

## Synpunkter på Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Sveriges Konsumenter har ombetts att lämna synpunkter Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Remissvaret har beretts tillsammans med medlemsorganisationen Resenärerna.

### Sammanfattning

I sammanfattningen anges att förslaget avser elfordon. Elfordon är en vid och oprecis definition vilket bör förtydligas och följa Transportstyrelsens fordonsregler.

### 1 Författningsförslag

Sveriges Konsumenter och Resenärer anser att det saknas en definition av hållbar mobilitet i Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Vi menar att en sådan definition av hållbar mobilitet ska innefatta långsiktig energisäkerhet och beredskapsperspektiv. Det är förvisso ändamålsenligt att ställa högre krav på yta för användarvänlig cykelparkering, men ett övergripande perspektiv på långsiktig hållbarhet saknas.

### 2 Inledning

#### 2.2 Syfte och mål med författningsförslaget

Sveriges Konsumenter och Resenärerna är positiva till och bejakar författningsändringar som utgår från förverkligande av 55 %- paketet. 55 %- paketet är ett av flera politikområden inom den europeiska gröna given och syftar till att uppdatera EU-rätten så att den följer EU:s klimatmål till 2030, att minska nettoutsläppen av växthusgaser inom EU med minst 55 procent jämfört med 1990. Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet om hållbar mobilitet saknar en definition av begreppet hållbar mobilitet, där även frågor om tillgänglighet, jämlikhet och skillnader i hushållens förutsättningar bör beaktas.

#### 2.5 Begrepp

I remissen finns definition av ett antal begrepp. Men *det finns ingen övergripande beskrivning av vad som avses med en hållbar mobilitet*. Särskilt med tanke på att nybyggnation kan och bör utgå ifrån att det byggda får en lång användningstid bör tidshorisonten på vad som avses med hållbarhet ha en stor tidshorisont. Sedan oljekrisen 1974 som ledde till ransonering av bensin och diesel i Sverige har det funnits många trender gällande hur oljeberoendet ska tacklas inom transportsektorn. Olika tekniska lösningar har lanserats och har lett till investeringar som visats sig leda till återvandsgränder och ersättas av helt andra metoder för att minska beroendet av importerad olja.

De investeringar i fordon och tankmöjligheter som utgick från att etanol visade sig ha en begränsad effekt. Övergång från bensin till diesel i personbilsflottan sänkte förvisso tillfälligt klimatpåverkan, men blev inte heller en långlivad lösning. Biogas fyller sannolikt högt ställda krav på kretslopps- och klimatprestanda, men har fallit i popularitet eftersom det inte går att få fram volymer som kan ersätta den energi som transportsektorn idag nyttjar. Elhybrider lanserades på bred front, för att sedan ersättas av ren eldrift. Slutsatsen av detta resonemang att framtidens teknik är svår att förutse. Att fasa ut fossilenergi och i övrigt effektivisera med syfte att minimera behovet av tillförd energi är sannolikt det som kan sägas vara långsiktigt hållbart.

### **2.5.2 Begrepp som definieras i författningsförslaget**

I förslaget anges ”Om särskilda markeringar inte finns, ska en bilparkeringsplats anses uppta en area med måtten 2,70 x 5 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.” Detta är ett mått som inte anges av Trafikverket i VGU, vägar och gator utformning, eller i kommuners tekniska handledningar. Ett större mått som enligt förslaget ger stora konsekvenser, inte minst ekonomiska i flerbostadshus, vilket om det skall gälla behöver konsekvensutredas då måtten inte följer dagens standard eller praxis.

## **5 Flerbostadshus**

### **5.2 Problembeskrivning**

I remissversionen lyfts bristen på förinstallerad kabeldragning till bilparkeringsplatserna till ett flerbostadshus som ett problem. Samtidigt behöver denna fråga sättas i ett bredare perspektiv. För många hushåll, inte minst hyresgäster, är möjligheten att påverka investeringar i laddinfrastruktur begränsad, vilket innebär att förutsättningarna att ta del av omställningen till elektrifierade transporter skiljer sig åt mellan olika boendeformer.

För att underlätta förlängsiktig energisäkerhet och en genomtänkt krisberedskap är dock viktigt med ökat fokus på kombinationer av kollektiv mobilitet, cykling och gång då privatägda elbilar och cyklar inte kan klara hela transportförsörjningen. Att resa tillsammans med buss, tåg eller annan kollektivtrafik kan mer resurssnålt klara krav på såväl elektrifiering som effektivisering av transportsektorn. Användningen av personbilar blir mer effektiv om åtgärder underlättar förbilpoolbilar och taxi. Samtidigt kommer personbilar även framöver att utgöra en del av transportsystemet, vilket innebär att dessa transporter behöver kunna ske på ett fossilfritt sätt. Detta skulle inte bara minska energiåtgången utan även också kriteriet: ”Hänsyn behöver även tas till att grönytorna i städer sammantaget inte ska minska enligt EU:s naturrestaureringsförordning. (9.11.5 Ogenomtränglig mark och översvämningsrisk).” Osäkerhet kring framtida teknikutveckling talar för att regelverket bör vara flexibelt och teknikneutralt, snarare än att låsa fast utvecklingen vid en viss lösning eller helt avstå från att möjliggöra nödvändiga investeringar.

### **8.3.5 Krav på cykelparkeringsplatserna**

I författningsförslagets krav på cykelparkeringsplatser innebär att det ska finnas ett särskilt utrymme eller en särskild yta avsedd för parkering av det antal cyklar som krävs för byggnaden. Inga krav ställs på att cykelparkeringsplatsen skall utrustas för att vara stöldsäkra. Stöldsäker cykelparkering är viktigt för att främja cykling, hållbar mobilitet, varför det vore motiverat att ställa krav på utrustning för att cykelparkeringen blir stöldsäker, vilket innebär anordning att låsa fast cykelns ram.

## **9. Konsekvensbeskrivning**

## 9.7 Konsumenter – ekonomiska och andra konsekvenser

Konsumenter, social hållbarhet mm

Boverket ska beakta konsekvenser för människor med funktionsnedsättning, barn, ungdomar och äldre samt för integration, bostadssegregation, folkhälsa och jämställdhet. Klimatpolitiken behöver vidgas från stöd till elbilar och solceller på villatak för att också inkludera kollektivtrafikresenärer och hyresgäster, samt säkerställa att omställningen inte i praktiken gynnar hushåll i ägt boende på bekostnad av andra grupper. Det finns mer parkeringsyta än bostadsyta i Sverige. Privatägda bilar står stilla ca 98% av tiden. Forskning visar att kombination av underlättande för hållbara transportval genom till exempel ett ökat utbud av kollektivtrafik och samtidigt försvårande av ohållbart resande är det mest effektiva. Ett smart sätt att försvåra ohållbart resande är att kommuner ges större möjlighet att reglera parkering än vad dagens lagstiftning tillåter.

Boendekostnaden är ofta privatpersoners största månadsutgift. Låginkomsthushåll utan förmögenhet äger sällan sitt eget boende. Källar- och markparkering har en stor påverkan på boendekostnaden. Därför bör priset för bilparkering separeras från hyran och fullt ut betalas av bilägare. Då behöver inte längre hela boendekollektivet via hyran finansiera kostnader för parkering. De hushåll som väljer bort bilägande av ekonomiska eller andra skäl ska inte tvingas subventionera andras bilinnehav. Därför är det olämpligt att påtvinga bostadskollektiv investeringar i laddinfrastruktur som förutsätter dagens teknik och innehav av privatbilar, särskilt om kostnaderna riskerar att belasta hela boendekollektivet.

Boverket borde återkomma med förslag som utgår från att framtidens mobilitet där basen utgörs av kollektivtrafik, cykel och gång inom ramen för långsiktiga krav på energisäkerhet, beredskap och ekologisk hållbarhet, samt att omställningen sker på ett sätt som är socialt och ekonomiskt rättvist mellan olika hushåll och boendeformer.

Stockholm dag som ovan,

Johanna Hällén  
generalsekreterare, Sveriges Konsumenter

Karin Svensson Smith  
Ordförande Resenärerna  
<https://resenarerna.se/>