



Dnr: 21SBN173

2021-08-11

Samhällsbyggnadsnämnden

Gävle kommun

Handläggare: Martin Gunnarsson

martin.gunnarsson@gavle.se

Ert dnr: Fi2021/01486

Mottagare:

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss avseende delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Gävle kommuns ställningstagande

Gävle kommun har tagit del av innehållet i SOU 2021:23 om Stärkt planering för hållbar utveckling.

Kommunen välkomnar att Plan- och bygglagen utvidgas till att även peka ut transporteffektivitet som ett kriterium som ska beaktas i samhällsplaneringen.

Förslagen är väl utformade och ger dessutom större möjligheter för mindre resursstarka kommuner att klara av att beakta dessa frågor i sin planering.

Genom denna förändring kommer transport- och mobilitetsfrågorna få en större tyngd även i tidiga planeringsskeden såsom bl.a. förhandsbesked och översiktsplanering, vilket i sin tur leder till att kommunen med det nya lagstödet kan åstadkomma en mer hållbar samhällsplanering. I förlängningen kommer en transporteffektiv samhällsplanering även bidra till en bättre kommunalekonomi i vilken större, och ur transportsynpunkt mer vällokaliserade, exploateringar bidrar till ett bättre underlag till lokal service och ett utökat kollektivtrafikunderlag i såväl stad som landsbygder.

Genom att planera för ett transporteffektivt samhälle ger vi alla barn- och ungdomar en möjlighet att självständigt kunna röra sig i sitt samhälle utan att vara beroende av en vuxen, vilket är helt i linje med Agenda 2030 och med Barnkonventionen som sedan 2020 är lag i Sverige.

Gävle kommuns synpunkter

I remissen omnämns miljözoner som ett av verktygen en kommun redan idag kan använda. Det är dock viktigt att påpeka att enbart fossilfrihet inte per automatik leder till ett transporteffektivt samhälle, varför behovet av ett lagstöd enligt SOU:ns förslag är ett välkommet tillskott för att nå Gävle kommuns och Sveriges antagna mål för transportsektorn.

I Gävle har vi sedan några år tillbaka arbetat aktivt med så kallade Parkeringsavtal.

Vi har i arbetet med uppföljningen av dessa parkeringsavtal vissa erfarenheter av att motparten ibland nyttjar kryphål i de fall sådana förekommit som en följd av att vissa avtalspunkter gått att tolka åt olika håll. Mot denna bakgrund vill vi göra ett medskick att utformningen av lagförslagen inte får lämna för mycket utrymme för fri tolkning, en övertydlighet kan tyvärr behöva vara nödvändig.

Remissen anger inte exakt hur gränsen mellan stadsmiljö och glesare bebyggelse ska dras. Gävle är en stor landsbygdskommun, och vi efterlyser därför en tydlighet i hur kommunerna ska kunna göra denna gränsdragning, i synnerhet för områden utan kollektivtrafik där transporteffektivitet är svårt att nå med andra medel än via den egna bilen.

Rent organisatoriskt kommer de nya lagkraven innebära att alla kommuner behöver arbeta mer koncentrerat med mobilitetsfrågorna i flera olika skeden. Det är i grunden bra, men för att lagförslagen inte ska mötas av motstånd hos kommuner som inte har resurser att tillsätta för att arbeta med frågorna, kan det vara bra att förtydliga hur kompetensen ska kunna säkerställas, samt vilken omfattning man bedömer är aktuell beroende på kommunstorlek.

Samhällsbyggnadsnämnden

Gävle kommun