

**Yttrande**

Datum
2021-09-13

Diarienummer
101-4478-2021

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Remiss avseende delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Er beteckning: Fi2021/01486

Länsstyrelsen i Örebro län, härefter Länsstyrelsen, har beretts möjlighet att lämna synpunkter över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att ansatsen i remissen är positiv ur energi- och klimatsynpunkt. För att vända utvecklingen och klara klimatkrisen är planering för ett transporteffektivt samhälle en viktig del i det långsiktiga arbetet. Länsstyrelsen ställer sig dock tveksam till om föreslagna åtgärder får de effekter som avses. Att enbart ställa krav på transporteffektivitet i detaljplaner och bygglov utan koppling till översiktsplaner, regional fysisk planering, kollektivtrafikplanering och infrastrukturplanering bedöms ge marginell effekt.

Länsstyrelsen anser även att det ur ett regionalt tillväxtperspektiv och sett till landsbygdsutvecklingen i länet är väsentligt att planeringen i de större städerna både för person- och godstrafik görs på ett sätt så att även omlandet beaktas. Detta är särskilt viktigt för att bidra till en funktionell region och effektiv arbetsmarknad.

Synpunkter på författningsförslagen

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att ansatsen i remissen är positiv ur energi- och klimatsynpunkt. För att vända utvecklingen och klara klimatkrisen är planering för ett transporteffektivt samhälle en viktig del i det långsiktiga arbetet.

Sammanfattningsvis kan förslagen bidra till ett mer hållbart samhälle ur ett transporteffektivt perspektiv där krav ställs på en mer detaljerad nivå och kan resultera i förändringar inom kommunikationer och samhällets omställning där bilens särställning dominerar.

Att plan- och bygglagen, PBL, ska kunna bidra till planeringen av ett fungerande, effektivt och hållbart transportsystem i större omfattning än idag är positivt och en viktig förutsättning för ett hållbart samhälle. Länsstyrelsen bedömer dock att detaljplaneringen enligt PBL endast är en av många delar i arbetet.

Detaljplaneringen måste hänga ihop med en övergripande struktur för både befintliga och planerade områden för att få en önskvärd effekt.

Avseende förslagen om transporteffektivitet är det oklart vad förslagen ska uppnå. Länsstyrelsen ser svårigheter att i detaljplaneringen förhålla sig till förslagen utan ett övergripande helhetsgrepp. Länsstyrelsen anser att föreslagna ändringar i PBL även bör omfatta lagstiftningen för regional fysisk planering. För att få önskad effekt krävs ett övergripande helhetsgrepp. Detta helhetsgrepp behöver vara anpassat till den aktuella regionen/landsdelen och lokala förutsättningar. Att enbart ställa krav på transporteffektivitet i en detaljplan, utan motsvarande krav på översiktsplanering, regional fysisk planering och planering av statlig infrastruktur är inte ändamålsenligt och effektivt utan bör kompletteras. En enskild detaljplan kan inte hantera frågan om transporteffektivitet utan stöd från kompletterande formella planeringsunderlag och tydlig styrning genom hela planeringsstrukturen.

8.2.1 Främja en ändamålsenlig och transporteffektiv struktur

Länsstyrelsen ser positivt på att frågor rörande transportlösningarnas påverkan på bland annat estetiska och kulturhistoriska värden uppmärksammas. Det bör dock noteras att medan förtätade stadsmiljöer kan minska behovet av transporter kan det få en negativ påverkan på städernas byggda och gröna kulturvärden. Tendensen att bygga på redan befintliga byggnader med ytterligare våningar och i anspråktagande av parkmark är sådana exempel. Vidare kan vindsinredningar som utförs utan varsamhet avsevärt påverka kulturmiljön.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att kollektiva trafiklösningar på landsbygden också behöver beaktas. Exempelvis kan en bättre planering av kollektivtrafiken möjliggöra att besöksvärd kultur- och natur på landsbygden blir möjlig att nå vilket är till fördel för rekreation, bildning och ett lokalt ekonomiskt utvecklingsperspektiv.

Länsstyrelsen anser även att det ur ett regionalt tillväxtperspektiv och sett till landsbygdsutvecklingen i länet är väsentligt att planeringen för person- och godstrafik i de större städerna både görs på ett sätt så att även omlandet beaktas. Detta är särskilt viktigt för att få en funktionell region och effektiv arbetsmarknad. Det är vidare betydelsefullt för en fortsatt arbetsmarknadsförstoring att det blir rationellt att pendla både in och ut från städerna oavsett om det sker med kollektivtrafiken eller privat med bil. Att väga in förhållandet stad och landsbygd i planeringen lyfts till viss del i utredningen, men kan förtydligas ytterligare.

Kommunen behöver planera så att transportsystemen och vägnäten i städerna synkas samman och länkas ihop med hela infrastrukturen både inom och utanför stadskärnorna och även inom en större del av en region om så krävs. Utöver kommunala planer såsom översiktsplaner, ÖP, bör därför även regionala planer och då i första hand länsplanen för transportinfrastruktur vägas in och utgöra underlag för en hållbar planering. En eventuell framtida regionplan, RÖP, som kopplas till infrastrukturplaneringen kan också vara vägledande som då också ska omfatta de större städerna inom en region.

8.2.2 Byggnaders lokalisering och tillgänglighet

Länsstyrelsen ser positivt på att förslagen innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Detta genom att bland annat fokus kan flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varustransporter kan tillgodoses. Då förslaget innebär att krav på att detaljplaner ska innehålla en redogörelse för hur de uppfyller kraven på transporteffektivitet så ställer det även krav på att möjligheten att mobilitetslösningar ska kunna förändras under detaljplanens hela genomförandetid. Detta då transportmönster och mobilitet förändras över tid. Det krävs också insatser för att människor ska ställa om sina vanor till att använda de nya mobilitetslösningarna. Mobilitetslösningarna måste vara på plats vid inflyttning så att nya vanor kan etableras redan från början. Det är positivt att utredningen framhåller vikten av att exploateringsavtal även omfattar mobilitetslösningar för att bidra till snabbt genomslag. Mobilitet bör ses som en tjänst snarare än en fysisk plats, fordon eller lösning.

Enligt förslaget ska en bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att främja transporteffektivitet. Länsstyrelsen är tveksam till att använda begreppet ”främja transporteffektivitet” enligt förslaget. För att bedöma transporteffektivitet behöver analysen troligtvis sträcka sig utanför fastigheten eller området. Krav på att uppnå transporteffektivitet kan i det enskilda detaljplanefallet eller bygglovstället ställa krav på åtgärder i omgivningen, som exploatören/sökanden eller kommunen inte har rådighet över.

8.2.3 Byggnaders placering och närhet

Länsstyrelsen vill framhålla att en ökad användning av cyklar, elcyklar och lastcyklar kräver utrymme för säker och väderskyddad parkering för att vara ett attraktivt alternativ till privat bil.

Länsstyrelsen anser att även om man kan ersätta mycket av parkeringsyta och lastning/lossning i direkt anslutning till bostäderna med mobilitetslösningar som exempelvis leveranshubbar så behöver exempelvis utryckningsfordon och flyttransporter fortfarande kunna angöra.

8.3 Behov av en nationell strategi

Länsstyrelsen delar utredarens uppfattning att det kan finnas behov av att regeringen formulerar en nationell strategi kring hur transporteffektivitet ska förstås. Behovet av en samlad målstruktur på nationell nivå kopplat till samhällsplanering är stor, men den bör ha ett betydligt bredare angreppssätt än förslaget i betänkandet. Det saknas också en koppling i förslaget till miljömålet *God bebyggd miljö* som redan gäller och som ger utgångspunkter för hållbar samhällsplanering kopplat till bebyggelsestruktur, tillgänglighet och närhet.

Länsstyrelsen ser ett betydligt större behov av formell regional styrning genom regional fysisk planering och att kapitel 7 i PBL förtydligas med ett syfte om att

bidra till ett transporteffektivt samhälle. Motsvarande behov finns i kapitel 3 i PBL avseende översiktsplanering.

Länsstyrelsen roll

Länsstyrelsen konstaterar att föreslagna förändringar i PBL inte är tvingande utan att inriktningen i stället är att skapa förutsättningar. Utredningen överlämnar mycket till kommunerna att själva bestämma hur de väljer att detaljplanera ur ett transporteffektivt perspektiv. För ökad genomförandekraft bör länsstyrelserna ha möjlighet till mer inflytande för att kunna verka stödjande, rådgivande och kunna bidra med relevanta planeringsunderlag. I betänkandet är det även oklart vilken typ av underlag som länsstyrelserna ska tillhandahålla kopplat till platsens förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle.

Det är svårt att uppskatta hur mycket länsstyrelsernas arbetsinsats skulle öka enligt betänkandet, exempelvis för att klarlägga strukturfrågor i översiktsplanen i respektive län med hänsyn till klimatmålen. Länsstyrelsernas rådighet inom föreslagna sakområden är idag begränsad. Länsstyrelsen anser därför att ett tydliggörande av länsstyrelsernas roll i förhållande till Trafikverket och regionerna är en viktig förutsättning för att kunna uppnå önskat resultat.

Övrigt

Utredaren har föreslagit att mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder definieras i 1 kap 4 PBL Länsstyrelsen tycker att ordet mobilitet är svårt att förstå. De begrepp som används i dagens PBL är enklare (parkering, lastning, lossning etc.).

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Maria Larsson med länsarkitekt Lena Lundkvist som föredragande. I handläggningen av ärendet har även bitr. enhetschef Jonas Jansson medverkat.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.