

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens
N2015/5036/PUB

Diarienummer
Utr2015/46
Datum
2015-10-28

Yttrande över betänkande: En ny regional planering - ökad samordning och bättre bostadsförsörjning (SOU 2015:59)

Trafikanalys har anmodats att ge synpunkter på Bostadsplaneringskommitténs förslag.

Kommitténs viktigaste förslag är:

- Krav på ökad samordning mellan ett antal utpekade planeringslag (regional planering för transportinfrastruktur, tillväxt och kollektivtrafik samt kommunernas planering för bostadsförsörjning)
- En regional fysisk planering
- En nationell strategi för fysisk planering och bostadsförsörjning

Övergripande synpunkter

Trafikanalys tillstyrker förslaget på ökad samordning mellan planeringslagen. Förslaget innebär att de planer, strategier, program och riktlinjer som upprättas inom regional fysisk planering, för regionalt tillväxtarbete, transportinfrastruktur och kollektivtrafik samt kommunal översiktsplanering och planering för bostadsförsörjning ska beskriva hur hänsyn har tagits till och samordning har skett med annan planering. Trafikanalys ser dock att samordningen mellan program och strategier försvåras genom bristande tidsmässig samordning. Utredningen borde ha analyserat och problematiserat hur låsta "tidtabellerna" för de olika programmen och strategierna är utifrån exempelvis EU-arbetet, eller om det finns möjlighet att öka den tidsmässiga synkroniseringen.

Trafikanalys tillstyrker förslaget att införa en regional fysisk planering. Vi ser idag att de funktionella regionerna i regel omfattar flera kommuner. Ofta bor exempelvis människor i en kommun och arbetar i en annan. En kommuns planering (exempelvis av bostäder) påverkar andra kommuners planering och samordningsinstrumenten däremellan är idag svaga. Trafikanalys bedömer att en regional fysisk planering är ett viktigt instrument för att förbättra den horisontella integrationen mellan kommunerna.

Utifrån transportpolitikens perspektiv kan det vara en fördel med en regional fysisk planering genom att prioriteringar mellan olika investeringsobjekt kan ske på denna nivå. Inte minst för Trafikverket kan det vara en fördel att slippa förhandla och samråda med varje enskild kommun och agera medlare mellan dessa.

Trafikanalys anser att förslaget om en nationell strategi för fysisk planering och bostadsförsörjning är intressant och kan bidra till att tydliggöra den statliga ambitionen

bland alla divergerande mål. Viktigt är att det även mellan olika nationella strategier finns en samordning så att dessa inte går på tvären mot varandra.

Det saknas piskor och morötter i förslaget. Genom att olika aktörer (främst kommuner) samordnar sig förväntas synergieffekter uppkomma. Den enda åtgärden mot aktörer som inte vill samordna sig är i princip att de måste tala om att de inte följer intentionerna i den regionala planen och skäl till detta. Tiden får väl utvisa om det är tillräckligt att uppmana till samordning, men vad händer om den önskade samordningen inte materialiseras?

Detaljerade kommentarer

Regionalt program

Den regionala fysiska planeringen ska handla om strukturella förutsättningar utifrån ett mellankommunalt och regionalt perspektiv. Det kan exempelvis handla om övergripande fysiska strukturer för bebyggelse, inkluderande bland annat transportinfrastruktur. Detta innebär inte att den sektorsvisa planeringen överges. Exempelvis kommer planering för transportinfrastruktur på regional nivå fortfarande att bedrivas inom ramen för länstransportplaneringen och presenteras i länstransportplanen. Kommittén berör inte hur investeringar i den nationella planen för infrastruktur påverkar det regionala programmet. Rimligtvis har investeringar som sker genom nationell plan stor påverkan på regioners fysiska struktur. Därför borde även dessa objekt, trots att de beslutas nationellt, synliggöras i det regionala programmet.

Det är bra att den sektorsvisa planeringen för transportinfrastruktur föreslås behållas (s. 342). Det finns en väl utvecklad metodik för att samhällsekonomiskt bedöma olika objekt, även om den givetvis kan och bör utvecklas. Det är angeläget att en samhällsekonomisk bedömning även fortsättningsvis kommer att vara en viktig del av beslutsunderlaget.

Trafikanalys ser visserligen att länen idag inte alltid motsvarar en funktionell regionindelning, men anser att det trots dessa tillkortakommanden är klokt att behålla kopplingen till en administrativ indelning då det kan bidra till tydlighet i systemet och beslutsförhet. Viktigt att dialog upprätthålls med omgivande län, men också med grannländer i gränsregioner.

Medfinansiering

I utredningen konstateras att bland uppgifterna för regional fysisk planering märks att föra dialog med berörda parter som förhandlar om medfinansiering i bostadsbyggande och infrastrukturprojekt (s. 368). Trafikanalys anser att kommittén borde ha förhållit sig till de situationer som medfinansieringsutredningen ansåg kunde vara lämpliga fall för medfinansiering (SOU 2011:49, s.170). Värt att notera är att flera av de nämnda situationerna är relevanta i relation till regional planering och bostadsbyggande.

Nationell strategi och olika statliga mål

Kommittén föreslår att det ska införas en nationell strategi för fysisk planering. Tanken är att staten ska bli tydligare gentemot omvärlden och visa en gemensam viljeinriktning. Det

kan också noteras att Sverige skiljer ut sig gentemot omvärlden genom avsaknaden av en tydlig nationell planering. Utredningens förslag är att det ska fattas beslut om en ny strategi åtminstone en gång per mandatperiod.

För närvarande finns ett antal nationella strategier. Det hade varit intressant om utredningen hade undersökt och reflekterat kring hur de har använts och vilket genomslag de har fått. Finns det en risk att de olika nationella strategierna pekar åt olika håll?

Strategin föreslås inte vara bindande för myndigheter. Trafikanalys tolkar det som att exempelvis myndigheter inom transportområdet även fortsättningsvis kan ha de transportpolitiska målen som främsta ledstjärna, men att strategin kan ge ytterligare vägledning. I strategin skulle regeringen exempelvis kunna framföra att en transporteffektiv bebyggelsestruktur ska eftersträvas, och att transportinfrastrukturinvesteringar som främjar produktion av bostäder ska prioriteras.

Ansvarig för regionalt program

Kommittén konstaterar att landstingen skulle vara den mest lämpade aktören, men föreslår istället att den aktör som har det regionala utvecklingsansvaret ska ansvara för det regionala programmet, då det underlättar samplanering. I de län där utvecklingsansvaret ligger på länsstyrelsen ska dock landstinget ansvara för det regionala programmet. Vi kan konstatera att det blir otydligt med olika lösningar i olika län. I direktivet till Indelningskommittén (Fi2015:09), Dir. 2015:77, är regeringen tydlig med att det regionala utvecklingsansvaret ska överflyttas på landstingen.

Utveckling av de samhällsekonomiska analysmodellerna

Kommittén framför att de samhällsekonomiska analysmodellerna behöver vidareutvecklas för att fånga in gemensamma nyttor och effekter samt belysa sambanden mellan exempelvis infrastrukturplaneringen och ett ökat bostadsbyggande. (418). Trafikanalys ser också att det föreligger ett sådant behov, men vill samtidigt understryka att det finns en risk för dubbelräkning av nyttor av infrastrukturinvesteringar om beräkningar görs både på länken och vid noden (exempelvis ökade fastighetsvärden).

Konsekvensanalysen

Konsekvensanalysen är osedvanligt omfattande och förefaller belysa effekterna av förslagen allsidigt och trovärdigt. Trafikanalys delar utredningens bedömning att regional fysisk planering är viktigt även av andra skäl än att bidra till god bostadsförsörjning.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Backa Fredrik Brandt föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör