



Datum 2021-09-29
Diarienummer 0796/21

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.sba.spn@regeringskansliet.se
Finansdepartementets dnr: Fi2021/01486

Göteborgs Stads yttrande gällande delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Övergripande synpunkter

Göteborgs Stad är positiv till utredningens ambitioner och ansats. Det är angeläget att åstadkomma den normförskjutning från planering för tillgänglighet med bil till planering för god tillgänglighet med hållbar mobilitet, som utredningens förslag syftar till att åstadkomma. Utredningens förslag syftar till att förtydliga det som redan idag är möjligt att genomföra inom rådande reglering. Förslagen ligger generellt sett i linje med hur Göteborgs Stad redan arbetar med till exempel flexibla parkeringstal och möjligheten för fastighetsägare att bygga färre parkeringsplatser i utbyte mot mer generella mobilitetslösningar. Föreslagna justeringar och tillägg i PBL förefaller dock inte innebära någon större förändring av befintligt regelverk och bedöms inte heller innebära några nya verktyg i plan- och byggprocessen. Förslagen bedöms bland annat utifrån detta inte få någon större påverkan för kommunens planering enligt PBL. Göteborgs Stad kan dock se att förslaget om att omfatta även mobilitetstjänster och -åtgärder i exploateringsavtal kan utgöra ett gott lagstöd för kommunen.

Utredningens författningsförslag berör en begränsad del av arbetet inom hållbar utveckling, nämligen nyproduktion. Det kan därför ifrågasättas hur stor effekten av förslagen blir i arbetet mot en hållbar utveckling. Det framgår även av utredningen att det är andra faktorer än PBL, på både kommunal, regional och nationell nivå som är drivande i utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Kommunernas policydokument, den snabba teknikutvecklingen, ekonomiska förutsättningar och investeringsvilja, bosättningstrender samt planerings- och analysverktyg har troligen större betydelse för utvecklingen av det hållbara samhället, i form av till exempel transporteffektiviteten och mobilitetsåtgärder.

På regional och nationell nivå behöver övergripande strukturer vara överensstämmande för att utredningens förslag ska kunna fungera. Beslut och genomförande finns hos andra aktörer än kommunen avseende bland annat kollektivtrafik, nationell och regional plan för transportinfrastruktur. Det finns behov av att utveckla samverkan mellan planeringsprocesserna för transportinfrastruktur, kollektivtrafik och planer enligt PBL. Ett exempel är Trafikverkets basprognos som indikerar trafikökningar, vilket kommunerna behöver förhålla sig till i sin planering.

Göteborgs Stad anser att det finns en risk att utredningens förslag, i jämförelse med ett mindre styrande regelverk, innebär mer begränsningar i fastighetsägarnas möjligheter att tillsammans med andra aktörer inom bygg- och fastighetsbranschen, bostadsägare och hyresgäster finna de bästa mobilitetslösningarna. Nuvarande regelverk bedöms vara mer i linje med det kommunala självstyret och påverkar inte heller kommunens planmonopol. Stadens ytor ska möjliggöra för flera resurser, utöver mobilitetsåtgärder och - lösningar i enlighet med utredningens förslag, som alla ska få plats i stadsmiljön.

Flexibel lagstiftning motiveras även av behovet av en långsiktighet i relation till den snabba teknik- och tjänsteutvecklingen inom mobilitetssektorn, med allt från mobilitetshubbar till delning av fordon och smarta leveranser. Det är viktigt att inte låsa in nyligen utbyggda områden i en viss teknisk eller tjänstemässig lösning som snart kan visa sig vara föråldrad eller otillgänglig. Detta gäller både reservationer av mark i plankartan och tecknandet av avtal. I synnerhet avtal som tecknas med tredje part, med exempelvis mobilitetstjänstebolag för att uppfylla exploateringsavtal eller villkor för bygglov, är beroende av en stabilitet på tjänstemarknaden under avtalsperioden. Sett ur ett brukarperspektiv är det viktigt att kunna förutse hur boendesituationen utvecklas över tid, exempelvis vad gäller parkering eller andra mobilitetsåtgärder. Det kan därför ifrågasättas hur de föreslagna förändringarna säkerställer en långsiktig hållbarhet avseende transporteffektivitet i detaljplaneringen och bygglovsprövningen.

Mot bakgrund av ovanstående ifrågasätts huruvida alla föreslagna regeländringar är nödvändiga att införa. PBL-regelverket har genomgått ett stort antal ändringar genom åren, varför det är eftersträvarvärt att undvika att införa regeländringar som inte är nödvändiga.

Synpunkter på utredningens författningsförslag

Utredningen föreslår att PBL kompletteras med definitioner av mobilitetsåtgärder och -tjänster. Göteborgs Stad anser att det är problematiskt att utrymmen för mobilitet benämns mobilitetsåtgärder. Detta på grund av att ”åtgärd” är ett betydligt bredare begrepp än ”utrymme” eller ”yta”, vilket är vad som avses i lagförslaget. Begreppet mobilitetsåtgärd kan lätt misstolkas som en samlingsterm för olika åtgärder som främjar mobilitet, vilket innefattar även mobilitetstjänster. I det fall lagförslaget går vidare

föreslår Göteborgs Stad att ordet mobilitetsåtgärd ersätts med mobilitetsyta. Termen mobilitetslösningar kan fungera som samlingsnamn för mobilitetstjänster och mobilitetsytor.

Göteborgs Stad anser vidare att det är överflödigt att lägga till leverans i definitionen av mobilitetsåtgärder då begreppet lösning är liktydigt. Begreppet ”tillfällig” saknar i detta avseende en definition i tid. Det framgår inte heller tydligt om det är utrymmet och anläggningen eller förvaringen av varorna som ska vara av tillfällig karaktär.

Vidare finns det en risk att ytterligare krav på utrymme för åtgärder kan innebära ökade kostnader vid nyproduktion om en mindre andel av marken tillgängliggörs för bostäder. För att en positiv effekt ska uppnås behöver det ske i kombination med en reduktion av kravställd yta för bilparkering så att byggherren kan såväl öka som minska antalet bilparkeringar och andra mobilitetsåtgärder utifrån behov och efterfrågan.

Kapitel 2

Utredningen föreslår att begreppen transporteffektiv och -effektivitet införs i 2 kap. Det framgår dock inte utifrån vilken aspekt eller hur en avvägning mellan olika typer av effektivitet, till exempel ekonomi, miljö och tid ska göras. Förslaget medför att det ställs krav på kommunen att definiera vad transporteffektivitet innebär i den specifika kommunen, både på övergripande planeringsnivå och på detaljplanenivå. Detta kan betyda att övergripande planeringsdokument såsom översiktsplaner, trafikstrategier och dylikt behöver omarbetas.

Utredningen föreslår att begreppet mobilitetsåtgärder läggs till i 2 kap. 7 §. I de flesta fall är det inte önskvärt att detaljreglera mobilitetsåtgärder i detaljplan utan det blir snarare en fråga som behandlas i bygglovsprövningen.

Det är otydligt i betänkandet hur ändringsförslagen i 2 kap. avser påverka prövningen av bygglov och förhandsbesked. Fokus ligger främst på hur bestämmelserna avser påverka planarbetet. Betänkandet har noterat att ändringar i 2 kap. kommer påverka prövningen av lov och förhandsbesked men inte närmare utrett, eller kommit med förslag på, hur de nya bestämmelserna bör bedömas eller tolkas i ett sådana ärenden.

Kapitel 4

I 6 § föreslås att kommunen i detaljplan får bestämma markreservat för anläggningar för leveranser som behövs för allmänna ändamål. Det finns en risk för att markreservat av detta slag snart kan bli inaktuella på grund av den snabba utveckling som sker i mobilitetssektorn och innebär då onödiga låsningar i en detaljplan. Normalt använder Göteborgs Stad inte denna typ av allmännyttiga ändamål på kvartersmark, då dessa ofta kräver särskilda avtal för drift och underhåll. Om förslaget till regelförändring genomförs behöver Boverkets författningssamling kompletteras med en ny planbestämmelse.

14 § reglerar i vilka fall kommunen i en detaljplan får bestämma förutsättningar för att ge lov eller startbesked för en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning. Utredningen föreslår att paragrafen genom ett tillägg ger en möjlig förutsättning att ”en mobilitetsåtgärd som kommunen inte ska vara huvudman för har säkerställts”. I det fall lagförslaget genomförs anser Göteborgs Stad att det är ett tillägg som kan skapa förutsättningar att genom planbestämmelse säkerställa att en viss mobilitetsåtgärd verkligen utförs.

Det kan vidare ifrågasättas om övergångsbestämmelserna har blivit ändamålsenliga. För kommande ärenden som avser äldre detaljplaner är begreppet mobilitetsåtgärd främmande. Det kan därför ifrågasättas om inte äldre bestämmelse i 4 kap. 13 § PBL borde gälla vid frågor som rör tillämpningen av bestämmelser i detaljplaner som tillkommit före det att begreppet mobilitetsåtgärder eventuellt införs.

Kapitel 6

I 40 § föreslås att exploateringsavtal även får omfatta mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Detta stärker kommunens möjligheter att i ett exploateringsavtal reglera vad som sker i förvaltningsskedet – efter det att detaljplanen genomförts. Göteborgs Stad har sedan 2018 en modell med särskilda mobilitetsavtal som kan tecknas i detaljplaneskedet och till skillnad från exploateringsavtal även i bygglovsskedet. Om det finns mobilitetsavtal vid tecknande av exploateringsavtal görs det en hänvisning. Syftet med stadens mobilitetsavtal är att säkerställa de mobilitetsåtgärder som är en förutsättning för att tillämpa ett reducerat parkeringstal. Göteborgs Stads erfarenhet är att det är viktigt att kunna avtala om mobilitetslösningar i både detaljplane- och bygglovsskedet. Detaljplanens utformning går inte att påverka i bygglovsskedet men det går att minska parkeringstalet och istället tillföra mobilitetslösningar.

Göteborgs Stad saknar i utredningen förslag på hur exploateringsavtalen ska genomföras i praktiken. Särskilt med hänsyn till mobilitetstjänsterna, vilka som ska vara avtalsparter och hur uppföljning av avtalen bör gå till. Det framgår inte hur kommunen kan säkerställa att fastighetsägaren fortsätter att tillhandahålla en avtalad mobilitetstjänst. Denna fråga är aktuell oavsett om mobilitetstjänsten är förenad med en fysisk mobilitetsåtgärd eller inte. Kontrollåtgärder och utövning av tillsyn kan komma att bli en resursfråga.

Förslagen till ändringar i 6 kap. PBL har samband med utredningens förslag till lag om mobilitetskartläggning. Då det lagförslaget för närvarande inte ingår i remissen blir föreslagna förändringar i 6 kap. PBL svåra att tillämpa.

Kapitel 8

Det framgår inte av utredningen hur ändringsförslagen i 9 § första stycket förhåller sig till 9 § andra stycket. Enligt gällande bestämmelse i 9 § andra stycket framgår att om en tomt ska bebyggas med byggnadsverk som

innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

Genom att begreppen ”parkering, lastning och lossning” föreslås ersättas med ”mobilitetsåtgärder” i 9 § första stycket uppstår en otydlighet kring hur denna hänsynskonflikt bör hanteras. I dagens reglering är det tydligt att lastning och lossning inte berörs av den avvägning som ska göras om det finns begränsat utrymme. Det framgår inte av betänkandet om dagens reglering avses att bestå eller om det innebär att rättsläget föreslås ändras. Det finns dessutom en risk för ökade byggkostnader om krav på utrymmen och infrastruktur ställs på ett sätt som inte tillgodoser balansen mellan bilparkering och andra mobilitetslösningar utifrån de behov som finns.

Angelägna frågor som inte har behandlats i betänkandet

Göteborgs Stad saknar i utredningen förslag på hur befintliga parkeringsplatser bör bedömas vid ändring av befintliga områden eller nyexploatering i närheten av befintliga områden. Det är angeläget att det finns lagstöd för att både pröva att det finns parkering i skäligen omfattning och ompröva äldre beslut om parkering som enligt dagens mått innebär krav på för många parkeringsplatser.

Att underlätta för fastighetsägare som vill omvandla parkeringsytor till annan användning kan vara ett sätt att minska tillgången till parkering där så är lämpligt. Det saknas planeringsverktyg för att göra en parkeringsöversyn för ett betydligt större område än för en enskild detaljplan, för att på så sätt skapa en effektivare parkeringsplanering. För att ytterligare främja en omvandling kan statliga ekonomiska incitament vara ett verktyg, exempelvis subventioner eller förmånliga lån för en viss typ av ombyggnad.

Det är med gällande lagstiftning inte tillåtet att upplåta allmän plats gata för exempelvis bilpooler eller laddstolpar som ägs eller brukas av enskild. Den allmänna platsen är förbehållen det allmänna, det vill säga kommunen eller den som är huvudman för denna. Att utreda möjligheterna att upplåta allmän plats gata för anläggningar eller utrymmen med koppling till mobilitetsåtgärder eller mobilitetstjänster borde även det anses ligga inom ramen för utredningens uppdrag.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Emmyly Bönfors (C) och Jonas Attenius (S) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan enligt stadsledningskontorets förslag med ändring enligt yrkande från S, D, V, MP, M, L och C den 29 september 2021 (bilaga A).

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som stadsledningskontoret föreslagit (bilaga B).

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att bifalla Emmyly Bönfors och Jonas Attenius yrkande.

Elisabet Lann (KD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 29 september 2021 (bilaga A).

Göteborg den 29 september 2021
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande angående remiss från Finansdepartementet – Delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Följande stycke stryks ur kommunstyrelsens yttrande till Finansdepartementet:

Utredningen bedömer att ”föreslagna ändringar utgör ett stöd att hävda en sammanhållen bebyggelsestruktur i avvägningar gentemot andra allmänna intressen”. Det kan ifrågasättas om lagstiftningen ska utformas utifrån aktuella trender, i detta fall att bygga tätt. Lagstiftningen bör generellt sett vara tillräckligt flexibel för att kunna fungera över tid och inte behöva justeras i takt med förändringar i samhällsdiskursen. Detta är särskilt angeläget då stadsbyggnadsprocesser är långa och det oftast är tidsödande att ställa om och anpassa till förändringar i PBL, det gäller så väl stora som små ändringar.

2. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Förslaget till yttrande är i huvudsak välformulerat och ger en adekvat beskrivning av utredningens förslag. Det finns dock ett stycke i yttrandet som kan tolkas som att den planeringsmässiga inriktningen mot en sammanhållen bebyggelsestruktur enbart skulle ha sin grund i en tillfällig ”trend” i samhällsdiskursen och inte bygga på en bred vetenskaplig konsensus om bebyggelsestrukturens påverkan på den sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarheten. Det är olyckligt och missvisande, inte minst mot bakgrund av det gedigna underlag kring detta som sedan flera år ligger till grund för stadens övergripande planering, i översiktsplan, strategi för utbyggnadsplanering, historisk stadsplaneanalys mm. Vi föreslår därför att det stycket utgår ur kommunstyrelsens yttrande.

Göteborgs Stads yttrande gällande delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Övergripande synpunkter

Göteborgs Stad är positiv till utredningens ambitioner och ansats. Det är angeläget att åstadkomma den normförskjutning från planering för tillgänglighet med bil till planering för god tillgänglighet med hållbar mobilitet, som utredningens förslag syftar till att åstadkomma. Utredningens förslag syftar till att förtydliga det som redan idag är möjligt att genomföra inom rådande reglering. Förslagen ligger generellt sett i linje med hur Göteborgs Stad redan arbetar med till exempel flexibla parkeringstal och möjligheten för fastighetsägare att bygga färre parkeringsplatser i utbyte mot mer generella mobilitetslösningar. Föreslagna justeringar och tillägg i PBL förefaller dock inte innebära någon större förändring av befintligt regelverk och bedöms inte heller innebära några nya verktyg i plan- och byggprocessen. Förslagen bedöms bland annat utifrån detta inte få någon större påverkan för kommunens planering enligt PBL. Göteborgs Stad kan dock se att förslaget om att omfatta även mobilitetstjänster och -åtgärder i exploateringsavtal kan utgöra ett gott lagstöd för kommunen.

Utredningens författningsförslag berör en begränsad del av arbetet inom hållbar utveckling, nämligen nyproduktion. Det kan därför ifrågasättas hur stor effekten av förslagen blir i arbetet mot en hållbar utveckling. Det framgår även av utredningen att det är andra faktorer än PBL, på både kommunal, regional och nationell nivå som är drivande i utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Kommunernas policydokument, den snabba teknikutvecklingen, ekonomiska förutsättningar och investeringsvilja, bosättningstrender samt planerings- och analysverktyg har troligen större betydelse för utvecklingen av det hållbara samhället, i form av till exempel transporteffektiviteten och mobilitetsåtgärder.

På regional och nationell nivå behöver övergripande strukturer vara överensstämmande för att utredningens förslag ska kunna fungera. Beslut och genomförande finns hos andra aktörer än kommunen avseende bland annat kollektivtrafik, nationell och regional plan för transportinfrastruktur. Det finns behov av att utveckla samverkan mellan planeringsprocesserna för transportinfrastruktur, kollektivtrafik och planer enligt PBL. Ett exempel är

Trafikverkets basprognos som indikerar trafikökningar, vilket kommunerna behöver förhålla sig till i sin planering.

Göteborgs Stad anser att det finns en risk att utredningens förslag, i jämförelse med ett mindre styrande regelverk, innebär mer begränsningar i fastighetsägarnas möjligheter att tillsammans med andra aktörer inom bygg- och fastighetsbranschen, bostadsägare och hyresgäster finna de bästa mobilitetslösningarna. Nuvarande regelverk bedöms vara mer i linje med det kommunala självstyret och påverkar inte heller kommunens planmonopol. Stadens ytor ska möjliggöra för flera resurser, utöver mobilitetsåtgärder och -lösningar i enlighet med utredningens förslag, som alla ska få plats i stadsmiljön.

Utredningen bedömer att ”föreslagna ändringar utgör ett stöd att hävda en sammanhållen bebyggelsestruktur i avvägningar gentemot andra allmänna intressen”. Det kan ifrågasättas om lagstiftningen ska utformas utifrån aktuella trender, i detta fall att bygga tätt. Lagstiftningen bör generellt sett vara tillräckligt flexibel för att kunna fungera över tid och inte behöva justeras i takt med förändringar i samhällsdiskursen. Detta är särskilt angeläget då stadsbyggnadsprocesser är långa och det oftast är tidsödande att ställa om och anpassa till förändringar i PBL, det gäller så väl stora som små ändringar.

Flexibel lagstiftning motiveras även av behovet av en långsiktighet i relation till den snabba teknik- och tjänsteutvecklingen inom mobilitetssektorn, med allt från mobilitetshubbar till delning av fordon och smarta leveranser. Det är viktigt att inte låsa in nyligen utbyggda områden i en viss teknisk eller tjänstemässig lösning som snart kan visa sig vara föråldrad eller otillgänglig. Detta gäller både reservationer av mark i plankartan och tecknandet av avtal. I synnerhet avtal som tecknas med tredje part, med exempelvis mobilitetstjänstebolag för att uppfylla exploateringsavtal eller villkor för bygglov, är beroende av en stabilitet på tjänstemarknaden under avtalsperioden. Sett ur ett brukarperspektiv är det viktigt att kunna förutse hur boendesituationen utvecklas över tid, exempelvis vad gäller parkering eller andra mobilitetsåtgärder. Det kan därför ifrågasättas hur de föreslagna förändringarna säkerställer en långsiktig hållbarhet avseende transporteffektivitet i detaljplaneringen och bygglovsprövningen.

Mot bakgrund av ovanstående ifrågasätts huruvida alla föreslagna regeländringar är nödvändiga att införa. PBL-regelverket har genomgått ett stort antal ändringar genom åren, varför det är eftersträvansvärt att undvika att införa regeländringar som inte är nödvändiga.

Synpunkter på utredningens författningsförslag

Utredningen föreslår att PBL kompletteras med definitioner av mobilitetsåtgärder och -tjänster. Göteborgs Stad anser att det är problematiskt att utrymmen för mobilitet benämns mobilitetsåtgärder. Detta

på grund av att ”åtgärd” är ett betydligt bredare begrepp än ”utrymme” eller ”yta”, vilket är vad som avses i lagförslaget. Begreppet mobilitetsåtgärd kan lätt misstolkas som en samlingsterm för olika åtgärder som främjar mobilitet, vilket innefattar även mobilitetstjänster. I det fall lagförslaget går vidare föreslår Göteborgs Stad att ordet mobilitetsåtgärd ersätts med mobilitetsyta. Termen mobilitetslösningar kan fungera som samlingsnamn för mobilitetstjänster och mobilitetsytor.

Göteborgs Stad anser vidare att det är överflödigt att lägga till leverans i definitionen av mobilitetsåtgärder då begreppet lösning är liktydigt. Begreppet ”tillfällig” saknar i detta avseende en definition i tid. Det framgår inte heller tydligt om det är utrymmet och anläggningen eller förvaringen av varorna som ska vara av tillfällig karaktär.

Vidare finns det en risk att ytterligare krav på utrymme för åtgärder kan innebära ökade kostnader vid nyproduktion om en mindre andel av marken tillgängliggörs för bostäder. För att en positiv effekt ska uppnås behöver det ske i kombination med en reduktion av kravställd yta för bilparkering så att byggherren kan såväl öka som minska antalet bilparkeringar och andra mobilitetsåtgärder utifrån behov och efterfrågan.

Kapitel 2

Utredningen föreslår att begreppen transporteffektiv och -effektivitet införs i 2 kap. Det framgår dock inte utifrån vilken aspekt eller hur en avvägning mellan olika typer av effektivitet, till exempel ekonomi, miljö och tid ska göras. Förslaget medför att det ställs krav på kommunen att definiera vad transporteffektivitet innebär i den specifika kommunen, både på övergripande planeringsnivå och på detaljplanenivå. Detta kan betyda att övergripande planeringsdokument såsom översiktsplaner, trafikstrategier och dylikt behöver omarbetas.

Utredningen föreslår att begreppet mobilitetsåtgärder läggs till i 2 kap. 7 §. I de flesta fall är det inte önskvärt att detaljreglera mobilitetsåtgärder i detaljplan utan det blir snarare en fråga som behandlas i bygglovsprövningen.

Det är otydligt i betänkandet hur ändringsförslagen i 2 kap. avser påverka prövningen av bygglov och förhandsbesked. Fokus ligger främst på hur bestämmelserna avser påverka planarbetet. Betänkandet har noterat att ändringar i 2 kap. kommer påverka prövningen av lov och förhandsbesked men inte närmare utrett, eller kommit med förslag på, hur de nya bestämmelserna bör bedömas eller tolkas i ett sådana ärenden.

Kapitel 4

I 6 § föreslås att kommunen i detaljplan får bestämma markreservat för anläggningar för leveranser som behövs för allmänna ändamål. Det finns en risk för att markreservat av detta slag snart kan bli inaktuella på grund av den snabba utveckling som sker i mobilitetssektorn och innebär då onödiga

låsningar i en detaljplan. Normalt använder Göteborgs Stad inte denna typ av allmännyttiga ändamål på kvartersmark, då dessa ofta kräver särskilda avtal för drift och underhåll. Om förslaget till regelförändring genomförs behöver Boverkets författningssamling kompletteras med en ny planbestämmelse.

14 § reglerar i vilka fall kommunen i en detaljplan får bestämma förutsättningar för att ge lov eller startbesked för en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning. Utredningen föreslår att paragrafen genom ett tillägg ger en möjlig förutsättning att ”en mobilitetsåtgärd som kommunen inte ska vara huvudman för har säkerställts”. I det fall lagförslaget genomförs anser Göteborgs Stad att det är ett tillägg som kan skapa förutsättningar att genom planbestämmelse säkerställa att en viss mobilitetsåtgärd verkligen utförs.

Det kan vidare ifrågasättas om övergångsbestämmelserna har blivit ändamålsenliga. För kommande ärenden som avser äldre detaljplaner är begreppet mobilitetsåtgärd främmande. Det kan därför ifrågasättas om inte äldre bestämmelse i 4 kap. 13 § PBL borde gälla vid frågor som rör tillämpningen av bestämmelser i detaljplaner som tillkommit före det att begreppet mobilitetsåtgärder eventuellt införs.

Kapitel 6

I 40 § föreslås att exploateringsavtal även får omfatta mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Detta stärker kommunens möjligheter att i ett exploateringsavtal reglera vad som sker i förvaltningskedet – efter det att detaljplanen genomförts. Göteborgs Stad har sedan 2018 en modell med särskilda mobilitetsavtal som kan tecknas i detaljplaneskedet och till skillnad från exploateringsavtal även i bygglovsskedet. Om det finns mobilitetsavtal vid tecknande av exploateringsavtal görs det en hänvisning. Syftet med stadens mobilitetsavtal är att säkerställa de mobilitetsåtgärder som är en förutsättning för att tillämpa ett reducerat parkeringstal. Göteborgs Stads erfarenhet är att det är viktigt att kunna avtala om mobilitetslösningar i både detaljplane- och bygglovsskedet. Detaljplanens utformning går inte att påverka i bygglovsskedet men det går att minska parkeringstalet och istället tillföra mobilitetslösningar.

Göteborgs Stad saknar i utredningen förslag på hur exploateringsavtalen ska genomföras i praktiken. Särskilt med hänsyn till mobilitetstjänsterna, vilka som ska vara avtalsparter och hur uppföljning av avtalen bör gå till. Det framgår inte hur kommunen kan säkerställa att fastighetsägaren fortsätter att tillhandahålla en avtalad mobilitetstjänst. Denna fråga är aktuell oavsett om mobilitetstjänsten är förenad med en fysisk mobilitetsåtgärd eller inte. Kontrollåtgärder och utövning av tillsyn kan komma att bli en resursfråga.

Förslagen till ändringar i 6 kap. PBL har samband med utredningens förslag till lag om mobilitetskartläggning. Då det lagförslaget för närvarande inte ingår i remissen blir föreslagna förändringar i 6 kap. PBL svåra att tillämpa.

Kapitel 8

Det framgår inte av utredningen hur ändringsförslagen i 9 § första stycket förhåller sig till 9 § andra stycket. Enligt gällande bestämmelse i 9 § andra stycket framgår att om en tomt ska bebyggas med bygnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

Genom att begreppen ”parkering, lastning och lossning” föreslås ersättas med ”mobilitetsåtgärder” i 9 § första stycket uppstår en otydlighet kring hur denna hänsynskonflikt bör hanteras. I dagens reglering är det tydligt att lastning och lossning inte berörs av den avvägning som ska göras om det finns begränsat utrymme. Det framgår inte av betänkandet om dagens reglering avses att bestå eller om det innebär att rättsläget föreslås ändras. Det finns dessutom en risk för ökade byggkostnader om krav på utrymmen och infrastruktur ställs på ett sätt som inte tillgodoser balansen mellan bilparkering och andra mobilitetslösningar utifrån de behov som finns.

Angelägna frågor som inte har behandlats i betänkandet

Göteborgs Stad saknar i utredningen förslag på hur befintliga parkeringsplatser bör bedömas vid ändring av befintliga områden eller nyexploatering i närheten av befintliga områden. Det är angeläget att det finns lagstöd för att både pröva att det finns parkering i skäligen omfattning och ompröva äldre beslut om parkering som enligt dagens mått innebär krav på för många parkeringsplatser.

Att underlätta för fastighetsägare som vill omvandla parkeringsytor till annan användning kan vara ett sätt att minska tillgången till parkering där så är lämpligt. Det saknas planeringsverktyg för att göra en parkeringsöversyn för ett betydligt större område än för en enskild detaljplan, för att på så sätt skapa en effektivare parkeringsplanering. För att ytterligare främja en omvandling kan statliga ekonomiska incitament vara ett verktyg, exempelvis subventioner eller förmånliga lån för en viss typ av ombyggnad.

Det är med gällande lagstiftning inte tillåtet att upplåta allmän plats gata för exempelvis bilpooler eller laddstolpar som ägs eller brukas av enskild. Den allmänna platsen är förbehållen det allmänna, det vill säga kommunen eller den som är huvudman för denna. Att utreda möjligheterna att upplåta allmän plats gata för anläggningar eller utrymmen med koppling till mobilitetsåtgärder eller mobilitetstjänster borde även det anses ligga inom ramen för utredningens uppdrag.