

Johanna Block  
Samhällsplanerare  
040-675 37 25, 0724-65 98 27  
Johanna.block@skane.se

YTTRANDE

Datum 2021-08-19  
Dnr 2021-POL000292

1 (5)

Ludvig Widestam  
Trafikplanerare  
040-675 35 68, 0724-66 53 76  
Ludvig.widestam@skane.se

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

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

Regeringskansliets diarienummer: Fi2021/01486

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat betänkande och önskar framföra kommentarer enligt nedan.

### ***Inledning***

Region Skåne har ansvar för vård och hälsa i Skåne samt ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag 2010:630 och lagändring 2019:944 om regionalt utvecklingsansvar. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Region Skåne har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i regionen, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne till 2022. Ett förslag till *Regionplan för Skåne 2022 – 2040* har varit på samråd under december 2020 – april 2021. Region Skåne gör dessutom regionala bedömningar av den ekonomiska utvecklingen samt prognoser över sysselsättning och tar årligen fram befolkningsprognoser och hushållsprognoser för Skåne och dess kommuner samt skattningar av den faktiska efterfrågan på nya bostäder.

Region Skåne upprättar också den regionala transportinfrastrukturplanen som pekar ut de strategiska satsningarna på regional transportinfrastruktur såsom vägar och cykelvägar samt satsningar på kollektivtrafik. Region Skåne upphandlar och driver kollektivtrafiken i Skåne. Samtidigt arbetar

Region Skåne mot de mål som är uppsatta i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

Region Skåne är även huvudman för den mer än 125 mil långa Skåneleden samt de nationella cykelturismlederna Sydostleden och Sydkustleden som i mångt och mycket rör sig i kust- och strandnära lägen med höga natur- och kulturvärden.

Region Skåne yttrar sig över *Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)* utifrån ovanstående ansvar.

### **Region Skånes synpunkter**

Region Skåne är övervägande positiv till de förslag som presenteras i utredningen. Sammanfattningsvis vill Region Skåne anföra nedanstående punkter.

- Region Skåne delar förslagen om ändringar i plan- och bygglagen och det förslag till lag om mobilitetskartläggningar.
- Region Skåne är positiv till förslagen utifrån ett hushållningsperspektiv.
- Region Skåne delar utredningens hållning om transportsektorns betydelse för klimatomställningen.
- Region Skåne medverkar gärna vid framtagandet av en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur.

### **Ändringar i plan- och bygglagen och ny lag om mobilitetskartläggningar**

Förslaget om ändringar i plan- och bygglagen samt inrättande av ny förordning och kartläggning av mobilitetsåtgärder i samband med planering av bebyggelse går i stort sett i linje med såväl den övergripande transportstrategin *Strategi för ett hållbart transportsystem 2050* samt *Mobilitetsplan för Skåne*.

Region Skåne ser positivt på att begreppet *parkering* byts ut mot *mobilitet* i syfte att nå en ökad transporteffektivitet liksom att planbeskrivningen vid detaljplanering ska innehålla en redogörelse för hur planen uppfyller kraven på transporteffektivitet. Ur ett regionalt perspektiv så kan det dock vara relevant att ställa sig frågan hur den lagstadgade kartläggningen av mobilitetsåtgärder ska förhålla sig till olika kommuner och olika platsers förutsättningar för att faktiskt skapa tillgång till mobilitet.

Region Skåne ser positivt på förslaget i föreslagen förordning om att alla fastighetsägare av fastigheter med fler än 30 bostadslägenheter och verksamheter som har mer än 400 kvadratmeter lokalyta årligen ska göra en mobilitetskartläggning där kommunerna och Boverket är mottagare av kartläggningen och Boverket även är tillsynsmyndighet. Region Skåne ställer sig dock frågande till om detta enbart gäller nyproduktion eller om

befintligt bestånd inkluderas? För att få en helhetsbild över behovet, så väl över tid som över behovet på allmän platsmark respektive kvartersmark men även ur ett resursperspektiv, anser Region Skåne att nya som befintliga fastigheter bör inkluderas. Region Skåne önskar därför ett förtydligande om detta i det fortsatta arbetet.

### **Hushållningsperspektiv**

Region Skåne håller med om att utredningens förslag bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande. Utredningen konstaterar att mängden bilar i Sverige har, med undantag av några få perioder, stadigt ökat sedan bilen introducerades i början av 1900-talet. Ökningen beror både på befolkningsökningen och på ett ökat bilinnehav per person. I Sverige finns idag cirka 5 000 000 bilar och enligt utredningens underlag står dessa bilar stilla 96–97 procent av sin livstid samt att det finns ungefär 3–8 parkeringsplatser i Sverige per bil. Region Skåne menar att denna yta som de cirka 15–40 miljoner parkeringsplatserna tar, ej är förenligt med hållbar markanvändning ur ett hushållningsperspektiv.

I Skåne, som är en tätbefolkad region, är det av stor vikt att marken används till det den är långsiktigt mest lämpad för och Region Skåne instämmer i utredningens förslag om att bebyggelse ska vara samlad så att behovet av person- och varutransporter hålls på en så låg nivå som möjligt och att befintlig infrastruktur i första hand utnyttjas. Mark som går åt för uppställning av bilar bör enligt Region Skåne i större utsträckning användas för stadens grönska, ekosystemtjänster och social vistelse som underlättar för människor att mötas och trivas i stadsmiljön. Detta gynnar äldre, barn och unga och andra som saknar ekonomiska eller andra förutsättningar för bilägande och biltransporter.

Ett mer effektivt markutnyttjande bidrar till minskad miljö- och klimatpåverkan och mindre kostnader för kommuner, byggherrar och individer vilket Region Skåne ser som positivt. Region Skåne menar därför att utredningens ansats och förslag till åtgärder för ett effektivare transportsystem och därmed effektivare markanvändning är välkommet.

### **Transportsektorns betydelse för klimatomställningen**

Utredningens direktiv konstaterar att kommuner och regioner spelar en viktig roll för att nå de klimatpolitiska målen inom samhällsbyggnadssektorn och att transportfrågorna behöver beaktas i planläggning i större utsträckning än vad som görs idag, då utsläppen minskar för långsamt. Region Skåne delar denna uppfattning och välkomnar utredningens förslag om en mer transporteffektiv planering för att minska utsläppen från transportsektorn som i dag står för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

Utifrån klimatmålet för Skåne, som anger att utsläppen av växthusgaser i Skåne 2030 ska vara minst 80 procent lägre än år 1990, behöver åtgärder som utredningen föreslår införas enligt Region Skåne. Utöver föreslagna

åtgärder menar Region Skåne att det är viktigt att kollektivtrafiken är strukturbildande i planeringen, något som har arbetats med under många år i Skåne. Det är också en viktig del i förslaget till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Genom regional fysisk planering kan sambandet mellan bebyggelseutveckling och transporteffektivitet utvecklas och gynna den lokala liksom den regionala och nationella kontexten.

Region Skåne välkomnar därför utredningens förslag om att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus kan genom detta flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses vilket är bra ur både klimat- och hushållningsperspektiv.

Region Skåne ställer sig undrande till hur lagförslagen förhåller sig till andra områden under utredning, exempelvis inom delningsekonomi. Inom just mobilitetsområdet har de en väldigt stark korrelation då en förutsättning för exempelvis fler bilpooler kräver ändrade skatteregler för privat respektive gemensamt bilägande.

### **Medverkan i *Nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur***

Region Skåne deltar gärna i framtagandet av den nationella strategin som syftar till att höja kunskapsnivån om transporteffektivitet och rumslig struktur. Region Skåne är även ansvarig kollektivtrafikmyndighet och har genom 7 kapitlet plan- och bygglagen ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet vilket innebär att regionen kan bistå med kunskap och erfarenhet om hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Region Skåne välkomnar även initiativet om att se över bestämmelserna om estetik i 2 kapitlet plan- och bygglagen i syfte att implementera *Gestaltad livsmiljö* i plan- och bygglagen.

Avslutningsvis vill Region Skåne uppmärksamma att beskrivningen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* inte stämmer överens med det förslag som beslutades den 20:e november 2020. Exempelvis innehåller regionplanen inga utvecklingsstrategier utan en utvecklingsinriktning med ett antal planeringsstrategier.

Anna Jähnke  
Ordförande

Ulrika Geeraedts  
Utvecklingsdirektör