017/18:01). Stadsmiljöavtalen omfattar en miljard kronor årligen under 2018–2029 och ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen.

Det är angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur som ger goda livsmiljöer genom att underlätta gång, cykling och kollektivtrafikresande. Regeringen stödjer denna utveckling genom ett ramverk för Stadsmiljöavtalen med fokus på hållbara persontransporter i tätorter sedan 2015. För att öka möjligheterna för mer genomarbetade förslag samtidigt som det ges möjlighet till att genomföra mer tidskrävande åtgärder och motprestationer har Stadsmiljöavtalen förlängts. Från och med 2018 är Stadsmiljöavtalen en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet och beräknas omfatta en miljard kronor årligen under perioden 2018–2029. Stödet innebär möjligheter för kommuner och landsting att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och sedan 2017 även för cykling. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer med energieffektiva lösningar som ger låga utsläpp av växthusgaser och bidrar bl.a. till miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* och delmål 11.2 i Agenda 2030. Stödet ska främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik respektive cykel. Kommuner och landsting ska också genomföra motprestationer som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Regeringen avser att även inkludera insatser för hållbara godstransportlösningar i stadsmiljö som samlastning, samordnad citylogistik och gods på cykel, som minskar klimat- och miljöpåverkan i Stadsmiljöavtalen.

Trafikverket har hittills genomfört fyra ansökningsomgångar och totalt fattat beslut om stöd på 1,73 miljarder kronor till åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Stöd har bl.a. beviljats till BRT-åtgärder (Bus Rapid Transit), laddstationer för elbussar, elbusskoncept, spårvägslinjer, sändarutrustning för bussar, realtidsinformation, signalprioriteringar, nya bussgator, kollektivtrafikfält, hållplatser och plattformar samt plattformbarriärer som personskydd i tunnelbanan. I den fjärde omgången dominerar cykelåtgärder som exempelvis cykelvägar, cykelbanor, cykelparkeringar, cykelgarage, cykelpumpar, laddstolpar för elcyklar, lådcykelprojekt, låncykelprojekt etc. Som motprestationer genomför kommuner och landsting exempelvis detaljplaner för bostadsbyggande, parkeringsstrategier, nya parkeringsnormer, hastighetsplaner, stadsutvecklingsprojekt, snabbcykelleder, åtgärdsprogram för omgivningsbuller, fotgångarprogram, gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, hyrcykelsystem och laddhybridbussar. En femte ansökningsomgång för Stadsmiljöavtalen startade den 6 november 2017 pågick fram till den 2 mars 2018. Beslut planeras till innan sommaren 2018.

Det är även viktigt att få fler ansökningar relaterat till sjöfart inom ramen för Stadsmiljöavtalen då endast ett fåtal ansökningar hittills har gällt sjöfart. Det kan handla om stöd till investeringar i kajer för lokal och regional

3.2.3 Elfordonspremie

Regeringen införde 2017 en premie för elfordon för att fler privatpersoner ska få tillgång till eldrivna cyklar, mopeder eller motorcyklar.

För att på ett kraftfullt sätt förbättra förutsättningarna att pendla och transportera sig klimatvänligt med cykel har regeringen avsatt 1 050 miljoner kronor under perioden 2018–2020 till en elfordonspremie för privatpersoners köp av elcykel, elmoped eller elmotorcykel. På så sätt kommer stora grupper av tänkbara cykelpendlare att kunna få tillgång till eldrivna fordon och använda dessa i pendling till arbete eller fritidsresor. Bidragsnivån är 25 procent av inköpskostnaden och bidragsbeloppet högst 10 000 kronor. Naturvårdsverket prövar frågor om bidrag.

3.2.4 Insatser för ökad och säker cykling

Regeringen vill främja ett ökat och säkert cyklande. Regeringen har därför under 2017 beslutat om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Strategin är en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas.

Regeringen vill främja ett ökat och säkert cyklande, bl.a. i städerna. Urbaniseringen ökar och städerna förtätas, vilket medför att yteffektiva transportlösningar som kollektivtrafik, gång och cykel kommer att vara alltmer nödvändiga. Cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och bidra till en bättre folkhälsa, ökad livskvalitet och ett hållbart samhälle. Cykling bidrar även till ökad fysisk aktivitet och kan ha en positiv inverkan på tillgång och tillgänglighet till arbete, studier och andra viktiga målposter i samhället. Ett ökat och säkert cyklande har betydelse både för det övergripande transportpolitiska målet samt för funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Ett ökat cyklande bidrar också till att nå de nationella miljö kvalitetsmålen, bl.a. *Be-gränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*.

För att cykling ska bli mer attraktivt som val av transportmedel behöver det vara säkert att cykla. Den svenska modellen för trafiksäkerhet, Nollvisionen, är framgångsrik och antalet omkomna cyklister har minskat de senaste tio åren. Men antalet omkomna cyklister har inte minskat i samma takt som antalet omkomna bilister. Vad gäller allvarligt skadade i trafikolyckor är cyklister den enskilt största gruppen och antalet skadade har inte minskat de senaste åren. Cyklister omkommer oftast i kollision med motorfordon men singelolyckor är den vanligaste olyckstypen när cyklister skadas allvarligt. Utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter, såsom gående och cyklister, genom exempelvis separerade cykelbanor och bättre metoder för underhåll av cykelvägar. Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, lyfts i regeringens inriktningsdokument Nystart för Nollvisionen som presenterades 2016. I samband med nystarten har också Trafikverket fått ett

tydligare uppdrag att leda övergripande samverkan mellan aktörer, i arbetet för att nå Nollvisionen. Insatser för ökad och säker cykling kopplar främst till delmål 11.2 i Agenda 2030 (se även delmål 3.6).

Andelen barn i gruppen 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har på 20 år minskat från 24 procent till 15 procent. Oskyddade trafikanter behöver i större utsträckning prioriteras i planeringen för att främja gång och cykling till skola, arbete, samhällsservice och aktiviteter. Ett sätt att påverka val av färdmedel och beteenden är att använda mjuka åtgärder, såsom information och utbildning, exempelvis satsningar på trafikundervisning i skolorna. Även andra former av kunskapshöjande insatser kan behövas. Cyklister behöver också bli bättre på att respektera trafikregler.

Trots ökade insatser på cykelvägnäten finns fortsatt behov av att utveckla dessa, både vad gäller att förbättra den befintliga strukturen och för att skapa nya cykelförbindelser med utgångspunkt i olika cyklistgruppers behov. Cykelinfrastrukturen behöver även klara av en större mångfald av cyklister och det kan exempelvis på olika delar av cykelvägnätet finnas behov av separering mellan fotgängare och cyklister. Det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem, där cykel ingår som en viktig del. I planeringen av nya och befintliga områden är det viktigt att inrikta sig på åtgärder som underlättar för cykling och andra hållbara transportsätt.

Parallellt med regeringens arbete med cykelstrategin pågår en översyn av regler med betydelse för cykling. Den 28 april 2017 remitterade Näringsdepartementet promemorian Cykelregler (dnr N2017/03102/TIF) med ett antal förslag till regeländringar i syfte att främja cykling. Promemorian bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen arbetar aktivt för ökad och säker cykling, bl.a. med utgångspunkt i regeringens nationella cykelstrategi och i arbetet med en nystart för Nollvisionen. Regeringen gjorde en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder på totalt 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor för 2017 (prop. 2016/17:1). I anslutning till strategin togs följande initiativ och följande regeringsuppdrag beslutades i syfte att uppnå en ökad och säker cykling.

- Trafikverket har på uppdrag av regeringen fördelat 9 miljoner kronor under 2017 till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling.
- Trafikanalys har haft i uppdrag att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå, lämna förslag på hur en enhetlig tillämpning kan främjas samt formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå.
- Statens väg- och transportforskningsinstitut, (VTI) har tagit fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklande minskar. I uppdraget ingick också att lämna förslag till insatser som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga.
- Trafikanalys har utrett förutsättningarna för, och konsekvenserna, inklusive finansiella och legala sådana, av sänkt bashastighet i tätort.
- Tillväxtverket har utfört en nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling.
- Boverket ska samla lärande exempel från kommuner som lyckats lyfta in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt.

- Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har haft i uppdrag att analysera och beskriva de främsta behoven inom cykelforskningen på såväl kort som lång sikt samt att ta fram förslag till hur cykelforskningen kan samordnas och stärkas.
- Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att inom ramen för arbetet med det nationella cykelrådet följa upp utvecklingen inom cykling.
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har fått stöd för utvecklingsarbete för beteendepåverkande insatser som främjar cykling. SKL ska samla, lyfta och sprida goda exempel på beteendepåverkande insatser som genomförts i kommuner och som bidragit till ett ökat och säkert cyklande.
- Trafikverket har haft i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat och kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial för en ökad och säker cykling.

Regeringen har utökat anslaget 1:9 Statens Väg- och transportforskningsinstitut med 5 miljoner årligen under perioden 2018–2021 i syfte att ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling inrättas med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som administrativ värd.

3.2.5 Hållbara och effektiva godstransporter i städer

Under våren 2018 avser regeringen att presentera en nationell gods-transportstrategi, som även omfattar urbana godstransporter och som bl.a. syftar till att minska transporterens miljö- och klimatpåverkan. Regeringen avser att studera hur marknadsintroduktion av eldrivna mindre lastbilar i städer, exempelvis för varudistribution, kan främjas.

Omfattningen av godstransporter i svenska städer väntas öka bl.a. som en följd av fortsatt urbanisering, förändrade logistikkedjor och ökad e-handel. En hållbar utveckling i städerna förutsätter därför nya tekniska lösningar för att hålla nere mängden transporter. Digitaliseringens möjligheter att effektivisera, kvalitetssäkra och erbjuda alternativ till transporter behöver tas tillvara. Det krävs också nya lösningar för att godstransporterna ska kunna ske effektivt och med minskad klimat- och miljöpåverkan. Även godstransporter med cykel och lösningar för samordning av gods-transporter bör utvecklas. I täta städer där de begränsade gaturummen ska tillgodose många funktioner behövs fordon för godstransporter som har god framkomlighet i trånga miljöer. Det är därför särskilt viktigt att beakta hur distribution av varor och gods ska göras på ett samordnat och hållbart sätt i samhällsplaneringen som även är säkert för de oskyddade trafikanterna. Regeringen bedömer att det finns potential för att utveckla gods-transporter med cykel och med eldrivna fordon i städer. Ökad samordning, bättre ruttplanering, större fyllnadsgrad och anpassade tider för transporter bör kunna effektivisera godstransporterna i städerna.

För att öka kunskapen om godstransporter har regeringen gett Trafik-
analys i uppdrag att inventera och analysera hur befintliga modeller kan användas för att skapa ett bättre kunskapsunderlag om distributionsfor-
dons och lätta lastbilars transporter. Det finns stora samhällsvinster med

effektivare och bättre samordnade godstransporter i städer – för både klimat, jobb och stadsmiljön. Ett viktigt steg i det arbetet är att ta fram fakta om hur mycket som transporteras i städer, hur och var transportererna sker, hur transportererna sker till och från staden och vad som transporteras. Trafikanalys har slutredovisat uppdraget till Regeringskansliet den 1 februari 2018. Regeringen avser att under våren 2018 presentera en godsstrategi, som tydliggör övergripande inriktningar för gods- och logistikområdet. Insatser för hållbara och effektiva godstransporter i städer kopplar främst till delmål 9.1 i Agenda 2030 (se även delmål 11.2 och 11.6).

För regeringen är det särskilt prioriterat att öka elektrifieringen och andelen förnybara drivmedel inom transportsektorn. Regeringen intensifierar därför arbetet med att identifiera och genomföra åtgärder som bidrar till transportsystemets elektrifiering och fossiloberoende i såväl personbilsflottan som infrastrukturen, kollektivtrafiken, godstransporterna och arbetsmaskiner. Ökad elektrifiering kommer också att vara en god hjälp i arbetet med att förbättra luftkvaliteten i städer och minska buller. Omställningen till fossilfria transporter inklusive elektrifiering utgör en viktig del i regeringens nya klimatstrategi En klimatstrategi för Sverige. Regeringen avser som ett led i detta arbete att studera hur marknadsintroduktion av eldrivna mindre lastbilar i städer, exempelvis för varudistribution och sophämtning, kan främjas.

3.2.6 Användning av tunga fordon i urbana miljöer

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att analysera användningen av tunga fordon i urbana miljöer.

I syfte att öka säkerheten för människor som vistas i urbana miljöer behövs möjligheterna att kapa och använda tunga fordon i terrorattacker förhindras. För att öka kunskapen om hur tunga fordon används i urbana miljöer i dag och om vilka alternativa lösningar, exempelvis omlastning och användning av lätta lastbilar, elfordon, fraktcyklar och underjordiska transportsystem som finns, har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag (dnr N2017/03632/TS). Uppdraget har slutredovisats den 15 mars 2018 och bereds vidare inom Regeringskansliet. Insatser för att förändra hur godstransporter genomförs i urbana miljöer kopplar främst till delmål 16.1 i Agenda 2030 (se även delmål 3.6 och 11.2).

3.2.7 Bilpooler

Regeringen anser det angeläget att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det enklare att avsätta parkeringsmark.

Bilägande ger inlåsnings effekter som motverkar rörlighet mellan transportsätten t.ex. mellan bilen och kollektivt resande. Bilpooler, friflytande bilpooler och en väl utbyggd och attraktiv kollektivtrafik kan i många fall bli ett fullgott alternativ till den egna bilen. Genom medlemskap i en bilpool kan flera dela på sitt bilägande. De flesta privatbilar står parkerade mer än 90 procent av tiden. Bilpooler är ett sätt att öka nyttjandegraden av

bilar och därigenom minska resursåtgången och behovet av parkeringsplatser. På så sätt frigörs ytor i städerna som kan användas till en tätare och funktionsblandad bebyggelse liksom fossilfria och mer yteffektiva transporter. Bilpooler ger oftast lägre kostnad för den enskilde och mer plats till annat än parkeringar. Många kommuner har en önskan att öka tillgången till bilpooler men eftersom det i lagstiftningen saknas en definition av vad en bilpool är och lagstöd för att gynna dessa har kommunerna haft svårt att främja bilpooler.

För att öka tillgängligheten till bilpooler föreslår Utredningen om cirkulär ekonomi i sitt betänkande Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22) att lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon införs, vilka sedan kan användas som grund för statliga eller lokala stimulansåtgärder. Regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Utredningen om cirkulär ekonomi har lämnat ett antal förslag om bilpooler som har remitterats och bereds nu vidare i Regeringskansliet.

Insatser för att främja bilpooler i städer kopplar främst till delmål 11.2 i Agenda 2030 (se även delmål 9.1 och 11.3).

3.3 Bättre luftkvalitet och hälsa

I Sverige har vi arbetat länge med problematiken kring luftföroreningar, trots det uppnås fortfarande inte de luftrelaterade miljömålen. Enligt beräkningar dör 5 500 svenskar en förtida död varje år p.g.a. luftföroreningar. De svenska utsläppskällor som är särskilt problematiska ur luftkvalitetssynpunkt och behöver åtgärdas för att komma tillrätta med luftkvalitetsproblemen i våra städer är utsläpp från dieslbilar, vägslitage på grund av dubbdäcksanvändning och småskalig vedeldning.

3.3.1 Etappmål för att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik

Regeringen har beslutat om ett etappmål inriktat på att begränsa utsläpp från vägtrafik i större tätorter i miljömålssystemet:

- Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I arbetet med att uppnå ett hållbart transportsystem är det viktigt att förutsättningarna att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik stärks. Att öka andelen transporter med låga utsläpp av växthusgaser är en förutsättning för att klara det högt ställda klimatmålet för transportsektorn till 2030. Det är i städerna som potentialen att minska utsläppen från transporter är störst. Biltrafikens utsläpp är den dominerande orsaken till höga halter av kvävedioxid och partiklar i tätorterna. För att skapa förutsättningar för att luftkvaliteten i tätorter, där halterna av luftföroreningar ofta är som högst och där många människor vistas, ska bli bättre är det angeläget att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar. Genom att införa ett mål för gång-, cykel- och kollektivtrafik tydliggörs regeringens

ambition att gynna klimatsmarta transporter utan utsläpp av luftföroreningar med negativ påverkan på människors hälsa samtidigt som vi får en stadsmiljö som underlättar för människor att mötas och trivas i staden. Det handlar också om att utveckla städer så att de är till för alla – såväl barn som äldre, kvinnor som män och personer med eller utan funktionsnedsättningar.

Personbilstrafiken står för ungefär en femtedel av de nationella utsläppen av växthusgaser och är en stor källa till luftföroreningar som kvävedioxid och partiklar. Utsläpp av luftföroreningar är framför allt ett problem i städer då höga föroreningshalter av bland annat kväveoxider och partiklar (PM_{2,5} och PM₁₀) har en negativ påverkan på människors hälsa. Det är inte bara större städer som har luftkvalitetsproblem. Beroende av bl.a. den lokala trafiksituationen, gaturummens utformning, topografi, väderförhållanden och läge i landet kan även mindre tätorter ha dålig luft. År 2016 överskreds miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholm, Göteborg, Sollentuna, Mölndal, Umeå och Örnsköldsvik. Dessutom överskrider många av landets kommuner preciseringarna för kvävedioxid och partiklar i miljökvalitetsmålet *Frisk luft*.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik har under åren 2000–2016 haft en andel på cirka 20 procent av de samlade persontransporterna i personkilometer räknat, enligt Trafikanalys. Utvecklingen har under perioden varit svagt positiv. Ett nationellt etappmål om ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik tar hänsyn till att förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik, cykel och gång ser olika ut i olika delar av landet. De stora ökningarna bör främst kunna ske i de områden av landet som har goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet, befolkningsunderlag och resmönster. Särskilt bland män som i dag utnyttjar kollektivtrafiken i lägre utsträckning än kvinnor. Regeringen anser att Miljömålsberedningens förslag är ett lämpligt etappmål att införa i miljömålssystemet där det bidrar till arbetet för att nå miljökvalitetsmålen *Frisk luft*, *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*. Regeringen ser det som en stor fördel att det finns en bred parlamentarisk uppslutning bakom målet. Även flertalet remissinstanser är positiva till Miljömålsberedningens förslag till etappmål, men en genomgående synpunkt är att måluppföljningen kan bli svår och att det behövs ytterligare styrmedel för att kunna nå målet. Önskemål finns om en precisering av vad som ingår respektive inte ingår i målet, samt hur målet ska mätas.

Ett etappmål för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik sänder en tydlig signal till kommuner, näringsliv och medborgare i landet om den övergripande riktning som behövs för att klara klimatmålet för transportsektorn, normer och åtaganden avseende luftkvalitet, för att begränsa befolkningens exponering mot skadliga halter av luftföroreningar samt för att undvika ökade kostnader för samhället. En utveckling mot ökad andel persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i tätorter kan bidra till förbättrad folkhälsa samtidigt som mer yteffektiva transporter möjliggör att värdefull mark kan frigöras till andra ändamål. Det kan också skapa förutsättningar att minska utsläppen av luftföroreningar och därigenom nå ett antal av preciseringarna i miljökvalitetsmålet *Frisk luft*, särskilt de som rör kvävedioxid, partiklar (PM_{2,5} och PM₁₀) och marknära ozon. Det kan också bidra till att nå miljökvalitetsmålen *God bebyggd miljö*, *Bara naturlig försurning*, *Ingen övergödning* och *Begränsad klimatpåverkan* samt till

att uppfylla Sveriges åtaganden i Parisavtalet om minskad klimatpåverkan. Etappmålet kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030 (se även delmål 3.9 och 11.2).

Skr. 2017/18:230

Det kommer att behövas olika insatser i olika delar av landet för att nå etappmålet och för att rikta åtgärder dit där de gör mest nytta. Flera av regeringens åtgärder förbättrar förutsättningarna att minska städernas miljö- och klimatpåverkan. Exempel på detta är möjligheten för kommuner att införa miljözoner, riktade stöd i form av Stadsmiljöavtalen, Klimatklivet samt stöd till konsumenter för inköp av elfordon och hemmaladdare för elbilar. Den nationella cykelstrategin som beslutades 2017 samt satsningen om 100 miljoner kronor på cykelfrämjande åtgärder 2016 och 2017 inom ramen för cykelstrategin bidrar också till att nå det nya etappmålet.

Flera remissinstanser menar att det krävs ett utvecklingsarbete för att det ska vara möjligt att följa upp det nya etappmålet. Regeringen delar remissinstansernas bedömning och konstaterar att arbetet med att mäta och följa upp målet behöver vidareutvecklas i syfte att åstadkomma en tillförlitlig måluppföljning av hög kvalitet. Regeringen anser att måluppföljningen behöver kompletteras med en analys av potentialen att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik i tätorter med skiftande förutsättningar. Trafikanalys svarar för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet och för genomförandet av resvaneundersökningar. Regeringen avser därför att ge Trafikanalys i uppdrag att följa upp det nya etappmålet.

3.3.2 Miljözoner

Regeringen avser att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon i syfte att förbättra luften i städerna. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra.

Som ett led i arbetet för att förbättra kommunernas möjligheter att genomföra åtgärder på lokal nivå för att minska utsläppen från transporter kommer regeringen att genomföra regeländringar som gör det möjligt för kommuner att införa miljözoner för lätta fordon. Miljözonerna kan bidra till att förbättra luftkvaliteten i tätorterna men också bidra till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Införandet av miljözoner innebär att nollemissionsfordon och fordon med mycket låga utsläpp får en konkurrensfördel jämfört med konventionella bilar som därmed inte har tillgång till hela vägnätet.

Problemen med luftföroreningar varierar kraftigt i landet och de största problemen finns i närheten av högtrafikerade vägar, i och kring större städer. Det behövs därför flexibilitet och anpassning efter lokala förhållanden i styrningen mot lägre halter. Kommunerna, som har ansvaret för luftkvaliteten på lokal nivå (enligt miljöbalken och luftkvalitetsförordningen [2010:477]), bör därför få ökade möjligheter att med lokala styrmedel åtgärda de luftkvalitetsproblem som finns.

Kommuner har redan i dag möjlighet att införa miljözoner för tunga fordon. En ny miljözon för tung trafik införs också. Samtidigt undersöks hur efterlevnaden av kraven i miljözonen kan förbättras. Insatser för att ge

3.3.3 Vägledning för flexibla parkeringstal och mobilitetsnorm

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att sammanställa, redovisa och tillgängliggöra information och belysa med goda exempel på hur användningen av markyta i städer kan effektiviseras och stadsmiljön förbättras genom aktivt användande av parkeringstal som verktyg.

Kommunen kan vid byggande av bostäder och arbetsplatser ställa krav på att byggherren ska säkerställa tillgång till parkering. Denna reglering kallas parkeringstal. Kommunen kan till exempel gå med på att sänka parkeringstalen för ett nytt bostadsområde om byggherren eller fastighetsägaren förbinder sig att bygga cykelparkeringsplatser, säkerställer tillgång till bilpool, erbjuder subventionerad kollektivtrafik till nyinflyttade etc.

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att sammanställa, redovisa och tillgängliggöra information och belysa med goda exempel kring hur användningen av markyta i städer kan effektiviseras och stadsmiljön förbättras genom aktivt användande av parkeringstal som verktyg. Materialet ska rikta sig mot kommuner som vill arbeta aktivt med planeringstal som ett medel för att uppnå ett hållbart resande. Vägledningen ska omfatta bland annat flexibla parkeringstal och även parkeringstal för cykelparkering. En mobilitetsnorm kan ange vilka grundläggande mobilitetsåtgärder som ställs vid ny-, till- och ombyggnation av bostäder, kontor och övriga verksamheter. Mobilitetsnormen kan även ange hur många parkeringsplatser för cykel och bil som exploatörer ska bygga, dvs. parkeringstal. Mobilitetstjänster kan beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transporter samlas hos en leverantör, t.ex. bilpool, buss, spårväg, pendeltåg och hyrcykel. Underlaget kan även belysa hur tillgång till cykelparkering har betydelse för parkeringstalet. Kommuner kan åta sig att tillämpa flexibla parkeringstal som en motprestation när kommunen tecknar ett Stadsmiljöavtal med Trafikverket. Om Boverket ser behov av författningsändringar för att möjliggöra ett aktivt arbete med mobilitetsnorm eller flexibla parkeringstal kan sådana föreslås.

Insatser för vägledning om flexibla parkeringstal och mobilitetsnorm kopplar främst till delmål 11.3 i Agenda 2030.

3.3.4 Styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp i anslutning till tätorter

Den stadsnära sjöfartens utsläpp i hamnar samt vid inlands- och kustsjöfart har betydelse för god luftkvalitet i städerna. I vissa städer kan regeringen behöva bidra till att ytterligare åtgärder vidtas för att minska sjöfartens utsläpp. Stadsmiljöavtalen och Klimatklivet kan omfatta insatser som bidrar till att sjöfartssektorns miljöpåverkan minskar. Regeringen har tagit beslut om att införa ett tillfälligt ekobonussystem om 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020. Syftet är att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart och därigenom minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. Regeringen har också uppdragit åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar. I uppdraget ingår att lämna förslag till en strategi inklusive åtgärder. Regeringen avser att fortsatt diskutera med hamnarna hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas.

Regeringen vill se en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart för att minska transporternas utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samt minska trängseln på vägarna. Regeringen har infört ett tillfälligt ekobonussystem om 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020. Syftet med ett ekobonussystem är att stimulera en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Efter 2020 kommer systemet att utvärderas. Riksdagen har bifallit förslaget och en stödförordning bereds för närvarande i Regeringskansliet. Systemet behöver godkännas av EU-kommissionen innan det kan införas.

Sjöfartsverket har den 1 januari 2018 infört en ny modell för sjöfartsavgifter. När den nya modellen för sjöfartsavgifter föreslogs fick Trafikanalys i uppdrag att göra en miljökonsekvensanalys av det nya avgiftssystemet som inkluderar klimatstyrande effekter. En slutsats som Trafikanalys redovisade (Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter, PM 2017:9) var att de totala miljöincitamenten minskar jämfört med dagens system. Regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Det nya avgiftssystemet inkluderar ett index för att reglera miljödifferenteringen i farledsavgiften, Clean Shipping Index. För att stärka miljödifferenteringen kommer Sjöfartsverket, att i en teknisk kommitté där Sjöfartsverket är representerat inom Clean Shipping Index, driva frågan om en ökad kvävedioxidifferentiering med målsättningen att en ökning har genomförts senast den 1 januari 2019.

Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart medför dock en risk att utsläppen av luftföroreningar från sjöfarten kommer att öka om inte ytterligare styrmedel och åtgärder genomförs. Redan i dag är sjöfarten proportionellt sett en stor källa till luftföroreningar, bl.a. härstammar en fjärdedel av det kväve som deponeras i Sverige från sjöfarten.

Sedan den 1 januari 2010 får fartyg som ligger i europeisk hamn mer än två timmar inte använda bränslen med en svavelhalt över 0,1 procent. Ett alternativ är då att använda landansluten el för fartygens förbrukning i hamnen. Med anledning av detta sänktes energiskatten i Sverige för landansluten el till EU:s miniminivå om 0,5 öre per kilowattimme. Beslutet gäller till och med den 25 juni 2020. Möjligheten från EU för skattenedsättning kan lämnas under maximalt sex år, och omfattar endast yrkesmässig sjöfart, om spänningen på den landström som överförs till skeppet uppgår till minst 380 volt och om skeppet har en bruttodräktighet om minst 400. Möjligheten från EU för skattenedsättning kan lämnas under maximalt sex år, och omfattar endast yrkesmässig sjöfart, om spänningen på den landström som överförs till skeppet uppgår till minst 380 volt och om skeppet har en bruttodräktighet om minst 400. Fartyg som ligger i hamn använder ofta en hjälpmotor som drivs med olja för sin elförsörjning. Syftet med nedsättningen är att fartyg i stället ska använda landström. Nedsättningen av energiskatten innebär reducerade utsläpp från fartyg i hamn, vilket minskar nedfallet av försurande ämnen. Landansluten el ger även en möjlighet att ladda batterier om fartygen är utrustade för elektrisk framdrivning. Dessutom bedöms det leda till lokala miljöförbättringar, bl.a. i form av minskat buller.

Aktörer inom sjöfarten kan söka stöd från Stadsmiljöavtalen samt från Klimatklivet. Inom Stadsmiljöavtalen kan det framför allt handla om stöd till investeringar för kajer för lokala och regionala persontransporter. Från Klimatklivet kan stöd sökas för exempelvis konvertering till elektrisk framdrivning av fartyg.

Regeringen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar. I uppdraget, som ska redovisas den 20 december 2018, ingår också att lämna förslag till en strategi inklusive åtgärder.

Regeringen avser att fortsatt diskutera med hamnarna hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar svenska hamnar.

Styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp i anslutning till tätorter kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030 (se även delmål 3.9 och 9.1).

3.3.5 Underlag för ett nytt etappmål för småskalig vedeldning

Naturvårdsverket ska lämna förslag på ett etappmål inriktat på begränsade utsläpp från småskalig vedeldning. Det är dock angeläget att utsläppen från småskalig vedeldning minskar redan innan ett etappmål införs.

De luftföroreningar som uppkommer vid småskalig vedeldning påverkar klimatet och miljön samt har en rad hälsoeffekter hos människor. Utsläppen sker ofta i tätorter i direkt anslutning till boendemiljön vilket gör att även i de fall som de enskilda utsläppen är små kan exponeringen bli hög. Utsläppen från småskalig vedeldning beräknas ge upphov till 1 000 förtida dödsfall i Sverige varje år. Minskade utsläpp från småskalig vedeldning är

av stor vikt för att nå preciseringarna om bens(a)pyren och partiklar PM_{2,5} i miljö kvalitetsmålet *Frisk luft*. Vedeldning står för cirka 80 procent av de svenska utsläppen av bens(a)pyren vars precisering i miljö kvalitetsmålet *Frisk luft* beräknas överskridas i 273 av 290 kommuner. Utsläppen av sot, vilket ingår som en delmängd av partiklar PM_{2,5}, från småskalig vedeldning utgör cirka 25 procent av de totala sotutsläppen och är därmed den största enskilda källan till utsläpp av sot i Sverige. Miljömålsberedningen föreslår i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) ett etappmål för att begränsa utsläppen från småskalig vedeldning. Etappmålet kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030 (se även delmål 3.9).

Regeringen har gett Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter i uppdrag att klargöra hur stora utsläppsminskningar från småskalig vedeldning som krävs för att preciseringarna i miljö kvalitetsmålet *Frisk luft* ska nås. Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att inom ramen för detta uppdrag även lämna förslag till etappmål för att minska påverkan på luftkvalitet av småskalig vedeldning. Uppdraget ska redovisas senast den 15 februari 2019. Med tanke på de stora hälsoeffekterna är det viktigt att utsläppen minskar redan innan ett nytt etappmål kan formuleras. Det är särskilt viktigt att de fastbränslepannor och rumsvärmare som installeras, både vid nyinstallation och utbyte, bidrar till så små utsläpp som möjligt och minst uppfyller gällande krav. Boverket fick därför i sitt regleringsbrev för 2017 i uppdrag att föreslå åtgärder som säkerställer att de tekniska egenskapskraven hälsa och miljö uppnås vid byte av fastbränsleanordningar. Uppdraget som redovisades till regeringen i december 2017, har remitterats och kommer därefter att beredas i Regeringskansliet.

I den EU-gemensamma lagstiftningen finns ekodesigndirektivet som bl.a. syftar till att minska energianvändningen genom att ställa krav på produkter. I juli 2015 publicerades en genomförandeförordning under ekodesigndirektivet om krav för fastbränslepannor och rumsvärmare. De luftföroreningar som regleras i genomförandeförordningen är partiklar, gasformiga organiska ämnen (OGC), kolmonoxid och kväveoxider. Förordningen träder i kraft 2020 för fastbränslepannor och 2022 för rumsvärmare.

I Sverige infördes nya krav för fastbränslepannor och rumsvärmare som eldas med ved och pellets den 1 juli 2017. De ändrade reglerna ska tillämpas fullt ut från den 1 juli 2018. För fastbränslepannor införs nya krav på utsläpp av partiklar och kolmonoxid. Kravet på utsläpp av OGC skärps. Utsläppskraven läggs i nivå med ekodesign. Inget krav införs på kväveoxider då krav på låga utsläpp av kväveoxider i kombination med höga krav på övriga utsläppsparametrar är svåra att nå med dagens teknik för vedpannor. Vidare införs ett nytt krav på verkningsgrad.

För rumsvärmare innebär den nya regleringen en skärpning i kraven på utsläpp av kolmonoxid och på verkningsgrad. Kravet på kolmonoxidutsläpp läggs i nivå med ekodesign och breddas då det tidigare undantaget för vedspisar främst avsedda för matlagning tas bort. Dock behålls det nu gällande undantaget från kraven för kakelugnar och öppna spisar. Regleringen kring verkningsgrad får formen av en föreskrift istället för ett allmänt råd.

Regeringen ser ett behov av att öka hushållens tillgång till information om hur småskalig vedeldning kan göras med så liten påverkan som möjligt

på hälsa och miljö. Under hösten 2017 genomförde Naturvårdsverket och Statens energimyndighet en informationsinsats ”Tänd i toppen” tillsammans med kommunerna. Syftet är att sprida kunskap om hur man eldar i braskaminer på ett sätt som gynnar miljö, hälsa och plånbok.

Regeringen bedömer att dessa nya krav och initiativ sammantaget kommer att minska utsläppen från småskalig vedeldning

3.3.6 Ekonomiska styrmedel för minskad påverkan på luftkvaliteten av småskalig vedeldning

Regeringen ser över möjligheterna att med ekonomiska styrmedel minska påverkan på luftkvalitet av småskalig vedeldning.

Undermåliga vedpannor alstrar farliga utsläpp till luften. I städer bedöms dessa utsläpp vara särskilt problematiska eftersom städer är tätbebyggda, jämfört med övriga landet, och halterna därigenom blir högre samtidigt som fler personer utsätts för dem. Regeringen bedömer att de insatser som genomförs för att minska utsläppen från småskalig vedeldning, tidigareläggande av ekodesignkraven samt informationsinsatser, sammantaget kommer att få effekt på luftföroreningshalterna. Effekten begränsas dock av att det befintliga beståndet inte berörs av förslaget. Tidigareläggandet av ekodesignkraven bör därför kombineras med åtgärder som ökar utbytestakten till installationer med bättre prestanda.

År 2013 bedömdes att cirka 55 procent av de vedeldade fastbränslepannorna och ungefär 25 procent av rumsvärmarna inte uppfyllde kraven i Boverkets byggregler (BBR). Då dessa pannor står för den största delen av utsläppen är mycket vunnet om dessa installationer kan fasas ut. Då livslängden för vedpannor är lång (cirka 30 år) och utbytestakten är låg är det av stor vikt att den utrustning som installeras har låga utsläpp och att gamla undermåliga installationer byts ut mot utrustning med lägre utsläpp i så hög takt som möjligt. Det mest effektiva ur luftföroreningssynpunkt är att vedpannor som uppvärmningskälla ersätts av renare alternativ som fjärrvärme, solvärme etc. Regeringen kommer därför se över möjligheterna att med ekonomiska styrmedel minska påverkan på luftkvaliteten av småskalig vedeldning, exempelvis genom en skrotningspremie för de vedpannor som inte uppfyller gällande regler. Regeringen har därför gett Naturvårdsverket i uppdrag att se över möjligheten att med ekonomiska styrmedel minska påverkan på luftkvaliteten av småskalig vedeldning, exempelvis genom en skrotningspremie för de vedpannor som inte uppfyller gällande regler, och hur sådana styrmedel kan utformas. Uppdraget ska genomföras i dialog med Energimyndigheten. Uppdraget ska redovisas senast den 15 februari 2019.

Insatsen att minska påverkan på luftkvalitet av småskalig vedeldning kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030 (se även delmål 3.9).

3.3.7 Miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft

Orsakerna till bristerna i systemet med miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft ska utredas och förbättringsförslag tas fram. Regeringen avser därför att ge Statskontoret i uppdrag att analysera ansvarsfördelningen mellan statliga myndigheter och kommuner. Naturvårdsverket får i uppdrag att analysera hur åtgärdsarbetet kan förbättras. I uppdraget ska ingå att redovisa vilka hinder och möjligheter det finns för kommunerna att klara miljökvalitetsnormerna.

Luftföroreningar är framför allt ett problem i städer då höga föroreningshalter riskerar att påverka många människor. I Sverige har brister uppmärksamats i systemet kring miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft när det gäller utformning, genomförande och uppföljning. Miljömålsberedningen föreslår i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) en översyn och förbättring av systemet och flertalet remissinstanser ställer sig positiva till beredningens förslag. Några exempel på brister är otydlig ansvarsfördelning, avsaknad av sanktionsmöjligheter eller motsvarande, kompetens- och resursbrist hos vissa kommuner samt att ett flertal av antagna åtgärdsprogram brister i utformning, genomförande och uppföljning.

I Sverige finns miljökvalitetsnormer för att skydda och avhjälpa olägenheter för människors hälsa och miljön. EU:s luftkvalitetsdirektiv ger ett lagstadgat skydd för människors hälsa. Om gränsvärdena i EU:s regelverk överskrids riskerar landet ifråga vite/böter till EU. Om miljökvalitetsnormerna och EU:s luftkvalitetsdirektiv överskrids finns även hinder för bostadsbyggande i de städer som inte följer gränsvärdena.

Regeringen avser att ge Statskontoret i uppdrag att utreda framför allt ansvarsfördelning och sanktionsmöjligheter. Vidare får Naturvårdsverket i uppdrag att lämna förslag på hur regelverket kan förändras vad gäller luftkvalitetskontrollen och hur övriga brister kan avhjälpas. I arbetet med åtgärdsprogrammen bör ett särskilt fokus läggas på dubbdäcken och hur problemen med överskridanden av normen för partiklar PM₁₀ hanteras på lokal nivå. En tydligare redovisning av hur befintliga styrmedel används och vad de väntas få för effekt är önskvärd.

Insatser för miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för luft kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030 (se även delmål 3.9).

3.4 Insatser för stadsplanering och grönska

3.4.1 Etappmål för stadsgrönska

Regeringen har beslutat om två etappmål för stadsgrönska:

- Etappmål om metod för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer: Kommunerna ska senast 2020 ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.
- Etappmål om integrering av stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer: En majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Under 2018 har regeringen inrättat ett stöd för grönare städer. Med stödet vill regeringen stärka förutsättningarna för att städerna ska utvecklas till levande, gröna, hälsosamma och trygga platser där människor möts och innovationer skapas. Stödet är ett viktigt verktyg för att uppnå etappmålen för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer. Syftet med etappmålen är att bättre integrera grönska, ekosystemen och den biologiska mångfaldens värden vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Etappmålen kommer användas för att bl.a. mäta genomförandet av stödet. Regeringen anser att stadsgrönska bidrar till livskvalitet och förbättrar folkhälsan och gör städer mer motståndskraftiga mot ett förändrat klimat.

Etappmålet om en metod för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer innebär att kommunerna senast 2020 ska ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering och byggande i städer och tätorter. Regeringen har gett Boverket i uppdrag att i samarbete med Naturvårdsverket ta fram en sådan utvecklad metod. Med metoden får kommunerna bättre förutsättningar att arbeta med stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast 31 maj 2019.

Etappmålet om integrering av stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer innebär att en majoritet av kommunerna senast 2025 ska ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Boverket har fått i uppdrag att ta fram en metod och följa upp etappmålen.

Stadsgrönska bidrar till levande ekosystem

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster från naturens ekosystem som bidrar till människans välbefinnande. Naturmark och andra gröna ytor i stadsmiljön är viktiga förutsättningar för ekosystemtjänster. Grönytor har en reglerande inverkan på temperatur, vind, luftkvalitet och luftfuktighet och dämpar därför också effekterna i staden av klimatförändringarna. Grönytor ökar även den biologiska mångfalden, dämpar buller och kan

bidra till rening av dagvatten. Fler träd och gröna väggar i staden bidrar, förutom upptag och rening av vatten, till ökad syresättning och renare luft i staden. Gröna tak tar hand om regnvatten men ger också gynnsamma förutsättningar för fler arter, som humlor, bin och fjärilar.

Stadsgrönskans bidrag till mänskligt välbefinnande ska tas till vara i fysisk planering och i förvaltning av natur för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling. Flera kommuner arbetar redan i dag med grönytefaktor i sin fysiska planering. Kommunernas planering och arbete med skydd och hållbart nyttjande av ekosystem bör utvecklas och integreras bättre med olika sektorer markanvändning för god hushållning med mark och vatten.

Flera kommuner arbetar aktivt med att långsiktigt avsätta mark och tar strategiska beslut för att bevara parker och naturområden samtidigt som bostadsbyggandet i kommunen är högt. Parallellt visar studier att det finns socioekonomiska skillnader i tillgängligheten till attraktiva naturmiljöer och att många kommuner saknar strategiska inriktningsbeslut och policys för förvaltning av gröna miljöer. Att förtäta bebyggelse på ett genomtänkt sätt så att de gröna ytornas funktioner bibehålls innebär flera utmaningar.

Det är viktigt att säkerställa att naturmiljöer utformas på ett sätt som gör att stadens alla invånare har samma tillgång till attraktiva miljöer och inte skapar utestängande barriärer. Närhet till naturmiljöer med hög kvalitet och variation är extra viktigt för barn och äldre, som i större uträkning har begränsade möjligheter att förflytta sig. Även tillgängligheten och eventuella barriäreffekter av trafik är viktiga aspekter att beakta.

Kommunerna bör i den fysiska planering beakta arbetet med de regionala handlingsplaner för grön infrastruktur som länsstyrelserna ska ta fram t.o.m. 2018. Det är viktigt att den gröna infrastrukturen även fungerar i tätbebyggda områden, då städernas grönområden bör knytas samman med landsbygdernas ekosystem med gröna kilar eller liknande insatser.

Etappmålen om stadsgrönska är ett steg på vägen till att nå Generationsmålet och flera miljö kvalitetsmål som är centrala för att säkra en biologisk mångfald och ekosystemtjänster i urban miljö. För en hållbar stadsutveckling med fokus på stadsgrönska är framför allt miljö kvalitetsmålen *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv* relevanta. Etappmålen kopplar främst till delmål 11.7, 11.a, 11.b och 15.9 i Agenda 2030.

3.4.2 Bidrag för grönnare städer

Regeringen har infört ett bidrag för grönnare städer. Bidraget omfattar totalt 1,15 miljarder kronor mellan åren 2018–2020 (prop. 2017/18:01). Bidraget regleras i en särskild förordning om statliga bidrag för grönnare städer för att främja stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer.

Bidraget för grönnare städer syftar till att öka kommunernas möjligheter att genomföra åtgärder för stadsgrönska, ekosystemtjänster i urban miljö och barns utemiljöer. Med bidraget vill regeringen stärka förutsättningarna för att städerna ska utvecklas till gröna, hälsosamma och trygga platser anpassade till ett förändrat klimat där människor möts och innovationer

skapas. I städerna finns möjligheten att klara många av klimat- och miljöutmaningarna och hållbar stadsutveckling är ett viktigt medel i arbetet för att uppnå miljömålen.

Bidraget ska främja att stadsgrönska och ekosystemtjänster ökar eller utvecklas i urbana miljöer i syfte att utveckla städer till gröna och hälsosamma platser och bidra till att nå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

Bidraget kan också främja innovativ, mångfunktionell och resurseffektiv stadsgrönska, förbättra städernas robusthet och resiliens genom stadsgrönska och förbättra städernas motståndskraft mot höga temperaturer eller översvämning. Bidraget kan innebära satsningar på testbäddar för utveckling av innovationer inom klimat och miljö, vilket leder till förbättrad hälsa, nya jobb, och till att stärka Sverige som exportnation.

Ett nytt anslag skapas från och med 2018 och satsningen för grönare städer föreslås pågå under åren 2018–2021. Det första året omfattar stödet 100 miljoner kronor, 2019 omfattar stödet 500 miljoner kronor och 2020 omfattar stödet 550 miljoner kronor.

För att öka städernas möjligheter att klara många av dagens miljö- och klimatutmaningar har regeringen tidigare inrättat flera verktyg, där bl.a. Stadsmiljöavtalen och stöd som Klimatklivet utgör viktiga bidrag. Dessa stöd kompletteras nu med det nya stödet för stadsgrönska.

Stödet för grönare städer kopplar främst till delmål 11.7 i Agenda 2030 (se även delmål 11.3 och 15.1).

3.4.3 Stöd för innovativt och hållbart byggande

Regeringen har infört ett statligt stöd för innovativt och hållbart bostadsbyggande med minskad klimatpåverkan, klimatanpassning och hållbara materialval (prop. 2017/18:01). Regeringen anser att det är viktigt att de bostäder som byggs är hållbara och tar tillvara innovativa och arkitektoniska lösningar. Ur ett klimat- och miljöperspektiv är det viktigt att bygga rätt från början och med hållbara material.

För att bygga ett klimatsäkert och hållbart samhälle anser regeringen att det är viktigt att ökad energieffektivitet och minskad klimatpåverkan eftersträvas, att val av material görs med hänsyn till människors hälsa och miljön samt att anpassning till klimatförändringarna beaktas i såväl byggande som i den fysiska planeringen, både vad gäller nyexploatering och i befintlig bebyggelse. För 2018 anvisas under anslaget 1:11 Innovativt och hållbart byggande 75 miljoner kronor. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 100 miljoner kronor årligen. Regeringens bedömning är att stödet kommer att bidra till att öka utveckling och tillämpning av innovativa och hållbara lösningar inom bostadsbyggandet.

3.4.4 Samordning för ökat och hållbart byggande

Regeringen har utsett en särskild utredare för att underlätta samordning i kommuner med komplexa planeringsförutsättningar för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande.

En särskild utredare ska underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggandeprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar. Syftet med uppdraget är att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande. I uppdraget ingår bl.a. att underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling, bilda och driva nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar och städer samt analysera för- och nackdelar med ett införande av möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder.

3.4.5 Klimatanpassning

Regeringen har beslutat om en nationell strategi för klimatanpassning som överlämnades till riksdagen i mars 2018. Städer och tätbebyggda områden är särskilt känsliga för climateffekter som översvämning och ökade temperaturer. Det är därför av stor vikt att den fysiska planeringen och utvecklingen av städerna görs med hänsyn till kommande förändringar i klimatet.

Klimatets förändringar till följd av utsläpp av klimatpåverkande gaser är ett faktum. Sverige står generellt inför ett varmare och blötare klimat. Extrema väderhändelser som skyfall och värmeböljor blir sannolikt vanligare. Med den ökade nederbörden ökar också risker för ras och skred.

Städer och tätbebyggda områden är särskilt känsliga för climateffekter som översvämning och ökade temperaturer. Det är därför av stor vikt att den fysiska planeringen och utvecklingen av städerna görs med hänsyn till kommande förändringar i klimatet. Städer, bebyggda områden och enskilda hus måste uppföras med medveten och högkvalitativ arkitektur och design, avsedd att stå emot de framtida utmaningar klimatförändringarna utgör, utan att göra avkall på människors behov av goda livsmiljöer. Städernas dagvattenhantering har också påverkan på de omgivande landsbygderna. Regeringens mål för samhällets anpassning till ett förändrat klimat är att utveckla ett långsiktigt hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och ta tillvara möjligheter. Regeringen lämnade sin nationella strategi för klimatanpassning till riksdagen i mars 2018. Strategin syftar bl.a. till att stärka samordningen och det långsiktiga arbetet med klimatanpassning. I strategin föreslår regeringen en palett av åtgärder för att stärka både det nationella och lokala arbetet med klimatanpassning. Det ska bli enklare för kommunerna att få hjälp från nationella myndigheter. Boverket ska få en samordnande roll för klimatanpassningsarbetet som rör ny och befintlig bebyggelse. Det förebyggande anpassningsarbetet är det mest kostnadseffektiva. Regeringen lämnar i strategin förslag på en lagändring som innebär att alla kommuner ska redogöra för sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämningar, ras, sked och erosion som är klimatrelaterade i sin översiktsplan och redogöra för hur sådana risker kan minskas eller förhindras.

Extrem nederbörd som faller under en kort tid kan ge stora problem med översvämningar i städer. I städer, där det finns mycket hårdgjorda ytor som inte kan suga upp vatten, behöver en stor del av nederbörden tas om hand

i dagvattensystemen. För ökad klimatanpassning är det viktigt att bl.a. tänka på markytans utformning. På tätorts- och stadsdelsnivå har andelen hårdgjord och bebyggd markyta även betydelse för att kunna hantera ökad nederbörd och kraftiga skyfall samt för lokalklimatet genom värmeackumulering, främst sommartid. Satsningar på att återskapa våtmarker längs med vattendragen som leder till städerna kan utjämna vattenflödena. För att bättre använda markens naturliga förmåga att reglera stora vattenmängder föreslår regeringen i strategin också en lagändring som innebär att kommunerna ges en möjlighet att införa marklovsplikt i detaljplan för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet. Regeringen har också gjort en särskild satsning på klimatanpassning i budgetpropositionen för 2018. Satsningen innebär fortsatt arbete för ökad kunskap om klimatförändringen och dess konsekvenser. Det innebär också att det blir möjligt att vidta fler insatser för skredsäkring längs Göta älv genom statlig delfinansiering av åtgärder. Samtidigt bildas en delegation för Göta älv vid Statens geotekniska institut.

Insatser för klimatanpassning kopplar främst till delmål 11.b i Agenda 2030 (se även delmål 2.4, 3d, 11.5, 13.1, 13.2 och 13.3).

3.4.6 Underlag för etappmål för dagvattenhantering

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att lämna förslag till etappmål, styrmedel och åtgärder om dagvatten för att minska den negativa påverkan på vattenkvaliteten. Hänsyn ska tas till effekterna av ett förändrat klimat.

I städer, där stora ytor är hårdgjorda, är det viktigt att leda bort dagvatten för att förhindra översvämningar vid ett förändrat klimat med ökad nederbörd. En ökad risk för översvämningar riskerar att leda till negativa konsekvenser både för naturen, människors hälsa, bebyggda miljöer, infrastruktur och areella näringar. Många tätorters förmåga att hantera och avleda dagvatten och dränera mark har utformats i en tid när riskerna med ett förändrat klimat i stort sett var okända. För att möta förändringar i klimat och flöde samt ökade krav avseende kvalitet i sjöar och vattendrag behöver naturbaserad planering av dagvatten komma in tidigt i planprocesser. Med innovativa lösningar, god design och medveten arkitektur kan man förbättra dagvattenlösningar även i befintlig miljö.

Den fysiska planeringen, arkitektur och design utgör viktiga verktyg i arbetet med att skapa en hållbar hantering av ökade vattenflöden. Inom tätorter saknas ofta en skyddande och obebyggd zon i områden med risk för översvämning. I ett klimat där extrema regn blir mer vanligt förekommande kommer därför en allt större mängd dagvatten att behöva avledas genom bebyggelsen till recipienter.

Dagvatten är transportör av flera oönskade ämnen till våra sjöar och vattendrag. Dagvatten kan innehålla näringsämnen, tungmetaller, mikroplaster och flera av de prioriterade ämnen som ingår i ramdirektivet för vatten. Knappt hälften av Sveriges vattenförekomster når de miljökvalitetsnormer som gäller enligt ramdirektivet för vatten. Hur dagvatten hanteras påverkar flera miljökvalitetsmål, framför allt *Levande sjöar och vattendrag*, *Grundvatten av god kvalitet* och *Ingen övergödning*, men även

andra mål som exempelvis *Giftfri miljö*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt och djurliv*. Ett etappmål för dagvatten kan bidra till att nå flera av våra miljö kvalitetsmål samt miljö kvalitetsnormerna enligt ramdirektivet för vatten. Etappmålet kopplar främst till delmål 11.b i Agenda 2030 (se även delmål 9.1 och 11.5).

Naturvårdsverket redovisade den 30 september 2017 ett regeringsuppdrag med en analys av kunskapsläget för dagvattenproblematiken. Redovisningen innehöll en översiktlig kunskapssammanställning för att ge en bild av miljö påverkan, en beskrivning av de väsentliga problemområdena samt förslag till steg för det vidare arbetet. Även kopplingen till klimatanpassning och andra synergier eller eventuella målkonflikter ingick i uppdraget.

Regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att lämna förslag till etappmål, styrmedel och åtgärder om dagvatten för att minska den negativa påverkan på vattenkvaliteten. Hänsyn ska tas till effekterna av ett förändrat klimat. Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2019.

En av utgångspunkterna i uppdraget att formulera ett nytt etappmål är Miljömålsberedningens förslag (SOU 2014:50) kring dagvattenhantering, och att utveckla förslaget till att innehålla både kvalitativa och kvantitativa aspekter, dvs. hantera både förorenings- och översvämningssproblematiken.

3.5 Arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer

Regeringen överlämnade i februari 2018 propositionen Politik för gestaltad livsmiljö (prop. 2017/18:110) till riksdagen. I propositionen presenteras en ny arkitektur-, form- och designpolitik för hållbara gestaltade livsmiljöer och en stärkt ansvarsstruktur samt förslag på nytt nationellt mål för arkitektur, form och design.

Ny politik för arkitektur, form och design

En ny politik för arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer har presenterats i propositionen Politik för gestaltad livsmiljö (prop. 2017/18:110) som har sin grund i betänkandet Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design (SOU 2015:88). Propositionen innehåller bl.a. förslag till nytt nationellt mål för arkitektur, form och design.

Propositionen berör många samhällsområden och ger uttryck för de politiska ambitionerna inom bl.a. politiken för en hållbar stadsutveckling, målen för klimatpolitiken, de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030, regeringens långsiktiga reformprogram för minskad segregation 2017–2025 och plan-, bygg- och bostadspolitiken. Regeringen vill skapa förutsättningar för att en medveten arkitektur, form och design möjliggör och bidrar till högre livskvalitet för fler.

Arkitektur, form och design och omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer kan bidra till en hållbar stadsutveckling. Hur städer planeras och utformas skapar förutsättningar för en hållbar utveckling i städerna och kan bl.a. stärka de sociala aspekterna och motverka segregationsprocesser. Människors möjligheter att utvecklas och må bra påverkas i stor utsträckning av hur bostäder, boendemiljöer, offentliga platser och hela städer är formade, gestaltade och sammansatta.

Det finns ett stort behov av bostäder i landet och bostadsbyggandet behöver öka. Det är av högsta vikt att de bostäder som byggs blir hållbara och av hög arkitektonisk kvalitet så att de bidrar till goda och hälsosamma livsmiljöer även för framtida generationer. Bostadsbyggandet behöver vara både effektivt och hållbart och det kan därför finnas behov av nya arkitektoniska och tekniska lösningar för att ytterligare möta samhällets utmaningar.

Utformningen av bostäder och livsmiljöer har stor inverkan på hållbarheten, såväl den miljömässiga och ekonomiska som den sociala. Valet av material och konstruktion samt byggnadens livscykel har stor betydelse för klimatet, hälsan och hållbarheten, liksom vikten av att bygga och gestalta med hög kvalitet. Innovationer och nya tekniska, sociala och ekonomiska lösningar samt fler former av återvinning och återbruk som bidrar till att utveckla en cirkulär ekonomi, behöver kombineras med hög kvalitet som ger långsiktig hållbarhet. I detta arbete är gestaltningen – arkitektur, form och design – en nyckel för att få genomslag och effekt.

Arkitektur, form och design kan påverka användbarhet för t.ex. innovationer och människors förmåga att anamma nya lösningar för en hållbar stadsutveckling. En omsorgsfullt gestaltad boendemiljö är viktigt för människors hälsa och välbefinnande liksom för upplevelsen av tillhörighet och trygghet. Närmiljön behöver därför erbjuda omsorgsfullt utformade bostäder, bostadsområden, mötesplatser och offentliga rum. Ur ett demokratiskt perspektiv är det viktigt att staden även erbjuder icke-kommersiella rum där alla kan mötas på lika villkor. Gestaltningen av offentliga rum, byggnader och platser i staden, liksom medvetenhet om kulturmiljövården, inverkar stort på människors livskvalitet och känsla av delaktighet och omsorg samt påverkar staden och dess utveckling.

Många kommuner och offentliga aktörer arbetar aktivt med att främja arkitektur- och gestaltungsfrågor i stadsutvecklingen och regeringen ser en stor potential i att uppmuntra fler kommuner och andra offentliga aktörer till sådant arbete.

Genom gestaltning och omvandling av staden påverkas människors livsvillkor och miljön. En hållbar stadsutveckling bör ske i nära samarbete mellan olika kompetenser. Konst och kultur, utöver arkitektur och design, inverkar starkt på samhället och staden bl.a. genom utformningen av gemensamma livsmiljöer. Det är av största vikt att ett helhetsperspektiv kan anammas vid planering och utförande av alla miljöer människor ska komma att vistas i.

Regeringen har gett tio myndigheter i uppdrag (dnr Ku2017/01563/KL) att utarbeta vägledande strategier för respektive myndighets arbete med kulturmiljöfrågor. Syftet är att skapa bättre förutsättningar att ta till vara den potential som kulturmiljön utgör för ett hållbart samhälle. Oavsett

byggtakt, består våra städer till övervägande del av ett befintligt fastighetsbestånd. Kulturmiljöfrågorna är utpräglat tvärssektoriella och berör många olika verksamheter, bl.a. miljömålsarbetet, planer och processer inom såväl den fysiska planeringen, byggande av bostäder och hållbara städer som det lokala och regionala tillväxtarbetet, jord- och skogsbruk, landsbygdsutvecklingen, besöksnäringen och friluftslivet. För att den potential som kulturmiljöfrågorna har att bidra med till det hållbara samhällsbygget ska kunna realiseras, krävs att kulturmiljöarbetet inkluderas tidigt i dessa processer och att de instrument som ingår i kulturmiljöarbetet tillämpas effektivt såväl lokalt och regionalt som nationellt.

Stöd för ökad arkitektonisk kvalitet

Det behövs under de närmaste åren byggas en stor mängd bostäder och offentliga miljöer. För att hushålla med samhällets ekonomiska och ekologiska resurser och främja social hållbarhet behöver det som byggs i dag utgöra goda, hälsosamma och klimatsäkra bostäder och livsmiljöer för människor för en lång tid framöver, vilket kräver hög närvaro av arkitektkompetens i både plan- och byggprocess. Det råder i dag brist på sådan kompetens i kommuner och länsstyrelser. I propositionen Politik för gestaltad livsmiljö gör regeringen bedömningen att Boverkets uppgifter bör utökas och innefatta en ny funktion med ett samlat ansvar för samordning, kompetensstöd och främjande insatser till offentliga aktörer på nationell, regional och lokal nivå i frågor om arkitektur och gestaltad livsmiljö. Funktionen bör bidra till att främja hög arkitektonisk kvalitet i hela landet. Boverket ska samverka med Statens centrum för arkitektur och design, Riksantikvarieämbetet, Statens konstråd och andra berörda myndigheter med ansvar på området (se prop. 2017/18:110 avsnitt 6.2).

3.6 Långsiktigt reformprogram mot segregation

Det finns i dag en utveckling mot ökad segregation i städerna och växande klyftor i Sverige. För att en hållbar stadsutveckling ska komma hela staden och alla dess invånare till del behöver byggandet och andra insatser anpassas till olika bostadsområdets skilda förutsättningar och de boendes behov. På flera håll i landet finns bostadsområden som präglas av dåliga levnadsvillkor och social problematik. Skillnaderna mellan olika bostadsområden i en och samma stad eller kommun kan vara mycket stora vad gäller t.ex. arbetslöshet, skolresultat, inkomst, bidragsberoende, samhällsservice, hälsa, valdeltagande utsatthet för brott och otrygghet. Det finns även skillnader mellan kvinnor och män, flickor och pojkar inom bostadsområden.

För att motverka denna utveckling presenterade regeringen 2016 ett långsiktigt reformprogram för minskad segregation. Reformprogrammet syftar till att lyfta områden med socioekonomiska utmaningar och bryta strukturella orsaker till segregation. Reformprogrammet pågår 2017–2025 och fokuserar på fem områden:

- Bekämpa brottsligheten
- Minska långtidsarbetslösheten
- Lyfta skolorna och elevernas resultat

- Stärka samhällsservicen och minska boendesegregationen
- Stärka demokratin och stödja det civila samhället.

Jämställdhet ska genomgående beaktas i arbetet och hedersrelaterat våld och förtryck ska motverkas. Insatserna kan bidra till att uppfylla hälften av de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030.

Som ett led i arbetet med reformprogrammet inrättades den 1 januari 2018 en ny myndighet, Delegationen mot segregation. Myndigheten ska genom ett sektorsövergripande arbete bidra till att öka de långsiktiga effekterna av insatser för att minska och motverka social och ekonomisk segregation på nationell, regional och lokal nivå. Delegationen har bl.a. i uppgift att främja ökad samverkan mellan myndigheter, landsting, kommuner, organisationer inom det civila samhället, näringsliv, forskare och andra relevanta aktörer. Myndigheten har även i uppgift att bidra till kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt stödja relevanta aktörer i att utföra ett strategiskt och kunskapsbaserat arbete som följs upp och utvärderas. I myndighetens uppgifter ingår även att fördela statsbidrag till kommuner, landsting och civilsamhällesorganisationer med syfte att minska och motverka segregation. Under 2018 finns det avsatt cirka 53 miljoner kronor för statsbidragen och från 2019 cirka 75 miljoner kronor per år.

Under 2018 satsar regeringen dessutom 500 miljoner på att lyfta socioekonomiskt eftersatta kommuner och områden. En summa som beräknas växa till 1,5 miljarder 2019 och från 2020 till 2,5 miljarder årligen fram till 2027. Pengarna ska stärka kommunernas eget arbete för att förbättra förutsättningarna i de kommuner och områden som har störst behov.

I budgetpropositionen för 2018 aviserar regeringen att en strategi för att minska och motverka segregation ska tas fram och presenteras under året. Strategin kommer bl.a. att innehålla en lägesbeskrivning vad gäller segregationen i Sverige samt ange långsiktiga mål, delmål och inriktning för arbetet med att minska och motverka segregation.

4 Regeringens pågående arbete för en hållbar stadsutveckling

I det här kapitlet beskrivs ett urval av regeringens pågående satsningar inom området hållbar stadsutveckling. Följande områden presenteras i kapitlet:

- Smarta och innovativa lösningar
- Tätortsnära natur
- Hållbara transporter
- Minskad klimatpåverkan och luftvård
- Hållbart stadsbyggande
- Jämlik och inkluderande stad.

De insatser och åtgärder som nämns i kapitlet är bl.a. pågående myndighetsuppdrag och andra satsningar för att främja en hållbar stadsutveckling.

4.1 Behov av smarta och innovativa lösningar

I dag ställs nya krav på våra städer och det behövs innovationer för hållbara lösningar. En smart stad utnyttjar digitalisering, informations- och kommunikationsteknologi för att förbättra kvalitet, prestanda och interaktivitet av kommunala tjänster. Det handlar även om att minska kostnaderna och resursförbrukningen och för att förbättra kontakten mellan medborgare och myndigheter.

4.1.1 Samverkansprogrammet Smarta städer

Regeringen har inrättat fem strategiska samverkansprogram: Nästa generations resor och transporter, Smarta städer, Cirkulär och biobaserad ekonomi, Life Science och Uppkopplad industri och nya material. I samverkansprogrammen samlar regeringen aktörer från bl.a. näringsliv, offentlig sektor, universitet och högskolor för att tillsammans arbeta för systemförändring inom respektive område. Syftet är också att stärka svensk konkurrenskraft, öka vår exportförmåga på området och att bidra till genomförandet av de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030.

Målet med arbetet i samverkansprogrammet Smarta städer är att genom digitalisering, miljöteknik och andra innovativa instrument bidra till en mer hållbar stadsutveckling. Inom programmet har följande åtta prioriterade områden pekats ut:

- **Öppna och delade data.** Syftet är att tillgängliggöra mer och fler data för att kunna genomföra smarta systemlösningar och att utveckla standarder för att kompetens ska kunna återanvändas.
- **Digitaliserad planprocess.** Syftet är att effektivisera, modernisera och tillgängliggöra planprocessen genom digitalisering.
- **Delningsekonomi och gröna affärsmodeller.** Syftet är att undersöka och testa delningsekonomilösningar kopplade till den byggda miljön, t.ex. rörande yta, mobilitet och konsumtion, samt utvecklingen av affärsmodeller som tar hänsyn till gröna perspektiv.
- **Effektivt nyttjande av befintlig bebyggelse.** Syftet är att undersöka hur vi kan använda det befintliga beståndet mer effektivt med hjälp av digitaliseringen.
- **Sweden Smart City Library.** Syftet är att föreslå en informationsmodell som möjliggör återanvändning av bra lösningar som redan tagits fram och samordna system för smarta och effektiva lösningar.
- **Bostäder för alla.** Syftet är att lyfta frågan om hur bostäder till alla kan tillgodose och vilka innovativa åtgärder om bör och kan göras för att mer resurssvaga grupper ska få ökad tillgång till bostadsmarknaden.
- **Digitalisering för socialt sammanhållna städer.** Syftet är att utgå från människor och värderingsfrågor i relation till digitalisering och stadsutvecklingsfrågor. En fråga är exempelvis hur digitala lösningar kan bidra till ökad tillit och trygghet i publika och offentliga rum i staden.

- **Smarta gator – urban mobilitet.** Syftet är att formulera tvärsektorriella projekt som för samman bebyggelseplanering och infrastrukturplanering. Fokus ligger på stadsmiljöns roll i teknikorienterade mobilitetsprojekt, där smarta gator inbegriper frågor om trygghet, offentliga platser, autonoma fordon, husfasader, dagvatten och ekosystemtjänster.

Smart City Sweden – nationell plattform för smarta och hållbara städer

En nationell demonstrationsplattform för smarta städer, Smart City Sweden, invigdes under 2017. Med utgångspunkt i Agenda 2030-målen demonstreras där ett antal värdekedjor där svenska företag kan leverera lösningar, såväl nationellt som internationellt. I linje med Sveriges exportstrategi är Smart City Sweden viktig för att sprida svenska innovativa idéer, lösningar och testbäddar som har med stadsutveckling att göra till omvärlden och därmed möjliggöra ökad svensk export på området. Digitaliseringens potential i stadsbyggandet är en mycket central aspekt av detta. Den nya plattformen är nära kopplad till samverkansprogrammet Smarta städer i och med att den kan visa upp och sprida de resultat som programmet levererar. Smart City Sweden ska demonstrera arbete från hela Sverige och kan därför komma att generera många studiebesök i flera av landets regioner, inklusive delegationer med affärsintresse. Genom att förstärka med utökade resurser som regeringen beräknar till 100 miljoner kronor för 2018–2021 säkerställs utveckling och breddning av verksamheten, regionalt och lokalt deltagande liksom möjligheter för samtliga aktörer i Team Sweden och andra berörda att aktivt delta i export- och investeringsfrämjandet på området.

Team Sweden

Team Sweden är ett nätverk som regeringen har skapat för att stödja näringslivets export och internationalisering genom att samla myndigheter och andra aktörer som arbetar med exportfrämjande. För Team Sweden är för närvarande bl.a. hållbara städer, miljöteknik, energi samt kulturella och kreativa näringar prioriterade områden.

4.1.2 Miljöteknik

Det globala intresset för energi- och miljöteknik ökar i takt med industrialiseringen på stora tillväxtmarknader. Det offentliga Sverige spelar en viktig roll i att stödja miljöteknikföretag genom att skapa förutsättningar för att visa upp och demonstrera produkter och tjänster samt som döröppnare vid internationella besök.

Miljö- och klimatteknikföretag, liksom designföretag med innovationsinriktning, har stor potential att öka sin export. För att möjliggöra detta är det viktigt att kunna visa upp svenska produkter och tjänster. Den nationella plattformen Smart City Sweden är här en viktig resurs.

Regeringen satsar även på ny miljö- och klimatteknik för en hållbar stadsutveckling genom bl.a. nedanstående uppdrag.

Spetsteknik är en ny avancerad teknik med hög miljöprestanda och innovationsgrad. Avancerade systemlösningar där stadens fysiska resurser och flöden återanvänds eller samutnyttjas kan bidra till ökad resurseffektivitet, nyindustrialisering och en cirkulär ekonomi.

Naturvårdsverket har i uppdrag (dnr N2016/03599/IF) att genomföra utlysningar om stöd för spetstekniker och avancerade systemlösningar för en hållbar stadsutveckling. Stödet, som kallas Stadsinnovationer, ska genomföras under fyra år (2016–2019) tillsammans med Boverket och Statens energimyndighet. Stödet omfattar 17 miljoner kronor per år. Syftet är att bidra till en stärkt efterfrågan och ett ökat användande av spetsteknik och avancerade systemlösningar i stadsmiljön. Digitalisering och andra teknikområden som t.ex. nanoteknik, energilagring, biobaserade material och kretsloppslösningar kan alla bidra till detta, liksom nya organisations- och affärsmodeller. Den nya tekniken och de nya systemlösningarna ska kunna integreras vid renovering, förvaltning och byggande av nya stadsdelar samt bidra till framtida exportmöjligheter och internationella samarbeten.

Naturvårdsverket har också tagit initiativ till innovationstävlingen *Transformativ infrastruktur – innovation för nollutsläpp* tillsammans med Formas, Vinnova, Trafikverket, Energimyndigheten, Boverket och Tillväxtanalys. Samarbete sker med det strategiska innovationsprogrammet *Infra Sweden*. Syftet är att ta fram innovationskoncept för att bidra till nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och tanken är att modellen ska kunna användas för nya innovationstävlingar inom de olika samhällsutmaningarna. Två tävlande lag med deltagare från cementindustrin, stålindustrin, anläggningsbranschen, konsulter forskningsinstitut samt akademi utgår från ett brobygge som illustrativt fall – Öresundsförbindelsen. Koncepten bygger bl.a. på spetstekniker och avancerade systemlösningar.

Uppdrag om utveckling av testbäddar inom miljöteknik

En testbädd är en fysisk eller virtuell miljö där företag i samverkan med aktörer inom olika ämnesområden kan utveckla, testa samt införa nya produkter, tjänster, processer eller organisatoriska lösningar.

Verket för innovationssystem (Vinnova) har i uppdrag att under 2016–2019 använda minst 25 miljoner kronor per år till att utveckla och tillgängliggöra testbäddar inom miljöteknikområdet. Att kunna testa, utveckla och verifiera sin miljöteknik är ofta grundläggande för kommersialisering och export för företagen. Vinnovas arbete för utveckling av testbäddar är en viktig komponent för svenska miljö- och klimatteknikföretag.

Andra intressanta uppdrag som tas upp under rubriken *Forskning och utveckling* berör i stor omfattning miljöteknik- och miljöinnovationsområdet. Här kan nämnas *Viable Cities* som avser forskning och innovation genom smarta städer som en central lösning för att påskynda omställningen till ett hållbart samhälle. Som en del av regeringens satsning *Testbädd Sverige* stödjer Vinnova öppna testbäddar där företag kan utveckla och testa bl.a. nya miljötekniska innovationer som bidrar till ökad konkurrenskraft, nyföretagande och sysselsättning med bas i svensk miljöteknik. Den nationella demonstrationsplattformen *Smart City Sweden* arbetar med att visa upp svenskt kunnande inom bl.a. miljöteknik och miljöinnovationer för att främja export.

Riksdagen har beslutat att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Det slås vidare fast att målet är 100 procent förnybar elproduktion 2040.

För att hålla nere städernas totala elförbrukning och utvecklingen av framtidens hållbara städer är det i hög grad angeläget att skapa goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad av fjärrvärmesystemet, fortsatt ökning av såväl storskalig som småskalig produktion av förnybar energi, ökade satsningar på energieffektivisering samt ökade möjligheter till förbrukarflexibilitet när det gäller elförbrukningen. Fjärrvärmesystemet har en avgörande betydelse för att minska användningen av fossila bränslen för uppvärmning av bostäder och lokaler i de svenska städerna.

Regeringen fortsätter att utveckla energi- och klimatrådgivningen i Sveriges kommuner. Genom beslut om bidrag till kommunal energi- och klimatrådgivning kan privatpersoner och företag få rådgivning av de regionala energikontoren.

Regeringen har inrättat Forum för smarta elnät. Forumets huvuduppgifter är att bidra till att samordna, främja och följa upp utvecklingen mot smartare elnät i Sverige, samt att främja svenska företags export av produkter och tjänster på området.

Regeringen har också avsatt resurser för att upprätta och driva ett informationscentrum för hållbart byggande. Syftet är att främja ökad energieffektivisering vid renovering och byggande samt att öka användningen av hållbara material. Svensk Byggtjänst har på uppdrag av Boverket upprättat och driver nu detta informationscentrum sedan januari 2018.

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå målet om 100 procent förnybar elproduktion 2040 genomför regeringen en kraftfull satsning på forskning och innovation inom energiområdet. Regeringens satsningar på energiforskning fokuserar på ett tryggt, hållbart och resurseffektivt energisystem och en alltmer tvärspektoriell och tvärvetenskaplig inriktning.

4.1.3 Cirkulär ekonomi

Regeringen vill ställa om till en cirkulär ekonomi. Cirkulär ekonomi är en del i utvecklingen av en hållbar stad där vi gör mer med mindre. En cirkulär ekonomi bidrar till resurseffektiva och giftfria flöden av varor och tjänster, minskad klimat- och miljöpåverkan samtidigt som det bidrar till näringslivsutveckling och nya jobb.

Regeringen har tillsatt en delegation för cirkulär ekonomi. Delegationens uppgift är att stärka samhällets omställning till en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi. Delegationen är ett rådgivande organ till regeringen med placering hos Tillväxtverket. Delegationen ska utgöra en plattform, ett kunskapscentrum och en samordnande kraft för omställningen och ska utarbeta en strategi för arbetet med cirkulär ekonomi.

Regeringen kommer också att fortsätta arbetet för att minska mängden avfall, öka återanvändning och återvinning och fasa ut farliga kemikalier. Samarbete mellan olika aktörer och sektorer är viktigt för att nå en cirkulär ekonomi. Regeringens samverkansprogram och det fortsatta arbetet med

regeringens strategier t.ex. Smart industri och strategin för hållbar konsumtion spelar här en viktig roll.

Skr. 2017/18:230

Insatser för cirkulär ekonomi bidrar till att nå flera nationella miljö-kvalitetsmål och Generationsmålet samt de globala hållbarhetsmålen 8, 9 och 12 i Agenda 2030. Ett viktigt underlag i regeringens fortsatta arbete med cirkulär ekonomi är utredningen om cirkulär ekonomi som överlämnades 2017 (SOU 2017:22).

4.1.4 Digitalisering

Det övergripande målet för regeringens digitaliseringspolitik är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12: TU1, rskr. 2011/12:87). I regeringens nya digitaliseringsstrategi (dnr N2017/03643/D) förtydligas det övergripande målet genom delmål för följande fem områden: digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur.

Digitalisering kan bidra till ett innovativt och effektivt samhällsbyggande och bidra till minskad klimat- och miljöpåverkan. Utvecklingen av smarta städer och regioner med digitalt drivna innovationer som smarta elnät och transportlösningar ska främjas. Insatser inom ramen för regeringens samverkansprogram Smarta städer och Nästa generations resor och transporter kommer att vara av stor betydelse.

Det kan finnas goda möjligheter till minskade och effektivare transporter genom den pågående digitaliseringen i samhället. Digitaliseringen förväntas bidra både till att underlätta för beteendeförändringar och för att optimera transporter samt vid utvecklingen av en automatiserad fordonspark. Digitaliseringen kan även, genom att öka möjligheten till resfri kommunikation och tillgänglighet, bidra till att minska behovet av att resa.

Det är dock inte givet att digitaliseringen kommer att leda till att utsläppen och energianvändningen minskar. Det finns en risk att digitaliseringen medför ökad elanvändning eller användning av fossila bränslen på andra områden genom så kallade rekyleffekter. Denna risk finns även vid introduktion av automatiserade fordon. Automatiserade fordon och digitalisering kan leda till att fler kan utnyttja kollektivtrafiken. Automatiserade fordon kan individanpassa kollektivtrafiken genom mer skräddarsydda resor som går från dörr till dörr vid den tidpunkt som önskas. Samtidigt kan automatiserade fordon även leda till att personbilstrafiken ökar om inte incitament och policys finns som motverkar detta. Om däremot automatiserade fordon blir en del i en tjänst som även omfattar kollektivtrafik, cykel och andra hållbara transportlösningar, så finns en potential till mer hållbart resande. Det finns därför inget givet svar på hur en utveckling med automatiserade fordon påverkar utsläppen av växthusgaser, luftföroreningar och buller.

I ett stadsutvecklingssammanhang innebär digitaliseringen nya möjligheter både vad gäller planeringsprocesser och praktiska och tekniska lösningar i stadsmiljön. De möjligheter som digitaliseringen för med sig är svåra att överblicka, samtidigt som det finns stor potential att nyttja den för miljömässig och ekonomisk såväl som för social hållbarhet i stadens utveckling.

Samhällsplanerings- och samhällsbyggnadsprocessen har en utvecklingspotential för att fungera på ett mer effektivt sätt där de nya tekniska möjligheterna tas tillvara på ett bättre sätt. Digitaliseringens verktyg kan också vara till stor hjälp när det gäller att visualisera nya eller förändrade stadsmiljöer och arkitektur, samt för att främja medborgardeltagande i stadsbyggnadsprocesser. Det finns också stora vinster med ett obrutet digitalt informationsflöde, dvs. effektiviseringar vid överlämnandet av information till nästa steg i processen. För att möjliggöra ett obrutet digitalt informationsflöde krävs gemensamma standarder. Arbetet för en digital planprocess inom ramen för regeringens samverkansprogram Smarta städer och i utvecklingsuppdraget Digitalt först har bidragit till ett ökat fokus på frågorna. Som exempel kan nämnas att en kompetenssatsning för digitalisering i samhällsbyggandet har startats genom uppdrag till Lantmäteriet (dnr N2017/07544/PBB).

Uppdrag om digitala detaljplaner

Boverket redovisade i augusti 2017 ett uppdrag (dnr N2017/00584/PBB) att utreda behovet av föreskrifter för gemensam standard för digitala detaljplaner i rapporten Digitala detaljplaner (rapport 2017:21). Syftet är att underlätta utbyte av digital information om detaljplaner. Boverket anser att det behövs en reglering av den tekniska utformningen av nya detaljplaner. Boverket föreslår därför bl.a. att det i plan- och bygglagen (2010:900) införs en reglering av att informationen som hör till detaljplanen och planbeskrivningen ska finnas i elektronisk form. Boverket föreslår också en ändring i plan- och byggförordningen som ger Boverket rätt att meddela närmare föreskrifter om detta. Lantmäteriet fick den 22 december 2016, i samband med en ändring av uppdraget att verka för en smartare samhällsbyggnadsprocess, i uppdrag av regeringen att utreda behovet av att genom föreskrifter reglera vilken standard som ska gälla för den information som ska finnas i en grundkarta till en detaljplan (dnr Fi2016/04700/EF). Lantmäteriet bedömer att sådant behov finns och föreslår därmed att plan- och bygglagstiftningen kompletteras med ett bemyndigande för Lantmäteriet att meddela föreskrifter till 5 kap. 8 § plan- och bygglagen. Bemyndigandet avser innehållet i grundkartan, standarder eller liknande krav för informationen i grundkartan samt grundkartans utseende. Regeringen har i propositionen Digitalisering av grundkartor och detaljplaner (prop. 2017/18:132) lagt förslag för att komma till rätta med dessa problem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska enligt förslaget få meddela föreskrifter om standarder för utformning av grundkartor, detaljplaner och planbeskrivningar.

Uppdraget Digitalt först

Lantmäteriet ska i uppdraget *Digitalt först* (dnr N2016/01419/EF och Fi2016/04700/EF) främja en digital förnyelse genom att byggherrar, myndigheter och andra intressenter ska kunna dela information och samverka digitalt. Uppdraget syftar till att digitala tjänster ska vara förstahandsval i den offentliga sektorns kontakter med medborgare, organisationer och företag. Arbetet ska verka för en samordnad digital samhällsbyggnadsprocess och främja digitalt informationsutbyte. Inom ramen för uppdraget ska

också behovet av föreskrifter för standarder för grundkartor till detaljplaner redovisas. Uppdraget slutredovisades i slutet av januari 2018.

Skr. 2017/18:230

Digital registerkarta, öppna geodata och nytt regelsystem för fastigheters gränser

Lantmäteriet har på regeringens uppdrag översiktligt redovisat förutsättningarna för ett nytt regelsystem för fastigheters gränser där i första hand koordinater bestämmer gränspunkternas läge. Lantmäteriet ska också genomföra en övergång till rikstäckande digital registerkarta, som ska vara genomförd senast den 31 december 2017. Vidare har Lantmäteriet i en rapport 31 maj 2017 kartlagt effekter och konsekvenser av öppna data. Regeringen avser att senast 2018 återkomma i frågan när det gäller modeller för långsiktig finansiering av förvaltningsutgifter för annan digital infrastruktur, såsom t.ex. verksamt.se och öppna geodata.

Länsstyrelsernas övergång till digital ärendeprocess

Länsstyrelserna har i maj 2017 redovisat till Boverket hur långt de kommit i övergången till en digitaliserad ärendeprocess för att tillhandahålla underlag för kommunernas fysiska planering samt ärendehantering som följer av kommunernas planering och bygglovsverksamhet. Boverket har sammanställt länsstyrelsernas uppgifter och redovisat detta för regeringen. Av redovisningen (Boverkets rapport 2017:20) framgår att länsstyrelserna de senaste åren har arbetat fram gemensamma system för att göra planeringsunderlag digitalt tillgängligt. Flera tjänster för ärendehantering har utvecklats gemensamt och kan användas av alla länsstyrelser, till exempel en e-tjänst för överklagade ärenden som skickas mellan kommun och länsstyrelse. Den variation av system som i dag finns i kommunerna och avsaknad av implementering av standarder gör det dock svårt för länsstyrelserna att skapa effektiva tjänster för en digital ärendehantering. Boverket ser därför behov av lagändringar som ställer krav på en digital ärendehantering och att planeringsunderlag lämnas ut digitalt för att påskynda digitaliseringsprocessen. Regeringen har i propositionen Digitalisering av grundkartor och detaljplaner (prop. 2017/18:132) lagt förslag för att komma till rätta med dessa problem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska enligt förslaget få meddela föreskrifter om standarder för utformning av grundkartor, detaljplaner och planbeskrivningar.

4.1.5 Forskning och utveckling

Forskning, utveckling och nyttiggörande

Hållbar stadsutveckling är ett område där det finns ett stort behov av forskning enligt analyser av Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande, Formas. Det behövs mer forskning om bl.a. den snabba urbaniseringen och dess konsekvenser, den ökande segregationen i många av landets kommuner, hur vi bygger för ekonomiskt svagare samhällsgrupper till lägre kostnader utan att göra avkall på kvalitet, hur vi planerar för och genomför åtgärder för hållbara transporter, hur vi hanterar förtätning av städer och hur vi skapar goda livsmiljöer – inkluderande, demokratiska och trygga samhällen – samt hur vi kan stärka de ömsesidiga

kopplingarna mellan städer och landsbygder. Det är viktigt att en förstärkt samhällsbyggnadsforskning omfattar ett flertal vetenskapliga områden och ansatser, där bland andra genus-, tillgänglighets- och jämställdhetsperspektiv är särskilt relevanta. Dessutom behöver den forskning som finns implementeras, vilket främjas bl.a. genom testbäddar.

Forskning inom området hållbar stadsutveckling bör utgå från ett helhetsperspektiv där en integrerad fysisk planering av bostäder, offentliga rum, arbetsplatser, infrastruktur, kommunikationer, samt hållbar näringslivsutveckling och smartare användning av olika tjänster och applikationer, leder till mer hållbara städer och en mer hållbar samhällsutveckling. Detta gäller såväl nya som befintliga områden i städer och tätorter. I städerna behövs effektiva lösningar för markåtkomst och ersättning.

Nationella forskningsprogram

Med anledning av regeringens forskningspolitiska proposition (prop. 2016/17:50, bet. 2016/17: UbU12, rskr. 2016/17:208) har forskningsrådet Formas fått i uppdrag från regeringen att inrätta tioåriga nationella forskningsprogram (U2017/02404/F). Formas ska inrätta nationella forskningsprogram inom följande områden och tidsperioder.

- Hållbart samhällsbyggande 2017–2026
- Klimatforskning 2017–2026
- Stödjande forskningssatsning för social bostadspolitik 2018–2020.

Strategiska innovationsprogram

Regeringen arbetar vidare med strategiska innovationsprogram inom samhällsbyggnadsområdet genom Formas, Vinnovas och Energimyndighetens gemensamma satsning på strategiska innovationsprogram. Följande strategiska innovationsprogram är de program som har mest beröring med stadsutveckling.

- **Viable Cities.** Forskning och innovation genom smarta städer som en central lösning i omställningen till ett hållbart samhälle.
- **Smart Built.** Environment: Digitalisering inom samhällsbyggnadsområdet, med särskilt fokus på planering och byggande, samt industrialiserade processer inom byggandet
- **InfraSweden.** Innovativa produkter och produktionsmetoder för en klimatsmart transportinfrastruktur
- **Re:Source.** Innovationssatsning inom resurs- och avfallsområdet
- **Drive Sweden.** Forskning och innovation för nya synsätt på mobilitet, t.ex. förarlösa fordon

Inom ramen för hållbar samhällsbyggnad har Naturvårdsverket tagit initiativ till innovationstävlingen Transformativ infrastruktur – innovation för nollutsläpp tillsammans med Formas, Vinnova, Trafikverket, Energimyndigheten och Boverket m.fl. Samarbete sker med det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden och ska bl.a. ge innovationskoncept för nollutsläpp av växthusgaser, innovativa arbetssätt och nya policyförslag.

Testbäddar för avancerade tekniker och system som bidrar till mer hållbara städer är relevanta för att kunna visa upp demonstrationsprojekt som ligger i framkant. Det kan t.ex. handla om innovativa lösningar och nya testbäddar för avfalls-, vatten- och avloppshantering samt ekosystemtjänster i den byggda miljön.

Vinnova har i uppdrag att etablera en nationell samordnande funktion för att stärka test- och demonstrationsverksamhet i Sverige som en del av Testbädd Sverige.

4.2 Tätortsnära natur

Det är av stor betydelse att det finns attraktiva och upplevelserika naturmiljöer i alla delar av landet, både i tätorter, i tätorternas närhet och på den tätortsnära landsbygden. Det övergripande målet för friluftslivspolitiken är att stödja människors möjligheter att vistas i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet (prop. 2009/10:238). Detta gäller såväl tätortsnära natur som naturområden på landsbygderna. Den stadsnära landsbygden är ofta utsatt för stort förändringstryck. Det kan då bli konkurrens om hur marken ska användas. Tätorter samt gles- och landsbygder drar nytta av varandra och ska ses som sammanlänkade regioner. Samverkan mellan städer och landsbygder bör utvecklas.

Ett av friluftslivspolitikens mål är att det finns attraktiv tätortsnära natur för friluftslivet med tillgång till grönområden och ett tätortsnära landskap med höga friluftsliv-, natur- och kulturmiljövärden (skr. 2012/13:51). Länsstyrelsernas program för skydd av tätortsnära natur bidrar till hållbara livsmiljöer i städer liksom det statliga stöd som ges till kommuner enligt förordningen (2003:598) om statliga bidrag till lokala naturvårdsprojekt (LONA). Under mandatperioden har regeringen gjort omfattande satsningar på friluftslivet, under både utgiftsområdet 17 och 20, vilket bedöms ha gett goda resultat. Det återstår dock en hel del arbete för att bevara den biologiska mångfalden och kulturmiljön samt förbättra förutsättningarna för friluftsliv i tätortsnära natur.

Uppdrag om tätortsnära natur och friluftsliv

Regeringen vill utveckla samordningen av arbetet med tätortsnära natur. Naturvårdsverket har i regeringsuppdraget om tätortsnära natur och friluftsliv redovisat behov av vägledning, styrmedel och förstärkt samverkan mellan berörda myndigheter för att förvalta tätortsnära natur på ett hållbart sätt. Utgångspunkten har varit att bevara och utveckla den biologiska mångfalden och förbättra förutsättningarna för friluftsliv, där även samspelen med kulturmiljövärden tas tillvara. Naturvårdsverket har i december 2017 även redovisat arbetet med att identifiera behov av vägledning, styrmedel och förstärkt samverkan mellan berörda myndigheter för att förvalta tätortsnära natur på ett hållbart sätt (dnr M2017/03259/Nm). Naturvårdsverket föreslår t. ex. att länsstyrelserna får i uppdrag att ta fram regionala program för skydd av tätortsnära natur kring landets medelstora och stora städer. Ärendet är under beredning.

4.2.1 Friluftsliv och turism

Ett av friluftslivspolitikens mål är att naturen ska vara tillgänglig för alla. Det ska vara enklare för människor att hitta ut i naturen, t.ex. genom att utnyttja den digitala teknikens möjligheter samt genom vägledning och guidning. Naturvårdsverket redovisade i april 2017 uppdraget om att utveckla förutsättningar för användarvänlig information om naturområden, särskilt skyddade områden, för olika digitala plattformar. Målet är att öka tillgängligheten till naturen för allmänheten och främja friluftsliv och turism.

Utredningen Sveriges besöksnäring lyfter i sitt slutbetänkande fram betydelsen av natur- och kulturturism i landets starkt växande besöksnäring (Ett land att besöka – en samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring, SOU 2017:95, december 2017). Utredningen bedömer att det finns goda förutsättningar att utveckla inhemsk och inkommande turism särskilt inom bl.a. skyddade natur- och kulturområden samt i samspillet mellan stad och landsbygder och därmed skapa förutsättningar för en växande besöksnäring. Storstädernas roll för besöksnäringen betonas. Storstädernas attraktionskraft som nationella besöksmål är stor och tendensen är att besöksnäringen växer snabbare i storstäderna än i övriga landet. I ett regionalt perspektiv är större tätorter på liknande sätt transportnav, kultur- och handelscentrum.

4.3 Hållbara transporter

I städerna finns många olika möjligheter att ersätta bilresor med andra färdmedel. Tack vare investeringar i modern kollektivtrafik, nya cykelbanor och en politik för levande städer kan allt fler stadsbor välja bort bilen. Människor och grönska ska prioriteras. Framför allt i städer har fler möjlighet att klara sin vardag utan egen bil. God samhällsplanering ökar möjligheten till transporteffektiva städer som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel istället för personbil. Samtidigt är det prioriterat att öka elektrifieringen av och andelen förnybara bränslen inom transportsektorn i hela landet.

4.3.1 Samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter

Genom samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter sker en kraftsamling kring att utveckla lösningar för ett mer transporteffektivt samhälle där transportererna används smartare och med mer resurs-effektiva fordon, förnybara bränslen och mindre utsläpp. Två större satsningarna rör självkörande, delade och elektriska fordon och en nationell färdplan för kombinerad mobilitet. Pågående aktiviteter sker även kring att identifiera nya former av resevanundersökningar samt nya lösningar och möjliga innovationsupphandlingar inom drift och underhåll av järnväg och väg. Andra mindre satsningar rör den fysiska planeringen med avseende

på autonoma fordon och att identifiera konkreta synergier mellan trafikslagen inom området automation, beslutsstöd, fjärrstyrning och samverkande system.

Skr. 2017/18:230

4.3.2 Hållbara urbana transporter

Den regionala och nationella infrastrukturplaneringen bör ske i nära samverkan med övrig samhällsplanering och främja hållbara samhällsstrukturer i städerna där gång, cykling och kollektivtrafik prioriteras. Med god planering kan hållbara och transporteffektiva städer utvecklas där resenärerna ges möjlighet att gå, cykla eller resa med kapacitetsstark kollektivtrafik och där godstransporterna är väl samordnade, effektiva och i allt större utsträckning emissionsfria.

Regeringen avser att under våren 2018 fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt ekonomiska ramar till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Regeringen avser även att besluta om en nationell godstransportstrategi.

De regionala och nationella transportsystemens utformning, funktion och utveckling har stor betydelse för möjligheterna att nå en hållbar utveckling i städerna. Tillsammans med de kommunala transportsystemen utgör de en komplex väv där trafiken rör sig mellan de olika delarna. Brister på ett ställe kan därför få konsekvenser på helt andra ställen. Många människor pendlar mellan städer eller mellan städer, tätorter och omgivande landsbygd och är beroende av att övergångar i resekedjorna fungerar smidigt. En ändamålsenlig infrastruktur ska möjliggöra resor och transporter samtidigt som miljö- och klimatpåverkan begränsas.

Regeringen har slagit fast att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljömålen ska nås. Det är därför nödvändigt att transportsystemets klimat- och miljöpåverkan minskar avsevärt. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet om tillgänglighet i huvudsak utvecklas inom ramen för det hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Befintlig infrastruktur i städerna tar stora markarealer i anspråk och måste användas effektivare och anpassas bättre till omgivningens förutsättningar och behov.

Hållbara urbana transporter är ett viktigt område för svensk export. Svenska företag har förmåga och erfarenhet av att leverera hela systemlösningar, som inkluderar t.ex. BRT-system (Bus Rapid Transport), elektrifierade vägar eller värdekedjor för biodrivmedel för bussar. Den svenska stads- och samhällsplaneringen kan väsentligen bidra till Sveriges framtida konkurrenskraft på området och exporten av hållbara urbana transportlösningar bidra dessutom till såväl klimatmålen som Agenda 2030.

4.3.3 Samordning av omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT)

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Inom ramen för uppdraget har en gemensam strategisk plan för omställningen tagits fram av de berörda myndigheterna. Planen omfattar bl.a. urbana transporter (ER 2017:07). I

planen konstateras bl.a. att bebyggelseutvecklingen och vilken infrastruktur som byggs har stor betydelse för hur transporternas klimatpåverkan utvecklas på lång sikt. Den kommunala fysiska planeringen och bebyggelseutvecklingen behöver därför utformas så att den trafikutveckling som den genererar medverkar till att både klimatmål och övriga samhällsmål kan nås. Kommunala planer och program behöver utformas med hänsyn till deras konsekvenser för transportfrågan. Tydligare krav avseende klimatpåverkan behöver ställas på lokalisering av verksamheter och bebyggelse. I uppdraget ingår också att arbeta för synergier med andra nationella satsningar som syftar till omställningsarbetet. De andra myndigheter som deltar i arbetet är Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket. Uppdraget pågår till 2019.

Regeringen bedömer att uppdraget har bidragit till ökad samverkan mellan berörda myndigheter och skapat förutsättningar för berörda myndigheter att arbeta strategiskt och långsiktigt med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Energimyndighetens samordningsuppdrag sträcker sig till 2019. Arbetet med att ställa om transportsystemet till fossilfrihet kommer dock att behöva fortsätta.

4.4 Minskad klimatpåverkan och luftvård

Flera av de åtgärder som regeringen har tagit initiativ till, för att minska utsläppen av växthusgaser, har en nära koppling till en hållbar stadsutveckling. Åtgärder för minskad klimatpåverkan har även en positiv inverkan på förbättrad luftkvalitet och vice versa. Det klimatpolitiska ramverket, som riksdagen har beslutat om, består av en klimatlag, nya klimatmål och ett granskande klimatpolitiskt råd. Lagen innebär en skyldighet för denna och kommande regeringar att föra en klimatpolitik som utgår från klimatmålen samt tydligt redovisa hur arbetet fortskrider. Varje år ska regeringen presentera en klimatredovisning i budgetpropositionen. En klimatpolitisk handlingsplan ska tas fram varje mandatperiod, som bl.a. ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås.

4.4.1 Klimatklivet

Regeringen har tagit initiativ till investeringsstödet Klimatklivet. Kommuner, företag, organisationer m.fl. kan ansöka om stöd för åtgärder som minskar klimatpåverkan. Under 2018 uppgår stödet till cirka 1,7 miljarder kronor. För 2019 och 2020 beräknas stödet uppgå totalt till 2 miljarder kronor respektive 3 miljarder kronor, och därefter till 2,3 miljarder kronor per år till och med 2023. Till och med 20 februari 2018 har 2,8 miljarder kronor beviljats till 1 559 åtgärder. Åtgärderna beräknas leda till en utsläppsminskning motsvarande cirka 850 000 ton koldioxid per år. Ett flertal av åtgärderna bidrar till en hållbar stadsutveckling. Stöd har beviljats till cirka 14 000 laddpunkter för elfordon, som medför minskade utsläpp av växthusgaser, luftförorening och buller. Andra exempel är stöd till gång- och cykelbanor, utbyggnad av fjärrvärmenät samt informationsinsatser för bl.a. hållbar arbetspendling och energieffektivisering i flerbostadshus. Genom ett nytt ladda hemmastöd gör regeringen det enklare och

billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon i hemmet, och därmed bidra till omställningen till hållbara transporter. Det är viktigt att få fler aktörer inom sjöfarten att söka stöd från Klimatklivet. Stöd kan t.ex. sökas för konvertering till elektrisk framdrivning av fartyg. Naturvårdsverket och länsstyrelserna bör förtydliga dessa möjligheter till stöd för berörda aktörer.

4.4.2 Elbusspremien

I juli 2016 införde regeringen en premie för att skynda på elektrifieringen av transportsektorn och bidra till en hållbar stadsmiljö. En elbuss drivs helt eller delvis på el. Laddning kan göras i garage, laddplats i ändhållplats eller under färd. Elbusspremien ger också stöd till bussar vars el kommer från en bränslecell. Premien täcker en del av merkostnaden för elbussar i förhållande till konventionella bussar. Premien riktas till trafikföretag, den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller den som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Elbussar bidrar till minskad klimatpåverkan, bättre luft, mer attraktiv kollektivtrafik och mindre buller i stadsmiljön. På så sätt förbättras förutsättningarna för förtätning av bostäder i storstäder. För att regeringens satsning på Elbusspremien ska få bästa genomslag är det viktigt med långsiktighet. Regeringen förlänger därför elbusspremien med 100 miljoner kronor per år för perioden 2019–2023.

4.4.3 Fossilfritt Sverige

Genom initiativet Fossilfritt Sverige har regeringen skapat en plattform för dialog och samarbete där aktörer kan synliggöra hur de bidrar till klimatarbetet och kan utmana andra, både nationellt och internationellt. I Sverige finns många företag, kommuner, föreningar och andra typer av aktörer som kan och vill bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar.

För närvarande deltar drygt 300 aktörer i Fossilfritt Sverige – aktörer som har insett att omställningen banar väg för nya affärsmöjligheter, teknologier och bättre samhällslösningar. Fossilfritt Sverige är en möjlighet för dessa aktörer att visa upp sina insatser under ett gemensamt paraply, såväl i Sverige som internationellt. Regeringen har tillsatt en särskild utredare, som i rollen som nationell samordnare, ska stödja regeringen i att stärka och fördjupa arbetet med initiativet. Utredaren arbetar tillsammans med de inblandade aktörerna och har med dessa bl.a. formulerat utmaningar, genomfört olika former av dialoger och skapat samverkansgrupper som t.ex. arbetar med att utforma branschvisa färdplaner för fossilfri konkurrenskraft.

4.4.4 Minskade luftföroreningar från personbilar

Regeringen anser att luftkvaliteten i våra städer behöver bli bättre och att det är särskilt angeläget att utsläppen av kväveoxider och partiklar i tätorter minskar. Dessa luftföroreningar har, utöver påverkan på miljön, stora negativa hälsoeffekter. Den svenska miljökvalitetsnormen för kvävedioxid

överskreds 2016 i flera svenska städer (Stockholm, Göteborg, Umeå, Örnsköldsvik, Mölndal och Sollentuna) och EU:s gränsvärde överskred i Stockholm och Göteborg. Utsläpp av kväveoxider från vägtransporter har minskat kontinuerligt de senaste decennierna p.g.a. EU:s successivt skärpta lagstiftning om avgasutsläpp. Enligt nyligen uppdaterade beräkningar av Naturvårdsverket har utsläppen av kväveoxider från vägtransporter minskat med cirka två tredjedelar sedan 1990. Dock har utsläppen av kväveoxider från dieslbilar ökat stadigt de senaste åren, från knappt 8 kiloton 2010 till 19 kiloton 2016, vilket beror på att andelen dieseldrivna personbilar i fordonsflottan har ökat kraftigt. Äldre dieslbilar har även höga utsläpp av partiklar. Detta sammantaget påverkar möjligheterna att klara miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*, EU:s takdirektiv samt miljökvalitetsnormer och gränsvärden i EU:s luftkvalitetsdirektiv. Insatserna kopplar främst till delmål 11.6 och 3.9 i Agenda 2030. Regeringen har varit pådrivande i EU:s beslut att skärpa kraven och införa nya mer rättvisande provmetoder som bättre avspeglar verkliga utsläpp från personbilar. Dessa beslut kommer att bidra till minskade utsläpp från bensin- och dieslbilar men ytterligare åtgärder krävs, såväl internationellt som nationellt. Regeringen avser att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon i syfte att förbättra luften i städerna. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra.

Riksdagen har också bifallit regeringens förslag om ett bonus–malus-system för nya lätta fordon, ändrad beräkning av bilförmån samt reduktionsplikt för bensin- och dieselbränsle vilka också bidrar till en renare fordonsflotta och lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar. Åtgärderna kommer att underlätta möjligheterna att klara preciseringarna i miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*. Bonus–malus-systemet för lätta fordon införs fr.o.m. den 1 juli 2018 och innebär att miljöanpassade fordon med låga koldioxidutsläpp en bonus, medan fordon med höga koldioxidutsläpp får högre skatt de första tre åren. För att minska risken att klimatbonusbilarna exporteras omedelbart efter att bonusen betalats ut ska bonusen betalas ut först sex månader efter inköpstillfället. De fordon som berörs är nya personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Det innebär väsentligt starkare drivkrafter än i dagens fordonsskattesystem. Ändringarna i beräkningen av förmånsbeskattningen av bilar (bilförmån) innebär bland annat att fordonsskatten, inklusive den höjning som bonus–malus-systemet medför för lätta fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid, lyfts ur den s.k. bilförmånsschablonen och tas med som en egen post i beräkningen. Detta innebär att beräkning av förmånsvärdet (bilförmån) görs mindre schablonmässig och att fordon med högre koldioxidutsläpp får högre skatt. Dessutom gäller från 1 januari 2018 att förmån i form av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift lyfts ur bilförmånsschablonen och beskattas separat.

Regeringen har tagit beslut om det så kallade Bränslebytet, ett reduktionspliktsystem som ålägger drivmedelsleverantörer att successivt minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle genom inblandning av hållbara biodrivmedel fr.o.m. den 1 juli 2018. Från och med den 1 januari 2018 gäller full skattebefrielse för höginblandade och rena biodrivmedel.

Regeringen avser också att införa ett system som ställer krav på miljöinformation om drivmedel för att underlätta konsumenters val av de bästa drivmedlen. Regeringen verkar samtidigt på EU-nivå för att skapa stabila villkor och långsiktiga förutsättningar för hållbara biodrivmedel och en fossilfri fordonsflotta.

Bonus–malus-systemet, ändrad beräkning av bilförmån samt reduktionsplikt för bensin- och dieselbränsle kommer bl.a. bidra till en renare fordonsflotta med lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar. Detta kommer i sin tur att underlätta möjligheterna att klara preciseringarna i miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*.

Den största enskilda källan till förhöjda halter av större partiklar (PM₁₀) är vägslitage från användning av dubbdäck. För att minska uppvirvling av partiklar av vägbanor genomför flera kommuner samt Trafikverket åtgärder som exempelvis dammbindning samt utökad och förbättrad vägrensgröning under och efter vintersäsongen. Ett viktigt lokalt styrmedel som kommunerna kan använda sig av för att begränsa dubbdäcksanvändningen och därmed partikelutsläppen, är möjligheten att besluta om förbud mot fordonstrafik med dubbdäck för en viss väg, vägsträcka eller område. Dessa åtgärder har bidragit till att Sverige de senaste åren har klarat EU:s gränsvärde för årsmedelhalten av PM₁₀ i samtliga svenska städer. EU:s gränsvärde för dygnsmedelhalter visar en nedåtgående trend de senaste åren och överskreds endast på ett ställe i Sverige (Visby) under 2016.

4.5 Hållbart stadsbyggande

4.5.1 Planering, förtätning och byggande

Genom medveten och långsiktig fysisk samhällsplanering kan nya bostadsmiljöer skapas i stadsmiljöer där sådana saknas i dag, på samma sätt som arbetsplatser och service kan möjliggöras i renodlade bostadsområden. Förtätning kan vara ett sätt att skapa mer levande och blandade stadsmiljöer, men det kan också innebära komplexa målkonflikter då behovet av bostäder måste vägas mot exempelvis hälsa, trivsel och säkerhet och tillgången till grönska och öppna offentliga platser i staden liksom de utmaningar som ett förändrat klimat innebär. God vägledning kan vara ett sätt att främja en genomtänkt och hållbar omvandling av befintliga områden.

Sedan tidigare har fokus ofta legat på byggnader med låg energianvändning i driftskedet, där utvecklingen av s.k. passivhus har gått snabbt och ny teknik fått stor spridning. Intresset för byggnaders hela livscykel, inklusive materialval och energiförbrukning under byggandet, har nu ökat. Boverket har ett ökat anslag om 10 miljoner kronor per år från 2017 för att bidra till inrättandet av ett informationscentrum för hållbart byggande med fokus på energieffektiviserande renovering med användning av hållbara material. Detta informationscentrum har inrättats vid Svensk Byggtjänst.

4.5.2 Satsningar för fler och mer hållbara bostäder

Regeringen har beslutat om ett antal åtgärder för att skapa fler bostäder och mer hållbara boendemiljöer, framför allt hyresbostäder för unga. Ett investeringsstöd har införts för att främja byggandet av hyresbostäder och bostäder för studerande. Ett villkor för stöd är att byggnaden ska ha låg energianvändning. Tanken är att investeringsstödet ska bidra till att det byggs fler bostäder med hyror som gör det möjligt för fler hushåll att efterfråga dem.

Många befintliga flerbostadshus behöver moderniseras på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt utan att hyran blir orimligt hög efter renoveringen. Regeringen har därför beslutat om en förordning för renovering och energieffektivisering i områden med socioekonomiska utmaningar. En del av stödet utgörs av en hyresrabatt till hyresgästerna.

Stöd lämnas också för att i eller i anslutning till bostadsområden med socioekonomiska utmaningar åstadkomma utemiljöer som stimulerar till aktivitet och social gemenskap och för att bevara eller utveckla ett bostadsområdes gestaltning. Genom stödet kan t.ex. lekplatser, mötesplatser, ytor för spontanidrott och parkanläggningar byggas och renoveras. Syftet är att stödet ska höja livskvaliteten i dessa områden, vilket på sikt även kan bidra till minskad segregation.

I Regeringskansliet pågår just nu även ett arbete med att ta fram ett förslag på en nationell strategi för fysisk planering med inriktning mot bostadsförsörjning. Syftet med strategin är att skapa en sammanhållen och nationell syn på landets fysiska miljö och struktur och planeringen för denna samt för planering av bostadsförsörjningen.

4.5.3 Klimatsmart planering

Regeringen anser att kommuner, landsting och andra aktörer med regionalt utvecklingsansvar har en stor möjlighet och ansvar att genom en genomtänkt samhällsplanering inom transport- och bostadssektorerna bidra till ett minskat behov av persontransporter, minskad klimatpåverkan, en förbättrad luftkvalitet och en hållbar stadsutveckling. Samtidigt är det en utmaning att uppnå ett hållbart stadsbyggande där miljö kvalitetsnormer och de nationella miljömålen, inte minst klimat- och luftkvalitetsmålen, nås samtidigt som kvaliteten i bostäder och stadsmiljöer upprätthålls och utvecklas och takten i bostadsbyggandet ökar väsentligt. Genom en framsynt arkitektur och stadsplanering kan stadsstrukturen bli mer funktionsblandad och behovet av persontransporter minska samtidigt som godstransporterna effektiviseras och därmed bidra till att miljö kvalitetsmålen kan nås.

Regeringen ser ett behov av ökat stöd i form av kunskapshöjande insatser och vägledningar för den lokala och regionala nivån om minskad klimatpåverkan i samhällsplaneringen. Boverket har på uppdrag av regeringen tagit fram en vägledning om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan till stöd för kommuner och länsstyrelser som redovisades i rapporten Översiktsplanering för minskad klimatpåverkan – en vägledning (Boverkets rapport 2016). I uppdraget ingick även att informera om vägledningen.

Miljömålsberedningen föreslår i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) att ge berörda myndigheter i uppdrag att utreda behovet av ändringar i gällande regelverk för att samhällsplaneringen i ökad grad ska styra mot klimatmålen samt att genomföra kunskapshöjande insatser i frågan. Boverket har på uppdrag av regeringen i oktober 2017 redovisat en utvärdering av vilket genomslag som kravet på klimathänsyn i planeringen i plan- och bygglagen har haft. Boverket gör i rapporten bedömningen att det finns stöd med nuvarande bestämmelser i plan- och bygglagen för kommunerna att begränsa miljöpåverkan i sin fysiska planering och att det inte finns behov av att ändra lagen. Med utgångspunkt i rapporten har Boverket fått i uppdrag att ta fram en vägledning om den lämplighetsbedömning och lokaliseringsprövning som sker i detaljplaneprocessen utifrån 2 kap. plan- och bygglagen. Syftet med vägledningen är att ge kommunerna bättre möjligheter att arbeta med planering för minskad klimatpåverkan. Uppdraget ska rapporteras till Regeringskansliet senast den 31 augusti 2018.

Ett viktigt verktyg för att klimatmålen ska kunna uppnås är att klimat-aspekter lyfts fram inom ramen för den miljöbedömning som tas fram för en plan eller ett program. Bestämmelser om miljöbedömningar för planer och program finns framför allt i 6 kap. miljöbalken. Den 1 juni 2017 överlämnade regeringen en proposition med förslag på ett nytt 6 kap. miljöbalken. Riksdagen har antagit regeringens förslag till ändringar i miljöbalken, som trädde i kraft den 1 januari 2018. Naturvårdsverket arbetar för närvarande med att ta fram vägledning för det nya kapitlet, i samarbete med Boverket. Inom ramarna för kompetenssatsningen PBL Kompetens, som bedrivs av Boverket enligt uppdrag från regeringen, sker ett brett kunskapshöjande arbete riktat främst till kommuner men även länsstyrelser. Det omfattar frågor kopplat till plan- och bygglagen i bred bemärkelse och därmed även miljöbedömningar i plansammanhang. Regeringen har förlängt Boverkets uppdrag till och med 2020.

Regeringen arbetar med en lagrådsremiss med utgångspunkt i Bostadsplaneringskommitténs betänkande (SOU 2015:59). En ny regional planering förväntas utgöra en viktig del i arbetet med att stärka förutsättningarna för minskad klimatpåverkan samt förbättrade möjligheter att regionalt samordna klimatanpassningsåtgärder.

Regeringens strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 är vägledande för inriktning och genomförande av det regionala tillväxtarbetet samt för statliga myndigheters medverkan i detta. Strategin har ett tydligt fokus på klimat och miljö och ska bidra till att nå miljömålen. I december 2016 fick aktörer med regionalt utvecklingsansvar i uppdrag att ta fram och genomföra regionala handlingsplaner för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet för perioden 2017–2020 (dnr N2016/08077/RTS och N2016/08072/RTS). Energifrågor kopplade till klimat och miljö ingår i uppdraget. Tillväxtverket och Naturvårdsverket fick samtidigt i uppdrag att, efter samråd med Energimyndigheten, stödja aktörer med regionalt utvecklingsansvar i arbetet med att ta fram och genomföra dessa regionala handlingsplaner (dnr N2016/08073/RTS). Myndigheterna ska bl.a. göra en årlig nationell uppföljning och analys av utfallet av uppdraget. Insatser för att se över behovet av regeländringar i plan- och bygglagen kopplar främst till delmål 13.2 i Agenda 2030 (se även delmål 13.3, 11.a, 11.b, 11.3 och 11.6).

4.5.4 Buller i stadsmiljö

Regeringen anser att det är angeläget att minska bullerspridning och bullerexponering i miljöer där människor bor och vistas för att uppnå en hälsosam, trivsamt och hållbar stadsmiljö. Detta är också en del i att uppnå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Det är en särskild utmaning att minska bullerexponeringen vid förtätning i städer, där allt fler människor samlas på begränsade ytor och behovet av kommunikationer är stort, men i städerna finns det också särskilda möjligheter att skapa goda ljudmiljöer. Bra ljudmiljöer kan skapas genom genomtänkta plan- och bygglösningar, slutna innerstadskvarter samt effektiv ljudisolering mot t.ex. gatan. Andra betydelsefulla insatser handlar om att minska bullret vid källan, t.ex. genom att använda tystare däck och motorer, anlägga tystare vägbeläggning, införa hastighetsbegränsningar och ha en genomtänkt utformning av trafiksystemet. Insatser för minskad bullerspridning kopplar främst till delmål 11.6 i Agenda 2030.

Ansvar för att skapa bra ljudmiljö i städer delas av många aktörer där kommunerna har en central roll genom sitt ansvar för den fysiska samhällsplaneringen.

Hälsorisker

Naturvårdsverkets senaste hälsorelaterade miljöövervakning (2014) samt Trafikverket miljörapport från 2017 visar att omkring två miljoner människor i Sverige exponeras i sin bostadsmiljö för trafikbuller som överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Trots att omfattande bullerskyddsåtgärder genomförs och har genomförts under många år ökar antalet bullerutsatta personer. Det beror främst på ökad trafik, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Effekterna av buller på hälsa och välbefinnande är väl kända. Trafikbuller stör samtal och kommunikation, försvåra arbete och barns inläring, hindrar vila och återhämtning och ger försämrad sömn. Höga bullernivåer medför också en ökad risk för högt blodtryck och annan hjärt-kärlsjukdom och har därmed betydande negativa konsekvenser för folkhälsan. Hjärtinfarkt och stroke till följd av trafikbuller uppskattas årligen orsaka cirka 500 förtida dödsfall.

En myndighetsgemensam strategi för att stödja arbete med goda ljudmiljöer i den bebyggda miljön

Myndigheterna som ingår i den nationella bullersamordningen dvs. Naturvårdsverket, Boverket, Folkhälsomyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen och länsstyrelserna har beslutat om en myndighetsgemensam strategi för att stödja ett proaktivt arbete med goda ljudmiljöer i den bebyggda miljön och för att skapa samsyn och en gemensam riktning för myndigheternas arbete med buller. Fokus är att långsiktigt arbeta för att arbetet för goda ljudmiljöer ska få en mer framträdande roll i planering, gestaltning och byggandet av det hållbara samhället, samt på ett tydligare sätt bli en del i planeringsprocesser. Regeringen bedömer att detta arbete

4.5.5 Efterbehandling av förorenade områden

Då vi i allt större utsträckning behöver mark för nybyggnation och förtätning i städerna ser regeringen stora möjligheter att ta tidigare industriell och förorenad mark i anspråk. Genom att sanera förorenad mark i städerna kan dessa ytor användas för att bygga nya bostäder. Att använda sanerad industrimark för bostadsbyggande innebär en god hushållning med naturmark och tätortsnära grönområden samt områden som har stora värden av annat slag som kulturmiljövärden och arkitektoniska värden. Exploateringar bör därför främst styras till områden som redan är påverkade av människan. Mål för efterbehandling av förorenade områden återfinns som en precisering under miljö kvalitetsmålet *Giftfri miljö* och innebär att förorenade områden ska vara åtgärdade i så stor utsträckning att de inte utgör något hot mot människors hälsa eller miljön. Att åtgärda förorenade områden är också steg på vägen för att nå flera andra miljömål. Det gäller förutom Generationsmålet även miljö kvalitetsmål som *God bebyggd miljö* och *Levande sjöar och vattendrag*.

Att hantera förorenad mark på ett hållbart sätt är viktigt för utvecklingen av städer så att den förorenade marken inte utgör ett hot mot människors hälsa eller miljön. Ett ekonomiskt stöd till kommuner för sanering av mark för bostadsbyggande infördes 2016 (prop. 2015:16/1, utg.omr. 20). Alla kommuner som har behov av att bygga nya bostäder och har förorenade områden kan söka bidrag för sanering av marken. Regeringen har avsatt 200 miljoner kronor per årligen för detta.

Efterbehandling av förorenade områden kopplar även till Agenda 2030 och då främst till delmål 3.9 att till 2030 väsentligt minska antalet döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark (se även delmål 11.1 och 11.6).

Teknik för marksanering

Den vanligaste saneringsåtgärden innebär att jord grävs upp och läggs på deponi. Genom att främja teknikutveckling kan nya tekniska lösningar ersätta den traditionella gräv- och schaktsaneringen och fler områden saneras med samma insatser. Statens geotekniska institut (SGI) arbetar särskilt med teknikutvecklingen genom forskning och kunskapsuppbyggnad. SGI har startat programmet TUFFO (Teknik Utveckling och Forskning inom Förorenade Områden) vilket regeringen avsatt särskilda medel för, som syftar till att samla branschen för efterbehandling och forskare i nationella forsknings- och utvecklingsprojekt för att effektivisera och öka åtgärds- takten i arbetet att sanera förorenade områden.

Insatser för efterbehandling av förorenade områden

Regeringen vill förbättra det statliga efterbehandlingsarbetet. Regeringen gav därför Naturvårdsverket i regleringsbrevet för 2018 uppdrag att utveckla en övergripande vägledning med principer för prioritering av olika

Skr. 2017/18:230 saneringsbehov, i enlighet med Riksrevisionens rekommendation. I uppdraget ingår även att utveckla myndigheternas samverkan och kunskapsöverföring om hantering av statens förorenade områden.

4.5.6 Giftrikt byggande

Kommunerna har en viktig roll som byggherrar och beställare av nya bostäder och byggnader. I vissa fall är kommunerna också fastighetsförvaltare och har ett långsiktigt ansvar för att byggnaderna är hälsosamma och inte innehåller kemikalier som kan vara skadliga. Allt fler kommuner har ambitionen att undvika att bygga in farliga kemikalier i bostäder och andra byggnader och anläggningar och använder de bedömningssystem för byggprodukter som byggbranschen i Sverige har utvecklat, t.ex. BASTA, Byggvarubedömningen och Sunda Hus. Materialflödet inom byggsektorn är stort och åtgärder är av betydelse för möjligheterna att kunna skapa giftfria och resurseffektiva kretslopp och en cirkulär ekonomi.

Kemikalieinspektionen har under åren 2015–2017 på uppdrag av regeringen genomfört en handlingsplan för en giftfri vardag (dnr M2015/00375/Ke). Inom uppdraget har myndigheten stärkt och intensifierat olika åtgärder som bidrar till att nå en giftfri miljö. Upphandlingsmyndigheten har under 2015 tagit fram ett kravpaket om upphandling för en giftfri förskola som hjälper kommunerna att ställa krav på minskad förekomst av miljö- och hälsofarliga ämnen i förskolan.

Kemikalieinspektionen har tillsammans med Boverket och Folkhälsomyndigheten lagt fram förslag om att ta fram nationella gränsvärden för avgivning av hälsoskadliga kemiska ämnen i byggprodukter. Förslaget syftar till att minska barns exponering och omfattar de byggprodukter som används för att konstruera golv-, vägg-, och innertaksektioner. Förslaget har remitterats och beredning pågår inom Regeringskansliet. Regeringen har även avsatt resurser för att upprätta och driva ett informationscentrum för hållbart byggande. Syftet är att öka användningen av hållbara material och främja ökad energieffektivisering vid renovering och byggande. Detta informationscentrum drivs av Svenska Byggtjänst på uppdrag av Boverket sedan januari 2018.

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att under åren 2018–2021 förstärka arbetet för att nya och befintliga byggnader ska vara säkra och ha en god inomhusmiljö. Det handlar bl.a. om kemiska ämnen som avges från olämpliga eller skadade material och som kan ge upphov till luftvägsbesvär eller andra allergiska symptom (dnr N2017/07419/PBB).

Kommuner har i sin egenskap som bl.a. offentlig verksamhetsutövare, utbildare, byggare, fastighetsförvaltare och inköpare en viktig roll i det förebyggande kemikaliearbetet. KemikaliekraV vid offentlig upphandling kan bli en viktig del i detta förebyggande arbetet och ett komplement till lagstiftning.

4.5.7 Avfallshantering

Regeringen vill att avfallet tas omhand på ett hållbart sätt så att miljöpåverkan minimeras och avfallet kan utnyttjas som en resurs och bidra till en

cirkulär ekonomi. Såväl hushåll, offentliga verksamheter som företag är beroende av att offentliga eller privata aktörer tar hand om avfallet.

Avfallshantering är en viktig funktion som måste vara en del av den långsiktigt hållbara samhällsplaneringen. Genom att planera och utforma rationella system med god design och arkitektur för insamling och annan hantering för ett väl fungerande omhändertagande av avfall, kan det bidra till en cirkulär, biobaserad ekonomi och samtidigt öka människors trivsel i en god bebyggd miljö. Med hjälp av ett förändrat beteende hos medborgarna kan uttjänta produkter och material nyttjas som en resurs och nedskräpningen minska. Genom en omsorgsfull och medveten design, arkitektur och stadsplanering som underlättar och uppmanar till återanvändning och återvinning kan människors beteende påverkas i positiv riktning.

Minskad nedskräpning ger en tryggare och trevligare miljö, vilket även förväntas bidra till att klotter och annan skadegörelse minskar. Förutom att skräp förfular omgivningen, kan det även skada människor, djur och natur.

Regeringen anser att ambitionsnivån på avfallsområdet ska höjas så att insamlingssystemen förenklas och blir mer lättillgängliga för hushåll och andra aktörer. Regeringen vill göra det lättare för alla att agera miljövänligt i vardagen. Regeringens ambition är att avfall i så hög grad som möjligt ska utnyttjas som en resurs och materialåtervinnas där så är lämpligt. Genom att samla insamlingsansvaret hos producenterna och förtydliga kraven kommer servicen att förbättras och bostadsnära insamling (även kallad fastighetsnära insamling) bli ny norm. En promemoria med ett antal förslag som förtydligar producentansvaren för förpackningar och returpapper har skickats på remiss.

4.5.8 Åtgärder för att minska problemen med plast i miljön

Regeringen har gjort bedömningen att de diffusa utsläppen av mikroplaster via dagvatten till sjöar och hav från gator och vägar, konstgräsplaner, kläder och andra källor behöver minskas väsentligt och kostnadseffektivt (prop. 2017/18:01, utg.omr. 20). Regeringen satsar därför drygt 100 miljoner kronor per år t.o.m. 2020 för att minska problemen med plast i haven och naturen, vilket bidrar till flera miljö kvalitetsmål. Satsningen är också av betydelse för arbetet med att nå de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 och kopplar främst till delmål 3.9 och 6.3. Satsningen innebär bl.a. medel för att främja utveckling av ny reningsteknik, utveckling av hållbara plaster och för att stärka myndigheters arbete med att begränsa spridningen av mikroplaster.

Regeringens satsning möjliggör för Naturvårdsverket att bland annat ge ekonomiskt stöd till en beställargrupp för att minska miljö- och hälsopåverkan från konstgräsplaner. Genom beställargruppen är det möjligt att höja kvaliteten i offentlig upphandling genom att gemensamt bygga upp kunskap och att samverka kring krav och metoder. Ambitionen är att driva utvecklingen framåt för en hållbar miljö och hälsa kring konstgräsplaner genom att påverka kommande investeringar och innovations- och teknikupphandlingar. Beställargruppen organiseras av Sveriges fritids- och kulturchefers förening (SFK) och har medlemmar från bland annat kommunernas fritids- och miljöförvaltningar, fastighetsbolag, sportanläggningar,

Skr. 2017/18:230 fotbollförbund och fotbollsklubbar. Arbetet genomförs i samverkan med Upphandlingsmyndigheten. Konstgräs används framför allt till fotbollsplaner men också till andra idrottsplaner, golfgreenar, trädgårdar, innergårdar, skolgårdar och på mässor. Antalet konstgräsplaner ökar i Sverige och 2016 gjordes en uppskattning att det finns 1 200–1 300 konstgräsplaner och att det för närvarande byggs cirka 100 konstgräsplaner årligen. Konstgräsplaner som använder granulat från återvunnet däckmaterial innehåller cirka 40 särskilt farliga ämnen inklusive allergiframkallande ämnen. Spridning av gummigranulat från konstgräsplaner sker exempelvis vid snöröjning, med regnvatten och med spelarnas skor och kläder och den totala årliga spridningen uppskattas till 1 640–2 460 ton.

4.6 Jämlik och inkluderande stad

Staden behöver utformas på ett sätt så att den är tillgänglig för alla i befolkningen. När vi bygger samhället smart och hållbart ska hela befolkningens behov och förutsättningar beaktas. Stadens utformning ska möjliggöra möten mellan människor och öka samhällsgemenskapen. Tillgänglighet i den byggda miljön är en förutsättning för inkludering och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Arbetet med en hållbar stad bör därför betraktas i ljuset av mångfalden i befolkningen och inkludera bl.a. funktionshinders-, jämställdhets-, jämlikhets-, äldre-, segregations-, brottsförebyggande- och barnrättsperspektiv.

4.6.1 Den fysiska miljön i städer är viktig för tillgänglighet, trygghet och inkludering

Trygghet och inkludering

En hållbar stadsplanering som skapar trygghet och inkluderar hela befolkningen i alla områden behöver beakta olika behov och förutsättningar hos människor, flickor och pojkar, kvinnor och män i olika ålder, från olika bakgrund utifrån olika funktionsförmågor. Tillgänglighet i den byggda miljön är en förutsättning för trygghet, inkludering och delaktighet. En viktig aspekt i stadsplaneringen är exempelvis frågor om säkerhet och krisberedskap vilket behöver belysas utifrån olika gruppers behov i staden, så som personer med funktionsnedsättning.

Personer med funktionsnedsättning upplever ofta en särskild utsatthet i samhället. Uppföljning visar att många känner sig otrygga och att de är särskilt utsatta för brott och då särskilt våld. En konsekvens av upplevd utsatthet kan vara att man avstår från att gå ut ensam på grund av rädsla, och det är betydligt vanligare bland kvinnor med funktionsnedsättning än bland män. Även bland personer utan funktionsnedsättning känner sig kvinnor mindre trygga än män med funktionsnedsättning. För att åstadkomma attraktiva, funktionella, jämställda och trygga utemiljöer har regeringen gett Boverket i uppdrag att lämna stöd till åtgärder för utemiljöer i bostadsområden med socioekonomiska utmaningar.

Regeringen vill skärpa säkerheten i den offentliga miljön – alla ska kunna känna sig trygga på gator, torg, i kollektivtrafiken och vid konsertlokaler. Regeringen har därför gett Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i uppdrag att verka för samordning i arbetet med att skapa ökad trygghet i det offentliga rummet. Inom ramen för uppdraget kommer MSB också att se över frågor som rör samhällsplanering och kollektivtrafik ur ett risk- och sårbarhetsperspektiv. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2018.

Brottsförebyggande aspekter i fysisk planering och bostadsbyggande

I det nationella brottsförebyggande programmet, Tillsammans mot brott, nämns bl.a. att regeringen ska verka för att brottsförebyggande aspekter i högre grad beaktas i fysisk planering och bostadsbyggande. Den fysiska utformningen av samhället är en viktig del i den situationella brottspreventionen, vilken riktas mot tillfället, platsen eller sammanhanget där brottet begås, liksom mot brottsobjektet. Det kan handla om att genom kontroll eller övervakning på en plats eller vid ett objekt öka risken för upptäckt eller att minska brottsobjektets tillgänglighet genom t.ex. kameraövervakning, lås och larm. Kärnan i den situationella preventionen är att fokus inte ligger på individens motivation att begå brott utan på objektet, offret, platsen eller förutsättningarna i övrigt kring brottstillfället.

Den fysiska utformningen av samhället är en viktig del i den situationella brottspreventionen. Det kan handla om alltifrån hur bostadsområden, parker, gågator och torg planeras och utformas till byggnadstekniska detaljer som lås, entréers utformning och belysning. Brottsförebyggande aspekter måste därför vara en naturlig del i plan- och byggprocessen, inte minst utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Barns rättigheter

Målet för regeringens barnrättspolitik är att barn och unga ska respekteras och ges möjlighet till utveckling och trygghet samt delaktighet och inflytande. Barn och unga berörs inte enbart av specifika barn- och ungdomsverksamheter, utan också i allra högsta grad av beslut gällande exempelvis stadsplanering och utformningen av bostadsområden, trafik och miljö. Det är därför viktigt att alla verksamheter anammar ett barnrättsperspektiv, utreder på vilket sätt barn och unga berörs samt vilka konsekvenser besluten kan få för flickor och pojkar, unga kvinnor och unga män.

Regeringen vill stärka barns och ungdomars tillgång till natur och utemiljöer. Den nära och lättillgängliga naturen skapar förutsättningar för spontan lek, lärande och fysisk aktivitet. Samverkan behövs mellan samhällsplanerare, civila samhällets organisationer, markägare, skola och förskola, landskapsarkitekter och andra berörda för att strategiskt arbeta med tätortsnära natur.

Under åren 2016–2018 satsar regeringen sammanlagt 500 miljoner kronor för att stimulera en upprustning av skolgårdar och förskolegårdar. Statsbidraget kan sökas hos Boverket av skolans huvudman eller fastighetsägare och finansierar 50 procent av kostnaden för planering och genomförande.

4.6.2 Framtidens funktionshinderspolitik

I maj 2017 presenterade regeringen inriktningen för framtidens funktionshinderspolitik (prop. 2016/17:188) som utgår ifrån ett nytt nationellt mål för funktionshinderspolitiken med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt. Det nya nationella målet och inriktningen beslutades av riksdagen i november 2017 (prop. 2016/17:188, bet. 2017/18:SoU5, rskr. 2017/18:86). Det nya målet för funktionshinderspolitiken är: ”att med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet beaktas”. Med utgångspunkt i det nationella målet och inriktningen har regeringen tillsatt en särskild utredare att se över styrningen inom funktionshinderspolitiken (dir. 2017:133).

I ovan nämnda proposition gör regeringen även bedömningen att Trafikanalys bör ges i uppdrag att, utifrån ett ”hela-resan-perspektiv” kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning och lämna de förslag som bidrar till att nå såväl de transportpolitiska målen som mål i konventionen. Detta uppdrag har därefter givits till Trafikanalys i myndighetens regleringsbrev för 2018. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 29 mars 2019.

Boverket har fått i uppdrag att analysera reglerna för enkelt avhjälpna hinder samt ta fram en vägledning för funktionshinderperspektivet i översiktsplanering (Boverkets regleringsbrev för 2018).

Universell utformning

Principen om universell utformning är en prioriterad inriktning igenomförandet av funktionshinderspolitiken. I ett Sverige som håller ihop ska samhället utformas så att det i största möjlig utsträckning kan användas av alla. Detta ökar möjligheten att vara ett samhälle som skapar tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. I den utredning som regeringen tillsatt ska även tillämpningen av principen beskrivas (dir. 2017:133).

Ett effektivt sätt att långsiktigt öka tillgängligheten i den byggda miljön är att tillämpa principen om universell utformning och att planera och bygga tillgängligt redan från början. Artikel 9 i konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning slår tydligt fast att tillgänglighet är en förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva oberoende, fullt ut och jämlikt delta i samhället, samt för att oinskränkt åtnjuta alla sina mänskliga rättigheter och grundläggande friheter på jämlika villkor. Kommunerna har en central uppgift i detta och ansvarar enligt PBL för den översiktliga fysiska planeringen inom kommunen.

De mål som har beslutats inom ramen för FN:s Agenda 2030 utgör här en viktig del i arbetet. När vi bygger samhället smart och hållbart ska hela befolkningens behov och förutsättningar beaktas.

5 Politiken i den svenska och internationella kontexten

Frågan om en hållbar stadsutveckling är högst aktuell då en allt högre andel av världens befolkning bor i städer. I dag handlar det om mer än 50 procent och denna siffra beräknas stiga till cirka 66 procent till 2050 enligt rapport från UNFPA (FN:s befolkningsfond). Majoriteten av Sveriges befolkning bor i och runt städer och tätorter.

Samtidigt som urbaniseringen medför sociala och miljömässiga utmaningar utgör hållbar stadsutveckling också ett viktigt verktyg i arbetet med hållbar utveckling och för att uppnå de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030.

5.1 Stadsutvecklingen i Sverige

I Sverige har storstadskommuner och kommuner nära en större stad vuxit under den senaste 20-årsperioden. Befolkningstillväxten sker i arbetsmarknadsregioner nära eller på pendlingsavstånd till städer. Sett till urbaniseringsgrad har andelen av befolkningen som bor i tätort gått från 81 procent 1970 till 85 procent 2010 då den senaste tätortsavgränsningen gjordes i Sverige. Urbaniseringen fortsätter, men inte främst på bekostnad av minskad befolkning på landsbygderna. Istället drivs urbaniseringen av en annan dynamik – befolkningstillväxten i storstadsregionerna är i dag framför allt en effekt av födelseöverskott, ökande livslängd och utrikes inflyttning. Den omflyttning som sker från landsbygd till städer är kraftigt koncentrerad till åldersgruppen 18–35 år. Det innebär en förnyring av befolkningen i städer och skapar en brist inom motsvarande åldersgrupp på landsbygderna.

Tidigare arbete med hållbara städer

Regeringen har länge arbetat med hållbar stadsutveckling. Under 2008–2012 arbetade Delegationen för hållbara städer (dir. 2011:29) på regeringens uppdrag för att verka för en hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden. Inom sitt uppdrag ansvarade delegationen bl.a. för att fördela ett ekonomiskt stöd till stadsutvecklingsprojekt. Totalt delades 357 miljoner kronor ut till 98 projekt över hela Sverige. Projekten som fick stöd bedömdes bidra till skapandet av miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara städer.

Efter att Delegationen för hållbara städer avslutades har regeringen bl.a. fortsatt arbetet för en hållbar stadsutveckling genom en myndighetsgemensam plattform för frågor om hållbar stadsutveckling. Regeringen beslutade i december 2017 att avsluta Plattformen för hållbara städer och att inrätta ett Råd för hållbara städer. Regeringen gör bedömningen att Plattformen har spelat en viktig roll och att den har fullgjort sin uppgift genom att bl.a. utveckla en samverkan inom området hållbar stadsutveckling.

Stora stadsregioner med globala nätverk är viktiga för den ekonomiska utvecklingen. Städer och tätorter samt gles- och landsbygder drar nytta av varandra och ska ses som sammanlänkade regioner. Städerna är motorer i en hållbar tillväxt och det är i städer många av jobben skapas. Landsbygderna däremot bidrar med produktion av livsmedel och naturmiljöer för rekreation och friluftsliv. Den generella bilden är att befolkningsmässigt större regioner, bl.a. städer med väl utvecklade kommunikationer och diversifierat näringsliv har bättre förutsättningar för hållbar tillväxt än befolkningsmässigt mindre regioner med stora avstånd till större städer. Bilden nyanseras av att ett antal befolkningsmässigt små regioner har särskilda förutsättningar, exempelvis genom råvaruresurser, attraktiv livs- och boendemiljö eller en särskild näringslivsstruktur. De täta miljöerna i städerna är viktiga för att skapa innovationsmiljöer kopplade till hållbara och resurseffektiva varor, tjänster, tekniklösningar och produktionssystem. De områden som inte är lika tätbefolkade måste dock kopplas samman med dessa innovationsmiljöer. I gles- och landsbygder finns många av de förnybara resurser som behövs för en positiv samhällsutveckling.

Storstädernas och tätorternas roll för besöksnäringen är mycket stor, både i egenskap som nationella och regionala besöksmål och som transportnav.

5.2 Utblick – globalt, inom EU och Norden

Internationellt är hållbar stadsutveckling en fråga i fokus. Hållbar stadsutveckling är ett område med kopplingar till bl.a. energi, miljö och klimat, transporter, jämställdhet, minskad segregation och fattigdomsbekämpning. Inom såväl FN, EU som Norden är en hållbar stadsutveckling en viktig fråga, liksom i många projekt med finansiering från multilaterala utvecklings- och investeringsbanker.

FN och de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030

I september 2015 antog FN:s generalförsamling en historisk resolution med 17 globala mål för en bättre värld – Agenda 2030 för hållbar utveckling. Agendan innebär att alla medlemsländer i FN förbundit sig att fram till 2030 tillsammans jobba för att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling. Som en del i Sveriges genomförande av Agenda 2030 tillsatte regeringen i mars 2016 en delegation med uppgift att stödja och stimulera arbetet (dir. 2016:18).

Många av de 17 globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 berör bostads- och landfrågor, varav mål 11 handlar om att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Målet är mångfacetterat och ska bidra till fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga bostäder, hållbara transportsystem för alla inklusive kollektivtrafik. Målet ska även bidra till deltagandebaserad, integrerad och hållbar planering, tillgängliga grönområden och offentliga platser samt minskad miljöpåverkan, katastrofreducering, bättre luftkvalitet och avfallshantering, klimat Anpassning och utsläppsminskningar för att skydda klimatet, kopplingen mellan stad och land samt byggande med lokal råvara.

Agenda 2030-delegationen lyfter i sitt förslag till handlingsplan för genomförandet av Agenda 2030 fram att Sveriges genomförande av Agenda 2030 bör ske genom en prioritering av de områden som effektivt bidrar till den samhällsomställning som krävs för att nå en hållbar välfärd. Agenda 2030-delegationen har identifierat sex prioriterade områden som samlar flera av de största utmaningarna för Sveriges nationella genomförande av agendan. Områdena är tätt sammankopplade och överlappar delvis varandra. I sin rapport från juni 2017 – I riktning mot en hållbar välfärd – uppger Delegationen följande prioriterade områden:

1. Ett jämlikt och jämställt samhälle
2. Hållbara städer
3. En samhällsnyttig och cirkulär ekonomi
4. Ett starkt näringsliv med hållbara affärsmodeller
5. Hållbara och hälsosamma livsmedel
6. Stärkt kunskap och innovation.

I rapporten uppges att en hållbar stadsutveckling är avgörande både för människors livskvalitet och för planetens välmående. Insatser på regional och lokal nivå spelar en avgörande roll för att skapa hållbara städer. Det faktum att många städer växer till ytan medför i sig större påfrestningar på invånare och större klimatavtryck genom bl.a. längre avstånd och mer ianspråktagen och hårdgjord yta. Städernas förmåga att stå emot, anpassa eller återhämta sig och utvecklas efter miljömässiga och sociala påfrestningar (resiliens) är avgörande för hållbar utveckling. Delegationens rapport bereds för närvarande i Regeringskansliet. Regeringens ambition är att utforma en övergripande och nationell handlingsplan för genomförandet av Agenda 2030.

Sveriges nationella genomförande av Agenda 2030 behöver tydligt relateras till vårt internationella Agenda 2030-arbete. Våra inhemska framsteg kan utgöra exempel och svensk teknik- och systemutveckling kan komma andra länder till godo, bland annat genom internationell verksamhet hos svenska exportföretag. Detta är i linje med de slutsatser som dragits internationellt, bl.a. genom Addis Abeba Action Agenda (AAAA), om att resursmobilisering behöver ske inom näringslivet och genom dess affärs-kärnverksamheter för att FN:s hållbarhetsmål över huvud ska ha en chans att uppfyllas.

FN:s nya urbana agenda

FN:s nya urbana agenda, New Urban Agenda, antogs i samband med Habitat III-konferensen i Quito, Ecuador, 2016. Agendan utgör ett ramverk för det globala arbetet med hållbar stadsutveckling.

Habitat III var den tredje konferensen med fokus på bostäder, byggande och stadsutveckling, och det var den första större FN-konferensen efter att världens länder beslutat om de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 och klimatavtalet i Paris.

FN:s nya urbana agenda ska ”förpassa slumområden till det förflutna, ta sig an långvariga ekonomiska problem och social marginalisering, urban fattigdom, ojämlikhet och nya former av diskriminering”. Den nya urbana agendan ska vägleda arbetet för städernas utveckling de kommande 20 åren,

och den kommer att vara en viktig del för att genomföra och följa upp Agenda 2030 samt Parisavtalet.

Den nya agendan ska genomföras globalt, nationellt och lokalt. Agendan innehåller en mängd insatser som krävs för att skapa möjligheter till en framgångsrik, hållbar och inkluderande urban utveckling. Den tar också upp de olika steg, åtgärder och aktiviteter som behövs för att skapa möjligheter för en framgångsrik, hållbar och inkluderande urban utveckling. Det handlar t.ex. om byggande av bostäder och en hållbar stadsutveckling med en fungerande infrastruktur, hållbara transporter, finansiella medel till detta, god planering, en bra styrning och ledning. Detta har en tydlig koppling till svensk kompetens och innovationsförmåga.

FN:s klimatpanel

Städer och stadsutveckling spelar en nyckelroll i klimatomställningen. På en global nivå lyfter FN:s klimatpanel IPCC upp behovet av en hållbar samhällsbyggnad, där man bygger rätt från början, som en nyckel i att nå klimatmålen. Enligt IPCC är inriktningen särskilt viktig i de delar av världen där städer expanderar, men också när tidigt industrialiserade länder nu genomför återinvesteringar i den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen.

Vid FN:s klimatomöte i Paris 2015 lyfte parterna vikten av att involvera städerna för att mobilisera starkare och ambitiösare klimatåtgärder och i Parisavtalet välkomnades alla ansträngningar från städer, bland andra aktörer, att ta sig an och möta klimatförändringarna.

FN:s mål för biologisk mångfald och ekosystemtjänster

År 2010 antog världens länder en strategisk plan med 20 delmål fram till 2020 (de s.k. Aichimålen). Beslutet togs inom FN:s konvention för biologisk mångfald. Målen i planen ska nås genom att varje land sätter egna mål, anpassade efter nationella förutsättningar.

Utifrån FN-planen tog EU 2011 fram en EU-strategi för biologisk mångfald med sex mål.

Många aktörer i det svenska samhället arbetar för att integrera värdet av ekosystemtjänster i sin verksamhet och bidrar på så sätt till de nationella etappmålen, EU:s mål och de internationella målen om biologisk mångfald och ekosystemtjänster samt de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030.

Europeiskt samarbete om hållbar stadsutveckling

Bostadspolitik är inte ett harmoniserat politikområde i EU, men EU arbetar ändå med frågan eftersom flera andra harmoniserade politikområden, t.ex. miljö, får konsekvenser för bostadspolitik.

Även på urbanområdet sker sedan flera år ett omfattande, informellt samarbete. 2016 antog EU:s ministrar med ansvar för hållbar stadsutveckling en urban agenda för EU. Denna syftar till att stärka förutsättningarna för hållbar utveckling i Europas städer och fokuserar på att ge underlag för bättre och mer koordinerade regelverk, bättre tillgång till finansiering för städer och förbättrad kunskap och kunskapsspridning för hållbar stadsutveckling. Den urbana agendan är koordinerad med arbetet inom EU:s sammanhållningspolitik och ska även bidra till genomförande av Agenda 2030, Parisavtalet om klimat och FN:s nya urbana agenda. EU:s urbana

agenda genomförs i en innovativ modell genom frivilligt samarbete mellan städer, medlemsstater, intresseorganisationer och EU-kommissionen inom hittills tolv partnerskap som tar upp olika teman, exempelvis energiomställning i städer, tillgång på bostäder, klimatanpassning och urban mobilitet. Partnerskapen kartlägger problembilden på respektive område och tar fram en gemensam handlings- och åtgärdsplan. I Sverige deltar Göteborg, Helsingborg, Malmö och Region Skåne i olika partnerskap.

Inom EU:s sammanhållningspolitik har hållbar stadsutveckling fått ökat fokus under programperioden 2014–2020. På EU-nivå ska minst fem procent av medlen från regionalfonden öronmärkas för hållbar stadsutveckling. De nio regionalfondsprogrammen inom målet investeringar för tillväxt och sysselsättning syftar till stärkt regional konkurrenskraft och hållbar tillväxt. Utgångspunkten är att nationella och regionala satsningar ska komplettera varandra och skapa mervärden inom den regionala tillväxtpolitiken och verka för strukturförändrande insatser inom de prioriterade områdena innovation, entreprenörskap och grön ekonomi. I Sverige har tre av åtta regionala strukturfondsprogram valt att prioritera insatser för en hållbar stadsutveckling (Stockholm, Skåne-Blekinge och Västsverige). Insatserna inom programmen för hållbar stadsutveckling handlar om att främja entreprenörskap, innovation samt insatser för en koldioxidsnål ekonomi.

Inom sammanhållningspolitiken finns ett interregionalt samarbete, URBACT, som omfattar alla 28 medlemsstater och handlar om erfarenhetsutbyte och att sprida god praxis mellan regioner, städer och kommuner i hela unionen. Det handlar t.ex. om samarbete mellan regioner/länder som inte gränsar till varandra där man kan dela med sig av erfarenheter och utveckla nya metoder för stadsutveckling. Programmet URBACT omfattar samtliga länder i EU samt Norge och Schweiz.

Nordiskt samarbete inom hållbar stadsutveckling

Nordic Sustainable Cities, som är en del av statsministerinitiativet ”Nordiska lösningar på globala utmaningar”, lanserades i maj 2017 är ett exempel på nordiskt samarbete inom hållbar stadsutveckling. Målet för Nordic Sustainable Cities är att stärka det nordiska varumärket, öka värdet på existerande handelsfrämjande insatser genom nordiskt samarbete och öka marknadspotentialen för nordiska företag. Projektet leds av Nordic Innovation och genomförs i nära samarbete med nationella expertorganisationer, kluster och näringslivet. I ämbetsmannakommittén för närings- och regional politik är hållbar stadsutveckling ett tema i programmet.

Sverige har som en del av ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet 2018 initierat ett ordförandeskapsprojekt om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Projektet har en budget på 12 miljoner DKK 2018–20 och leds av Energimyndigheten och Trafikverket. Till projektet knyts en nordisk referensgrupp för att säkra ett regionalt mervärde och deltagande.

Östersjösamarbete

I Östersjöregionen finns ett samarbete om stadsutvecklingsfrågor – Union of Baltic Cities (UBC). Arbetet är organiserat i sju kommissioner: Kultur-

Skr. 2017/18:230 städer, inkluderande och hälsosamma städer, planerade städer, säkra städer, smarta och blomstrande städer, hållbara städer och ungdomliga städer. UBC grundades 1991 och inkluderar cirka 100 städer.

Miljö- och energidepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 april 2018

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, Y Johansson, Baylan, Hallengren, Bucht, Andersson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Fridolin, Eriksson, Skog, Ekström, Fritzon, Eneroth

Föredragande: statsrådet Skog

Regeringen beslutar skrivelse Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling