



Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Yttrande över - Stärkt planering för en hållbar utveckling, SOU 2021:23

Sammanfattning

- Linköpings kommun arbetar aktivt för att möjliggöra mer hållbara mobilitetslösningar och anser att PBL inte ger tillräckligt stöd för det. Kommunen emotser därför en uppdatering av lagen.
- Linköpings kommun anser att det är bra att införa krav på en mer transporteffektiv planering.
- Linköpings kommun tycker att begreppet mobilitetsåtgärd är bra och kan bidra till en önskad normförskjutning. Delar av förslagen som gäller mobilitetsåtgärder förstärker endast möjligheter som kommunen redan upplever att vi har.
- Linköpings kommun ser inte att betänkandet ger någon realistisk lösning på kommunernas utmaning att kunna ställa långsiktiga och flexibla krav på att exploatörer ska ordna mobilitetstjänster. Lagförslaget upplevs tandlöst i det avseendet och det finns flera inbyggda risker för kommunerna.
- Linköpings kommun anser att uppföljning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster är av stor betydelse och kommunen vill därför poängtera att föreslagen lag om mobilitetskartläggning, som inte omfattas av denna remiss, vore ett bra och viktigt komplement till PBL.

Våra utgångspunkter

Linköpings kommun arbetar aktivt för att främja en hållbar utveckling. Kommunen har som mål att vara koldioxidneutrala senast 2025. Kommunen har också mål om att andelen resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik ska öka. Om resandet med bil ska minska måste det finnas alternativa lösningar som är attraktiva och som fungerar i vardagen för kommunens invånare och företag.

De senaste åren har Linköpings kommun arbetat aktivt med att vidga perspektiven kring mobilitet och kommunen fokuserar mycket på att skapa goda förutsättningar för ökad delningsekonomi med fokus på t ex bilpool, lådcykelpool och kommunens egen el-cykelpool. Kommunen är också drivande i att ta fram en kommunövergripande MaaS-tjänst för att underlätta hållbart resande inom kommunen. Kommunen upplever ett ökande intresse kring dessa frågor hos kommunens exploatörer och det finns mycket vi skulle kunna göra för att skapa hållbara mobilitetslösningar.

Linköpings kommun tror att Sveriges kommuner behöver större spelutrymme när det gäller att ställa krav på hållbara mobilitetslösningar i utvecklingen av våra städer och samhällen. Marknaden för mobilitetstjänster har tagit många steg framåt sedan krav på parkering fastställdes i PBL. Lagstiftningen behöver omfatta den utveckling som skett och som är nödvändig för framtiden, samt anpassas till det faktum att alla projekt har olika förutsättningar med varierande behov av mobilitet. Ökad flexibilitet bedöms inte minst vara viktigt för att kommunerna ska kunna förtäta redan befintliga miljöer där det finns begränsade ytor. Lagstiftningen behöver också anpassas så att den ger stöd för den praxis som idag råder i svenska parkeringsnormer där många kommuner ställer krav på både mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.

Linköpings kommun arbetar med att ta fram en ny riktlinje och norm för parkering/mobilitet. En nyckelfråga för oss är att hitta en modell som säkerställer långsiktiga lösningar som samtidigt kan vara flexibla över tid. Kommunen upplever inte att gällande lagstiftning ger oss tillräcklig vägledning eller stöd för det.

Allmänna intressen

Föreslagna ändringar i de allmänna bestämmelserna framhäver sambandet mellan samordning av bebyggelse- och transportinfrastrukturutveckling vilket redan är en viktig del av Linköpings översiktsplan. Kommunen välkomnar den ändringen.

Linköpings kommun bedömer att 2 kap. PBL redan idag överlag täcker in mycket av de allmänna intressen som planeringen ska främja vid planläggning och vid frågor om lov. Specificering av allmänna intressen är självklart bra för att betona vikten av särskilda frågor, men det ska göras med vetskapen om att ju fler förändringar som görs desto mer splittrat blir det andra kapitlet. Kommunen instämmer dock i att en normförskjutning mot ökad transporteffektivitet och mobilitet är en välgärning.

Planering och ärende om lov ska alltid ta hänsyn till 2 kap. PBL och därför ser kommunen det som ännu viktigare att verktygen och möjligheten att ställa krav enligt 4 kap. PBL och vid bygglovsprövning stärks. Det är här det finns möjlighet att kräva genomförande och att uppnå det som anges i 2 kap.

Transporteffektivitet

Begreppet transporteffektivitet, så som det definieras av utredningen, sätter en tydlighet i PBL kring att kommunerna inte bara ska säkerställa fungerande trafiklösningar utan lösningar som bidrar till mindre behov av transporter, likvärdig tillgänglighet för trafikslagen samt fokus på hållbar energi och miljö. Det kan innebära behov av nya arbetssätt hos kommunerna. Linköpings kommun tycker att ändringen är bra och av vikt för att detaljplanerna ska säkra hållbarhetsperspektivet i större utsträckning.

Mobilitetsåtgärder

Linköpings kommun är positiv till en definition som omfattar utrymmen för både privatägda och delade fordon. Det kan bidra till en normförskjutning där parkering inte är lika synonymt med privatägda bilar som idag. Initialt finns en risk att innebörden av ordet mobilitetsåtgärd inte tolkas konsekvent då ordet idag ofta används för att beskriva sådant som enligt förslaget är en mobilitetstjänst.

Det är oklart om fysiska åtgärder som t ex en cykelservicestation kan räknas som en mobilitetsåtgärd, eller om den ska räknas som en mobilitetstjänst trots att den går att säkerställa fysiskt. Begreppen bör ses över i detta avseende.

Linköpings kommun är positiv till de förslag som innebär att kommunerna ges tydligare mandat att ange lokalisering och utformning för mobilitetsåtgärder i en detaljplan. Förslagen ändring synliggör behovet av och möjligheten att anpassa utbudet av mobilitetsåtgärder utifrån projektspecifika förhållanden. Möjligheten att frångå krav på bilparkering kan skapa förutsättningar för ökad förtätning samt möjlighet att bygga billigare bostäder. Kommunen är särskilt positiv till förslaget att PBL uttryckligen ger kommunerna möjlighet att villkora bygglov och startbesked utifrån att en mobilitetsåtgärd har säkerställts.

Överlag bedömer kommunen att kommunerna redan har ganska långtgående möjligheter att ställa krav på mobilitetsåtgärder i planprocessen men vi uppskattar att förtydliganden sker i PBL.

Mobilitetstjänster

En mobilitetsåtgärd är, med undantag för ändamålet privatägda fordon, beroende av en mobilitetstjänst. Om mobilitetsåtgärder utförs utan att någon tjänst finns på plats blir utrymmet eller anläggningen utan funktion. Det poängteras även i utredningen.

Utredningen har kommit fram till att PBL endast bör ställa krav på fysiska åtgärder i detaljplan och bygglov då det är en lag om fysisk utformning och markanvändning. Den lösning som föreslås för att knyta en tjänst till en mobilitetsåtgärd är krav i exploateringsavtal.

Exploateringsavtal får inte avse åtaganden som inte är nödvändiga för att genomföra detaljplanen. För att mobilitetstjänster ska kunna säkerställas genom exploateringsavtal krävs att PBL ger grund för kommunen att hävda att tjänsterna är nödvändiga. Linköpings kommun bedömer inte att PBL enligt förslaget ger oss den grunden.

Ett exploateringsavtal reglerar endast genomförandet av en detaljplan medan mobilitetstjänster i stor utsträckning är långsiktiga åtgärder. I den mån kommunen vid försäljning av mark kan ställa krav på mobilitetstjänster är det i samtliga fall ett kortsiktigt krav då sådan är avtalens natur. Det finns stor risk att det blir punktinsatser snarare än långsiktiga lösningar. Effekten kan bli att mobilitetstjänsterna efter en kort tid tas ur bruk och att boende m fl. då vänder sig till kommunen och efterfrågar en lösning på bristande parkeringstillgång.

De flesta kommuner har varken resurser eller verktyg för att fortlöpande inventera hur mobilitetstjänster efterlevs och kommunerna har inte heller avtalsmässiga verktyg för att kräva av en exploatör att rättning ska ske. Linköpings kommun har svårt att se hur ett avtal skulle kunna tvinga fram genomförande av mobilitetstjänster eftersom införande av t ex vitesbelopp skulle kunna ses som ett otillbörligt nyttjande av maktposition i och med kommunernas planmonopol. Exploatören kan välja att gå ifrån de delarna av avtalet utan risk för meningsfulla repressalier. Det innebär att lagen blir tandlös.

En uppenbar risk med det upplägg som föreslås i betänkandet är att kommunen genom detaljplan och bygglov tvingar fram ytor för t ex bilpoolsparkering men att exploatören inte knyter någon tjänst till den. Även om exploatören har goda intentioner kan en bostadsrättsförening som tar över fastigheten välja att avsluta tjänsten. Eftersom kraven på bilparkering sänks vid införande av mobilitetstjänster kan exploatören göra en stor ekonomisk besparing utan att få konsekvenser om avtalet frångås. Risken är att det i slutändan blir en mobilitetslösning med brist på både bilparkering och alternativa färd sätt.

Linköpings kommun anser att frågan om mobilitetstjänster behöver en annan lösning än den som föreslås i betänkandet. Kommunerna behöver verktyg som binder fastigheter till åtaganden som beslutas i detaljplan och/eller bygglov och som innebär lägre risk för kommunerna. Kommunen efterfrågar också en ökad tydlighet i PBL att fastighetsägaren bär ansvaret för sin mobilitet för att förhindra att ansvaret går över till kommunen om överenskomna mobilitetstjänster inte införs eller tas ur bruk. Om krav på mobilitetstjänster inte kan lösas genom PBL bör lagstiftaren överväga att föra in sådana krav i annan lagstiftning.

Uppföljning

Linköpings kommun vill poängtera att uppföljning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster är en viktig komponent för helheten och att det är olyckligt att förslaget om lag om mobilitetskartläggning inte ingår i remissen. Förslaget som helhet blir något uddlöst utan den lagen.

För Linköpings kommun

Niklas Borg (M)
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: Samhällsbyggnadsnämnden