



Datum  
2021-09-10

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2021-792

## Yttrande

Till  
Finansdepartementet

### **Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)** **Fi2021/01486**

#### **Sammanfattning**

Malmö stad har beretts tillfälle att yttra sig över Finansdepartementets utredning *Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)*. Målet för utredningens förslag är att skapa förutsättningar för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter och främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Detta bland annat genom en utökad och förnyad begreppsapparat i PBL som flyttar fokus från parkering vid planläggning och bygglovsgivning till att istället hitta lösningar för mobilitet och varutransporter.

Malmö stad är positiva till regeringens förslag och tillstyrker dessa. Att mobilitet och transporteffektivitet får en mer framträdande roll vid planläggning och bygglovsgivning är välkommet och ligger i linje med hur Malmö stad arbetar. På en mer detaljerad nivå är Malmö stad tveksamma till att införa en möjlighet att avtala om mobilitetstjänster i exploateringsavtal. Detta är enligt Malmö stad olämpligt då ett sådant avtal inte skapar några rättigheter eller skyldigheter som en byggnadsnämnd kan bevaka. Vidare vill Malmö stad påpeka att den administrativa bördan av ett krav att *ärligen* ta fram en mobilitetskartläggning kan bli stor och med begränsad nytta. Slutligen vill Malmö stad betona att intentionen att minska miljö- och klimatpåverkan genom lagförslagen är bra, samtidigt som det är viktigt att andra värden kopplade till miljö och klimat inte får gå förlorade när transportinfrastrukturen effektiviseras.

#### **Yttrande**

Malmö stad är överlag mycket positiva till utredningen och de förslag som läggs däri. Ambitionen att få till en normförskjutning där bilens särställning i lagstiftning och vid kommuners planarbete ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar är beaktansvärd och nödvändig i det omställningsarbete som nu pågår för att nå klimatmålen. Malmö stad delar därför helt regeringens önskan kring detta och ser att deras förslag på en reviderad och utökad begreppsapparat i PBL kan hjälpa Malmö stad i det pågående arbete att skapa ett mer inkluderande och hållbart transportsystem i staden. Huruvida dessa ändringar kommer få direkta och betydelsefulla effekter i kommuners planlägningsarbete är oklart,

men oavsett finns det ett värde i att begreppen i de regelverk som styr samhällsbyggandet speglar vår samtid och efter bästa förmåga möjliggör för kommuner att planera och bygga en transporteffektiv och hållbar stad. Malmö stad delar och stöder därför regeringens övergripande ambition och de förslag som läggs.

#### **Transporteffektivitet - Överväganden och förslag angående 2 kap. och 4 kap. PBL**

Utredningens förslag till ändringar i 2 och 4 kap. PBL innebär att tillkommande och förändrade fysiska strukturer ska bidra till ökad transporteffektivitet. Förslagen innebär att bebyggelse ska vara samlad så att behovet av person- och varutransporter hålls på en så låg nivå som möjligt och att befintlig infrastruktur utnyttjas. Bostäder och verksamheter ska vara tillgängliga med gång, cykel och olika energieffektiva och miljövänliga transportslag. Två förslag i fjärde kapitlet innebär att kommunen ska ta hänsyn till transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs detaljplan för sammanhållen bebyggelse och att planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur planer uppfyller kraven på transporteffektivitet.

Regeringens förslag stärker kommunens möjligheter att genom detaljplan uppnå en mer samlad bebyggelse med fokus på åtgärder för ökad transporteffektivitet. Malmö stad ställer sig bakom förslaget som sådant eftersom intentionen är minskad miljö- och klimatpåverkan. Malmö stad vill ändå i sammanhanget framhålla att andra värden kopplade till miljö och klimat inte får gå förlorade när transportinfrastrukturen effektiviseras. Vikten av dagsljus är ett sådant värde, likaså tillgången till och ytor för rekreativa grönområden samt stabila och fungerande ekosystem. Även den så viktiga hanteringen av dag- och skyfallsvatten är beroende av att tillräckligt stora ytor är tillgängliga. Dessa perspektiv kommer fram i 2 kap. PBL men torde ändå beaktas särskilt vid detaljplaneringen. Malmö stad ser att Boverket bör ta fram anvisningar som tydliggör för landets kommuner hur bedömningen kring transporteffektivitet (i detaljplan såväl som planbeskrivning) ska genomföras.

Malmö stad delar utredningens uppfattning om att lokaliseringsbeslut och efterföljande utformning av ett bebyggelseområde behöver ha större fokus på ett genomtänkt förhållningssätt till transporteffektivitet. Det står dock inte klart vilka effekterna blir av att tydligare framhålla transporteffektivitet som begrepp i förhållande till planeringsprocessen eller vid olika hänsynstaganden i lokaliseringsfrågor och lovgivning. Som utredningen framhåller saknas ofta tillräckliga incitament att avstå från etableringar som inte är lämpliga ur transportsynpunkt, särskilt för mindre kommuner. Begreppet transporteffektivitet syftar också till att åstadkomma en mer likvärdig tillgänglighet till olika trafik- och fordonsslag, vilket är positivt. Malmö stad ser dock ett behov av att i lagstiftningen tydligare markera att trafikslag som har lägst klimatpåverkan ska prioriteras.

#### **Mobilitetsåtgärder - Överväganden och förslag angående 4 och 6 kap. PBL**

Ändringar som utredningen föreslår i 4 och 6 kap. PBL innebär att begreppet parkering tas bort och ersätts med utrymmen och anläggningar för mobilitet. Begreppet mobilitetsåtgärder introduceras. Syftet med förslagen är att ge kommunen ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjligheter att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.

Malmö stad välkomnar förslaget som innebär att kommuner får möjlighet att villkora bygglov eller startbesked med åtgärder för att säkerställa att mobilitetsåtgärder genomförs (och då inte behöva kräva att tomter ska ha parkering av bil för enskilt bruk). Erfarenheten visar dock att mobilitetsåtgärder tenderar att bli tillfälliga vilket inte är tanken och som missgynnar miljö och klimat. Därför anser Malmö stad att förslag som fokuserar på att mobilitetsåtgärderna blir långsiktiga behöver utredas även om det i viss utsträckning kan regleras i exploateringsavtalet.

Vad gäller introduktionen av begreppet mobilitetsåtgärd ställer sig Malmö stad positiva till den förnyade och mer inkluderande begreppet. Staden ställer sig samtidigt frågande till effekten av att byta ut krav på parkering/angöring mot krav på mobilitetsåtgärder givet utredningens definition av mobilitetsåtgärder. Exempelvis inräknas redan i nuläget bilpoolsplatser i parkering och även förväntad tillgång till kollektivtrafik beaktas vid bedömning av behov av lämpligt utrymme för parkering. Begreppet mobilitetsåtgärd borde därtill, om det införs, endast innefatta sådant som lovsökanden kan ordna genom egen försorg eftersom det även finns krav att mobilitetsåtgärder ska upprätthållas i skäligen utsträckning. I definitionen bör det därför inte kunna tolkas in exempelvis busshållplats. Det är dock enligt Malmö stad positivt att krav ska kunna ställas på plats för leverans och förvaring av varor.

Vad gäller införande av möjligheten att avtala om mobilitetstjänster i exploateringsavtal är valet av rättsligt instrument enligt Malmö stad olämpligt. Exploateringsavtal är ett civilrättsligt avtal där syftet är annat än att reglera en offentligrettslig relation. Ett sådant avtal skapar inga rättigheter eller skyldigheter som en byggnadsnämnd kan bevaka. Det kan ifrågasättas om ingångna avtal om mobilitetstjänster är något som en byggnadsnämnd överhuvudtaget kan beakta vid sin tillståndsgivning och därmed också vad det fyller för funktion i sammanhanget. Malmö stad bedömer att krav på mobilitetstjänster bör ske i samband med bygglov snarare än vid exploateringsavtal, samt att ett förtydligande gällande kraven gentemot byggaktörer införs.

### **Ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster**

Utredningen föreslår en ny lag om mobilitetskartläggning med det primära syftet att höja kunskapsnivån och medvetandegöra frågorna hos kommun, fastighetsägare och användare. Enligt lagen ska ägare till fastigheter med bostäder och verksamheter som medför ett transportbehov av betydande omfattning, med visst intervall kartlägga vilka mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster som finns inom fastigheten. Berörd kommun och Boverket ska vara mottagare av kartläggningarna. Boverket föreslås vara tillsynsmyndighet.

Eftersom någon definition av vad som avses vara av betydande omfattning slås fast, är det otydligt vilka fastigheter som faktiskt avses. Det innebär svårigheter att förutse vilka effekter lagstiftningen kommer att få. Med det sagt stöder Malmö stad helt och fullt ambitionen med lagförslaget, att genom en kartläggning synliggöra mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder och på så sätt bidra till omställningen till ökad transporteffektivitet. I kartläggningen ska fastighetsägaren göra en beskrivning av vilka mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster som finns inom fastigheten. Det handlar då om hur ytor, anläggningar och tjänster på fastigheten,

eller genom gemensamhetsanläggning eller servitut, ger tillgänglighet till hållbara transporter. Det ses som positivt att utredningen föreslår att mobilitetskartläggningen görs allmänt tillgängliga för nyttjanderättsinnehavare och presumtiva nyttjanderättsinnehavare. Det tydliggör fastighetens/byggnadens förutsättningar och möjligheter när det gäller mobilitet även i ett längre perspektiv. Väl genomförd kan en sådan kartläggning utgöra ett värdefullt underlag för boende och arbetstagare i sina val kring transportmedel och resebeteende. Det är dock viktigt att ett krav på en sådan kartläggning utformas på ett sätt som säkerställer att produkten blir användbar för boende och verksamma. Vidare är det tveksamt om kartläggningen bör genomföras så ofta som årligen. Nyttan med detta bör utredas och jämföras med den administrativa kostnad som ett sådant återkommande arbete skulle innebära.

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

Utredningen föreslår att regeringen tar fram en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Den ska komplettera och förtydliga de föreslagna lagändringarna och underlätta implementeringen av transporteffektivitet. Strategin ska utgöra en del i dialogen mellan stat och kommun om vilka hänsyn som ska gälla vid bedömning av konflikter mellan olika allmänna intressen, särskilt i samband med översiktsplaneprocessen men också i detaljplanesamråden.

Malmö stad välkomnar en strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Strategin borde dock belysa och ge vägledning i frågor där kommunen finner att det finns motstående intressen eller behov. Några exempel är ytbehov för mobilitet, hantering av dag- och skyfallsvatten förtätning vid industrinära lägen, skydd av biologisk mångfald i relation till rekreation, ytor avsedda för barn och motion, bullerfrågor samt exploatering av jordbruksmark.

Ordförande

.....  
Katrín Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Anna-Lena Alnerud  
.....

Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation. Moderaterna och Centerpartiet reserverar sig muntligen mot beslutet.