



Enheten för samhällsplanering
Daniel Axelsson
010-2241488
skane@lansstyrelsen.se

Finansdepartementet
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

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

Er beteckning: Fi2021/01486

Samlad bedömning

Länsstyrelsen Skåne är positiv till utredningens intentioner som innebär att en normförskjutning möjliggörs vid planering av markanvändning, som kan vidga synen på tillgänglighet och rörlighet för personer och varor.

Länsstyrelsen bekräftar att förslagen kan innebära att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus kan flyttas från hur många *bil*parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur enskilda människors och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses. Länsstyrelsen konstaterar att det är önskvärt för att kunna arbeta för en hållbar markanvändning och i förlängningen en hållbar utveckling.

Med författningsförslagen ges länsstyrelserna bättre stöd att i rådgivningen till kommunerna verka för transporteffektivare lösningar.

Länsstyrelsen bekräftar samtidigt vikten av att författningsförslagen behöver kompletteras med kunskaps- och kompetenshöjande insatser om de ska få genomslag i praktiken. Boverket bör få uppdraget att utforma lämpliga verktyg för en sådan insats, så att landets kommuner och Länsstyrelser ges ett enhetligt verktyg och tolkningsstöd. Dock menar Länsstyrelsen att Boverket bör utföra detta uppdrag i ett brett tvärsektoriellt samarbete med Naturvårdsverket och Trafikverket, förutom med länsstyrelser, regioner och kommuner.

Länsstyrelsen menar att de föreslagna förändringarna kan utgöra en motvikt till Trafikverkets basprognos-baserade planering. Som utredningen konstaterar har Klimatpolitiska rådet pekat på den konflikt som det innebär att många kommuner har ambitioner att minska biltrafiken och att främja mer hållbara resor och transporter till och från större tätorter samtidigt som de förväntas anpassa vägnätet till de trafikökningar som indikeras av Trafikverkets basprognos. Trafikverkets



basprognos tar endast hänsyn till beslutade åtgärder, inte de åtgärder som krävs för att uppnå mål om en hållbar utveckling.

Föreslagna ändringar i pbl

Vi ser att med begrepp som *persontransport*, *leverans* och *mobilitetsåtgärd* medföljer en problematik om vad de faktiskt avser och hur de ska tolkas. Länsstyrelsen anser att ställningstaganden kring en hållbar transporteffektiv infrastruktur och bebyggelsestruktur hör hemma i den översiktliga planeringen och i övergripande strategiska besluten istället för i detaljplaneprocessen. Utifrån den slutsatsen blir kopplingen till Trafikverkets nationella infrastrukturplanering och kommunens dialog och samverkan med Trafikverket avgörande för att uppnå transporteffektivitet.

Utredningens förslag ger kommuner ökade möjligheter att ställa krav på åtgärder vid nybyggnation, men något otydlig vägledning för hur åtgärderna ska genomföras. Behovet av stöd i genomförandet är stort om utredningens förslag ska få någon effekt. Detta gäller i synnerhet om det inte medför några krav på att genomföra åtgärderna. För de kommuner som redan idag arbetar på detta sätt är det också något otydligt om förslagen underlättar för dem att kunna ställa hårdare krav vid nybyggnation, då utförandet av analyserna kan uppfattas som så pass fritt att resultaten kan bli tvetydiga.

Allmänna synpunkter

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen har en roll att vägleda, agera rådgivande och tillhandahålla underlag. Därför kommer länsstyrelsens behov av vägledning att behövas från Boverket om utredningens förslag genomförs. En sådan vägledning behöver de nya begreppen definieras för att få en nationell enhetlig tolkning av dem. Det är oklart för oss vad som förväntas av Länsstyrelsen i att klarlägga strukturfrågor med hänsyn till klimatmålen och vi kan därför inte i nuläget bedöma vad det skulle innebära i ökad arbetsinsats.

Andra aktörer

Länsstyrelsen kan se att kraven på transporteffektivitet och att kommunerna i exploateringsavtal kan hantera mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder också kan medföra ett ökat överklagande i dessa frågor. Det är oklart vilka större krav kommunen kan ställa på en byggherre eller fastighetsägare än i dag angående transporteffektivitet. Det kan bli problematiskt att förstå när kommunen eller exploatören kan anses ha uppfyllt kravet om transporteffektivitet. Som nämnts ovan är det viktigt för detaljplaneringen att ha en tydlig koppling till transporteffektiva lösningar i den översiktliga planeringen och vidare upp i den regionala och nationella planeringen.



Synpunkt på material utanför remissförfrågan

I författningsförslag till den föreslagna lag (202X:XX) om mobilitetskartläggning, 3 § används orden inom fastigheten. Länsstyrelsen menar att detta bör ändras då inom inte stämmer överens med det syfte som anges i författningskommentaren till §1 "Kunskapen bland boende och verksamhetsutövare ska bidra till ökat engagemang och efterfrågan på olika transportlösningar nära bostaden." Det handlar bland annat om möjligheten att beskriva fastighetens avstånd till kollektivtrafiktjänster.

Bakgrundsinformation

Klimatfrågan är central för en hållbar utveckling och Sverige har gjort åtaganden om att minska utsläppen av växthusgaser. Då transportsektorn står för en betydande miljö- och klimatpåverkan anser regeringen att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en transporteffektiv samhällsstruktur som bidrar till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utredningens uppdrag har varit att se över delar av plan- och bygglagen (2010:900), PBL, för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer.

De förslag som utredningen lämnar i detta betänkande är:

Ändringar i andra och fjärde kapitlen PBL som stärker förutsättningarna för transporteffektivitet.

Ändringar i fjärde och åttonde kapitlen PBL som ger bättre förutsättningar för genomförande av åtgärder i detaljplan och bygglovsprövning, som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter.

Ändringar i fjärde och sjätte kapitlet PBL som ger kommuner ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjligheter att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.

Ett förslag om en ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningsskedet och därigenom främjar tillgång till mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster samt hushållning med mark och stadsmiljö. (ingår inte i remissförfrågan)

Ett förslag om att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur i syftet att bryta en seglivad praxis genom att höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin, med handläggare Daniel Axelsson enheten för samhällsplanering som föredragande. I ärendets handläggning har också enhetschef Hanne



Romanus, planhandläggare Minna Hatti, klimat- och energistrateg Kristina Eriksson och länsassessor Johan Åsberg medverkat.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

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