

Kommunstyrelseförvaltningen
Kristina Hållmats

Finansdepartementet

Mora kommuns remissvar - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

Bakgrund

Regeringen har bjudit in Mora kommun att lämna yttrande gällande betänkandet "Stärkt planering för en hållbar utveckling" (SOU 2021:23). Utredarens uppdrag har varit att se över delar av Plan- och bygglagen (2010:900), PBL, för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Uppdragets syfte har varit att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan.

I utredningens direktiv framgår att kommuner och regioner spelar en viktig roll för att nå de klimatpolitiska målen inom samhällsbyggnadssektorn. Regeringen betonar att det finns ett behov av att beakta transportfrågorna i större utsträckning än vad som görs idag. Anledningen är att det kommer bli svårt att nå klimatmålen för inrikes transporter med nuvarande utvecklingstakt. Samhällsplaneringen behöver i ökad utsträckning bidra till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. Förändringarna i PBL föreslås träda i kraft 1 juli 2022.

Utredningen har lagt fram förslag på ändringar av PBL samt förslag på en ny lag med tillhörande förordning om mobilitetskartläggning. De konkreta förslag som kommunen har att yttra sig över är ändringar i PBL. Synpunkter önskas inte gällande förslag om lag om mobilitetskartläggning, förslag om ändring av detaljplanekravet (avsnitt 8.4.1) eller förslag om ändring gällande redogörelse i planbeskrivning (avsnitt 8.4.5). Utredningen föreslår att formuleringar om parkering i PBL ändras till formuleringar om transporteffektivitet och mobilitet.

Synpunkter

Mora kommun instämmer i att kommuner och regioner spelar en viktig roll för att de klimatpolitiska målen inom samhällsbyggnadssektorn skall kunna uppfyllas men samtidigt är skillnaderna i förutsättningar för detta arbete så stora mellan storstadskommuner och glesbygd att stödåtgärder och statliga initiativ behövs för att mindre kommuner skall kunna vara framgångsrika i detta arbete.

Mora kommun ser positivt på att betänkandet ger kommunerna ökade möjligheter till att föra in mobilitetsfrågorna i den fysiska planeringen och samhällsutvecklingen. Däremot så kan vi inte acceptera den föreslagna skrivningen i PBL 2 kap §3 och §5. Det saknas ett landsbygdsperspektiv på dessa frågor. Konsekvensen av föreslagna skrivningar kan bli att nyetablering av bostäder endast kan få ske i befintliga tätorter.

Förslaget kan ha stor hämmande effekt på Mora´s möjligheter till bostadsbyggande och utveckling. Mora kommun har under pandemin sett ett ökat intresse för att bo och verka på landsbygden. Förslaget kan hindra denna positiva utveckling. Mora vill även i fortsättningen kunna ha möjlighet att utveckla våra mindre byar. Det saknas även i betänkandet ett perspektiv på den snabba samhällsutveckling som nu sker med distans/hemarbete, möjligheter till att bo och verka i mindre byar samt vad utvecklingen kring nya drivmedel och nya klimatneutrala fordonsslag kan innebära för klimatneutrala möjligheter till persontransport. Privatbilen kommer med all säkerhet att även fortsättningsvis vara en förutsättning för transporter på landsbygden. Klimatpåverkan kommer emellertid att minska genom ny teknik och nya drivmedel.

Trots att Mora kommun är positiv till vissa av de förändringar som föreslås i betänkandet ser kommunen att det kan finnas olika förutsättningarna för att skapa långsiktiga lösningar för mobilitet, mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder beroende på hur stor kommunen är. Tillräcklig befolkningsstorlek, befolkningstäthet och fungerande kollektivtrafik torde vara tre centrala utvärderingskriterier inför lansering av mobilitet som tjänst på nya marknader. Som exempel nämns att kollektivtrafiken ofta betraktas som ryggraden i ett system för mobiltjänster. Att ha en fungerande kollektivtrafik är viktigt för att delningstjänster ska kunna komplettera varandra och gemensamt kunna erbjuda ett alternativ till den privatägda bilen. Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik ser olika ut i olika delar av landet. För mindre och mellanstora kommuner kan det vara svårt att upprätthålla en god turtäthet och en fungerande kollektivtrafik pga. bristande kundunderlag. Därmed kan det bli svårt att konkurrera med den privata bilen som färdmedel. För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med den privata bilen bör det ske en ökad statlig satsning på kollektivtrafiken i hela landet.

Ett problem att beakta gäller de olika tidsperspektiven. Ett nybyggt bostadsområde kan antas ha en livslängd på kanske 70 eller 100 år, medan vissa av nuvarande lösningar kring mobilitet, mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder förutsätts gälla avsevärt kortare tid. Civilrättsliga avtal om mobilitetstjänster tecknas sällan mer än för några år i sänder. Därmed finns det inga garantier för att det till exempel finns en bilpoolsaktör som kan leverera önskad tjänst under en längre tid. Därför torde det vara viktigt att bygga in flexibilitet i de nya bostadsområdena för att det som byggs idag ska kunna skapa nytta även i morgon och håller över tid.

Med anledning av ovanstående efterfrågar Mora kommun utvärderingar och effekter av olika typer av, och kombinationer av, mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster från kommuner av olika storlek. För Mora kommun är det viktigt att kunna avgöra kvaliteten av tjänster som erbjuds och huruvida tjänsterna uppfyller boendes behov av transporter och om det fungerar i en kommun av Moras storlek.

Mora kommun ser positivt på att utredningen belyser problematik med att parkeringar kan hämma nyproduktionen av bostäder på grund av att de upptar väldigt stora ytor samt att det är förenat med höga kostnader för att skapa dessa. Dessa ytor skulle istället kunna användas för att bygga nya bostäder, skapa grönområden, sociala mötesplatser i nya bostadsområdena.

Allt fler kommuner arbetar idag med att minska parkeringsbehovet i kombination med åtgärder som främjar möjligheten till andra färdmedel. Parkering kan på så vis vara ett

verktyg i arbetet med att uppnå hållbart resande, effektivt markutnyttjande och en attraktiv och trygg miljö. Dock finns dock en problematik kopplat till borttagande av parkeringsplatser. Om parkeringsytor tas bort riskerar det att få en negativ inverkan på enskilda intressen i grannfastigheter (till exempel genom att deras parkeringsplatser kraftigt minskar i antal) eller att en närliggande allmän parkeringsplats blir fullbelagd. Trots att frågan formellt sett är ett ärende mellan den boende och fastighetsägaren förvandlas den ofta till ett lokalpolitiskt problem. Idag torde det finnas en oro bland politiker och tjänstemän för att inom ett nytt nybyggnadsprojekt minska på ”parkeringsytor” då det kan komma att försvåra trafiksituationen i området och i de omkringliggande områdena. Därigenom kan det vara ett hinder för den fortsatta utvecklingen i många kommuner. Hur parkeringar ser ut i de omkringliggande områdena är därför viktigt. Här saknas ofta verktyg för att se i vilken utsträckning som befintliga parkeringar kan användas mer effektivt och därmed möjliggöra samnyttjande i samband med nybyggnation. Något för varje tätort heltäckande register över parkeringsplatser finns inte. Detta leder till krav på att parkeringen ska lösas inom varje projekt istället för i det större området.

Beslut

1. Föreslagna skrivningar i PBL 2 kap §3 och §5 bör ej genomföras då möjligheter till utveckling och boende på landsbygd kraftigt försämras.
2. Som komplement till förändringar i PBL behöver styrmedel införas som skapar efterfrågan av mobilitetsåtgärder och -tjänster hos byggaktörer.
3. Generellt behöver fördelar med att minska parkeringsbehovet till fördel för ett effektivare markutnyttjande lyftas till en högre nivå för att skapa acceptans i frågan. Ett effektivt markutnyttjande kan bidra till att ytor för parkeringar istället används för att bygga nya bostäder, mobilitetsanläggningar, sociala mötesplatser eller grönska.
4. Mora kommun behöver hjälp att lyfta fördelarna med mobilitetstjänster för att få acceptans.
5. Mora kommun behöver hjälp med att utvärdera effekterna av olika mobilitetsåtgärder och -tjänster. För Mora kommun är det viktigt att kunna avgöra kvaliteten av mobilitetsåtgärder och -tjänster som erbjuds och huruvida tjänsterna uppfyller boendes behov av transporter och om det fungerar i en kommun av Moras storlek.
6. Mora kommun behöver få bättre strategiska verktyg för att arbeta med parkeringsplanering områdesvis.

Beslut fattat

Med stöd av fastställt reglemente/delegationsordning

För kommunstyrelsen

Anna Hed
Kommunstyrelsens ordförande