

SAMHÄLLSBYGGARNA YTTRANDE

2021-08-26

Dnr  
Fi2021/01486

**Finansdepartementet**

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

[fi.sba.spn@regeringskansliet.se](mailto:fi.sba.spn@regeringskansliet.se)

## **Remissvar avseende delar av betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)**

Samhällsbyggarna är en förening för dem som är engagerade i att utveckla, bygga och förvalta vårt framtida samhälle. Vi är en branschövergripande ideell nätverksorganisation med cirka 3 600 medlemmar. Vad som gör Samhällsbyggarna unika är vår bredd med spetskompetenser inom samhällsbyggnadsområdets alla delar. Vi bidrar med den senaste kunskapen som påverkar framtidens samhällsutveckling.

Samhällsbyggarna lämnar härmed sina synpunkter på Finansdepartementets betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23).

### **Sammanfattning**

Samhällsbyggarna stöder förslaget till ändringar i PBL för att stärka förutsättningarna till transporteffektivitet med transportplaner (mobilitetskartering), mobilitetsåtgärder och -tjänster att på så sätt kunna säkerställa mobilitetslösningar i exploaterings- och markanvisningsavtal. Bilens roll i samhällsplanering likställs med andra mobilitets- och transportlösningar. Kommunernas parkeringspolicies kan därmed utvecklas avseende vilken markanvändning som på sikt blir effektivare och mer flexibel (flexibla parkeringslösningar). En nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur behöver även tas fram om översiktsplanen ska få ökad tyngd enligt s. 164 i betänkandet och Prop. 2019/20:52.

### **Förslag som kan beaktas**

#### **1.1 Förslag till lag (202X:XX) om Mobilitetskartläggning**

s. 19 5 § Ägare till fastigheter som anges i 2 § ska årligen göra en mobilitetskartläggning.

*för kort tidshorisont vilken bör vara 3 år*

## 1.2 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

### s. 25 2 Kap. 6 §

6. trafikförsörjning och *behovet*

av en god trafikmiljö

6. *behovet av en transporteffektiv*

trafikförsörjning och en

god trafikmiljö

*med samtliga trafikslag (likvärdig mobilitet enligt förslaget)*

### s. 26 4 kap. 2 §

1. en ny sammanhållen bebyggelse

med bygglovspliktiga

byggnadsverk, om det behövs

med hänsyn till bebyggelsens

karaktär, omfattning eller inverkan

på omgivningen, till behovet

av samordning, *transporteffektivitet*

eller till förhållandena i

övrigt,

*med gestaltningskrav*

### s. 27 4 kap. 13 §

2. placeringen och utformningen

av *parkeringsplatser*, och

2. placeringen och utformningen

av *mobilitetsåtgärder*,

3. att viss mark eller vissa

byggnader inte får användas för

*parkering*.

3. att viss mark, eller vissa

byggnader inte får användas för

*åtgärder enligt första punkten*

*utformningen med hänsyn till gestaltningskrav och nationell arkitekturpolicy*

### **s. 30 8 kap. 10 §**

Det som gäller i fråga om utrymme för *parkering, lastning och lossning* och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

Det som gäller i fråga om utrymme för *mobilitetsåtgärder* och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

*vid behov i plan kunna avsätta reserverad mark för mobilitetsåtgärder och –tjänster, se 4 kap. 6 § och s. 174*

### **1.3 Förslag till förordning (202X:XX) om mobilitetskartläggning**

#### **s. 32**

#### **Tillämpningsområde**

**3 §** Fastigheter enligt 2 § lag (202X:XX) om mobilitetskartläggning är fastigheter med fler än 30 bostadslägenheter och fastigheter med verksamheter som har mer än 400 kvadratmeter lokalyta.

*inom samma kvarter eller enklav*

#### **Redovisning av mobilitetskartläggning**

**4 §** Mobilitetskartläggning enligt 6 § andra stycket lag (202X:XX) om mobilitetskartläggning ska ges in till Boverket årligen senast den 31 december.

*för kort tidshorisont vilken bör vara 3 år*

#### **s. 41**

Utredningen framhåller att högt ställda krav på parkeringslösningar kan begränsa förutsättningarna för byggande.

Att bygga under mark som många kommuner kräver innebär en stor fördyring och försvårar lönsamheten i synnerhet för det lägre segmentet. Kostnader för parkeringar läggs på den totala kostnaden och fördelas på alla hyresgäster oavsett om man använder parkeringsplats eller inte.

*Förslag till statlig finansiering för att möjliggöra undermarksbyggande och flexibla parkeringstal och -lösningar*

### **3.1.3 Dialog med aktörer som har uppdrag av betydelse för uppdraget eller dess genomförande**

#### **s. 43 – 44**

Verket har betonat vikten av att det trafikstrategiska tänkandet förs in i översiktsplanen.

*översiktsplanearbetet bör innefatta kartläggning av mobilitetsåtgärder och- tjänster, logistiklösningar samt funktionsblandade stadsdelar - en utvecklad översiktsplan*

#### **Reformbehov**

#### **s. 72**

Utredningen vill därför understryka att ändringar av bestämmelserna behöver kompletteras med kunskaps- och kompetenshöjande insatser om författningsförslag ska få fullt genomslag i praktiken.

*Samhällsbyggarna bedömer att utbildningsbehovet är stort för att åstadkomma en förändring på sikt*

#### **Närmare om avtalsvillkoren för åtgärder som främjar transporteffektivitet i genomförandevtalen**

#### **s. 124**

Mobilitetsavtalet ska vara tecknat innan detaljplanen antas respektive innan bygglovsansökan anses ha kompletta handlingar.

*eventuella mobilitetsavtal bör tecknas tidigt i exploateringsprocessen och följa fastigheten, översiktsplanen ska vara vägledande*

#### **Övriga synpunkter**

Multimodala transporter och effektiva övergångar via olika trafikslag och mellan olika noder i stadsmiljön vilket innebär att kommunerna måste planera för olika varuflöden och persontransporter.

Skapa förutsättningar för framtida markförsörjning och mobilitetskartering avseende bostäder, verksamheter kontra befintlig infrastruktur.

De logistiska kunskaperna saknas i många kommuner varför vissa frågeställningar och ansvar bör lyftas till regionnivå.

Fastighetsägarnas roll både privata och kommunala bör stärkas för att skapa mobilitet i bostadsförsörjningen.

Förstudier införs tidigt i översiktsplaneringen som sedan är underlag till planering för ökad mobilitet, tillgänglighet och multifunktionell bebyggelsestruktur.

Redundans, dualitet, mobilitet, flexibilitet och robusthet måste garanteras i de tekniska systemen och tydligt analyseras (riskbedömningar) i kommunernas beskrivningar till

transportplanerna (mobilitet) för att skapa underlag till exploaterings- och markanvisningsavtalen.

Särskild vikt bör läggas på oskyddade trafikanters situation med ökad walkability city, trångt och oskyddat på trottoarer och gemensamma gcb.

Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan vilket vi från Samhällsbyggarna stödjer. Det framtida miljöarbetet har också samband med befolkningsutvecklingen, social och fysisks samverkan mellan stad och land.

Frågor om yttrande kan ställas till Peter Ekberg mobil 0736972330 eller e-post [petekb@kth.se](mailto:petekb@kth.se)

Styrelsen för Samhällsbyggarna  
Stockholm den 26 augusti 2021

Med vänlig hälsning  
Olle Hansson e.u.  
Samhällsbyggarna, sektionen för Hållbar Utveckling