

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se**BETÄNKANDET (Fi2021/01486) STRÄRKT PLANERING FÖR HÅLLBAR UTVECKLING****YTTRANDE**

Region Västerbotten har tagit del av betänkandet om stärkt planering för hållbar utveckling och lämnar härmed sitt yttrande.

Synpunkter i sammanfattning:

- Region Västerbotten oroas av storstadsfokus i betänkandet, sammanfattningens formulering "förslagen innebär att bebyggelse ska vara samlad" som är hårdare än skrivningarna i författningsförslaget, och vill inte att lagen ska ses som ett förbud mot byggande utanför tätort.
- Region Västerbotten tillstyrker förändringarna i PBL som innebär att det vidare begreppet *mobilitet* ersätter begreppet *parkering, lastning och lossning* i flera paragrafer i lagen
- Kollektivtrafikens betydelse för transporteffektivitet synliggörs inte tillräckligt i utredningen
- Det behöver med olika medel tillses, att de nya mobilitetslösningarna blir yt- och resurseffektiva i sig
- Region Västerbotten ställer sig tveksam till behovet av en nationell strategi för hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur.

Betänkandet har påtagligt storstadsfokus

Region Västerbotten oroas av att betänkandets bakgrundsbeskrivningar och konsekvensanalyser har ett påtagligt storstadsfokus. Region Västerbotten anser att lagen inte får övertolkas som ett förbud mot byggande utanför tätort.

Även med en ambition om mer samlad ortstruktur och bebyggelse, kommer mindre orter med långa avstånd till service- och handelscentrum att fortsätta finnas och utvecklas. Det kommer även i framtiden finnas en önskan att erbjuda olika boendemiljöer i en kommun och bevara mycket av landsbygders och mindre orters särart.

Oron om en framtida övertolkning av författningsförslagen som förbud mot byggande utanför tätort kommer bland annat av att sammanfattningen på sidan 14 i betänkandet

formulerar "Förslagen innebär att bebyggelse ska vara samlad så att behovet av person- och varutransporter hålls på en så låg nivå som möjligt och befintlig infrastruktur utnyttjas". Det är en betydligt hårdare skrivning än betänkandets förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen, 2 kap 3 § och 5 §, sidorna 23-24 i betänkandet.

Oron stärks av att det saknas tillräckliga beskrivningar av hur författningsförslagen är tänkta att tillämpas på landsbygders och mindre orters samhälls- och bebyggelsestruktur. Hur mindre orters och landsbygders bebyggelseutveckling kan utvecklas i transporteffektiv riktning utan, att människors och verksamheters tillgänglighet försämras, hade till exempel behövt betydligt mer utrymme i betänkandet. Författningsförslagets konsekvenser för landsbygders och mindre orters tillgång till städernas service och handel, behöver tydliggöras och beaktas mer. Modeller och metoder för bebyggelse- och samhällsstrukturer som främjar transporteffektiva lösningar till/från mindre orter och landsbygder, behöver utvecklas i fortsättningen.

Bra att *mobilitet* ersätter *parkering, lastning och lossning*

Region Västerbotten tillstyrker förändringarna i PBL som innebär att det bredare begreppet *mobilitet* ersätter begreppet *parkering, lastning och lossning* i flera paragrafer i lagen. Det innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika transport och mobilitetslösningar. Fokus flyttas från hur många p-platser som behövs vid nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses. Med likvärdig tillgång till färdställen kan människor och verksamheter välja det färdställe som passar dem bäst i vardagen eller för den enskilda resan. Förslaget skapar utrymme för kommuner att planera för flexibla mobilitetslösningar.

Tillgången till hållbart producerad energi kommer att vara begränsad globalt och på sikt. Det är därför välkommet att betänkandet utvecklat innebörden av transporteffektivitet och att betänkandets förslag ska främja en samhälls- och bebyggelsestruktur där samma tillgänglighet uppnås med mindre energi och resurser. Det är dessutom viktigt att utveckla en syn där bebyggelsen inte bara energi- och transporteffektiviseras, utan också nyttjas mer för lokal energiproduktion, integrerad i bebyggelsen.

Kollektivtrafikens betydelse synliggörs inte

Utredningen har ett fokus på gång, cykling och mindre mobilitetstjänster. Kollektivtrafiken är inte tillräckligt synlig. Kollektivtrafiken är en viktig lösning för resor över de längre avstånden. Därför kan kollektivtrafiken minska behovet av egen bil i många delar av landet och länet, och samtidigt främja gång, cykling och mikromobilitet. Å andra sidan har det stor betydelse för kollektivtrafiken, hur gång- och cykelvänlig samhälls- och bebyggelsestrukturen är, och vilka mobilitetstjänster som finns, har i sin tur stor betydelse för kollektivtrafiken. Den kollektivtrafik som regioner och kommuner finansierar samt den som utförs av kommersiella aktörer, stärker alltså de fysiskt aktiva färdställen, och omvänt. På fastighetsnivå är det viktigt att fastighetsägare underlättar för besökare och boendes nyttjande av kollektivtrafik och mobilitetstjänster. Lika tydliga gångvägar och skyltning från

fastigheten till kollektivtrafikens anläggningar, som till fastighetens parkeringsplatser, har stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet.

Säkra yt- och resurseffektivitet i de nya mobilitetslösningarna

Det är viktigt att komplettera med nationella styrmedel för att de nya mobilitetslösningarna i sig ska bli yt- och resurseffektiva, och falla in väl i den fysiska miljön.

Tveksam nytta med nytta med nationell strategi

Region Västerbotten ställer sig tveksam till behovet av en nationell strategi för hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. En nationell strategi riskerar att bli allt för styrande och förhindra flexibla lösningar som bygger på platsens förutsättningar. Syftet med en nationell strategi är enligt utredningen att ”bryta en seglivad praxis genom att höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur”. Region Västerbotten anser att en statlig satsning på utbildning, erfarenhetsutbyte, inspiration och kompetensutveckling kring modern mobilitet ger större utväxling på satsade resurser.