

## Remissyttrande

# Betänkandet: Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)

## Sveriges Allmännyttas synpunkter

### Allmänna synpunkter

**Sveriges Allmännyttas delar** utredningens övergripande syn på hur den rumsliga strukturen påverkar möjligheterna att skapa ett transporteffektivt samhälle där fokus är att:

- Minska behovet av transporter
- Nyttja befintlig infrastruktur bättre
- Åstadkomma en likvärdig tillgång till olika trafikslag
- Skapa förutsättningar för energieffektivare och mer miljövänlig fordonstrafik

**Sveriges Allmännyttas föreslår** nedan vissa lösningar som skulle förstärka utredningens förslag, framför allt i befintligt bestånd. För att möjliggöra ett transporteffektivt samhälle måste förslagen även inkludera det befintliga fastighetsbeståndet där merparten av svenskarna bor.

**Sveriges Allmännyttas anser** att genom att inkludera alla fastighetsägare i ansvaret att tillhandahålla mobiliteten i ett område faller det inte bara på nybyggnationen att bära kostnaderna för omställningen. Samtidigt kan omställningen ske i den takt som behövs för att vi ska möta utredningens uppdrag. Genom att alla mobilitetsaktörer måste dela data i realtid kan mobiliteten växa fram och organiskt förändras i takt med samhällets utveckling.

### 8.1.1 Utgångspunkter

**Sveriges Allmännyttan anser** att det är positivt att begreppen mobilitet och mobilitetsåtgärder föreslås införas i plan- och bygglagen och att kommunen får ställa dessa krav. Det innebär att andra åtgärder än parkering kan läggas in i detaljplaner, vilket öppnar upp för en variation av lösningar som ett komplement till bilen.


**Sveriges Allmännyttan konstaterar** att utredningens förslag inte fullt ut lyckas ersätta en parkeringsnorm med en mobilitetsnorm. Genom att beskriva vissa transportslag och utesluta andra så låser man in sig i en gammal modell av en fysisk plats, en teknisk lösning eller ett fordon i stället för tjänsten mobilitet. Mobilitetsområdet kommer att förändras över tid, därför är det viktigt att det inte detaljstyrs av kommunerna.

**Sveriges Allmännyttan anser** att det i stället är möjligt att vidareutveckla en teknikneutral och klimatneutral mobilitetsnorm som är lika tydlig och lättanvänd som p-tal. Ett sätt är att helt skilja på ekonomin och juridiken för mobilitet som är fastighetsöverskridande från en fastighets huvudsakliga användning såsom bostad, affärsverksamhet eller industri.

**Sveriges Allmännyttan föreslår** att parkeringsnorm ersätts med en mobilitetsfond som är teknikneutral och klimatneutral. Kommunen bör ges ansvar och möjlighet att införa ett mobilitetsfondsområde (motsvarande en gemensamhetsanläggning) i detaljplanen där ett definierat antal fastighetsägare ingår. Fonden kan jämföras med BID fast med en lagstadgad uppgift att tillhandahålla mobilitet i området. Till fonden bidrar alla fastighetsägare med antingen fysiska resurser, i form av exempelvis vägar, cykelvägar, parkeringar, bilpooler, laddinfrastruktur, cyklar, cykelgarage men även leveransboxar och co-workingkontor eller i form av ekonomiska tillskott. Värdet av respektive bidrag regleras av fondens medlemmar. Det är viktigt att ett mobilitetsfondsområde måste kunna förändras över tid både i omfattning, innehåll och ansvar utan att det innebär en dyr och omfattande förrättning hos Lantmäterimyndigheten. Mobilitetsfondsområdet måste alltså kunna innehålla både fasta och rörliga objekt samt tjänster. Det är alltså kommunens ansvar genom planmonopolet att definiera ett mobilitetsfondsområde.

Genom att ge mobilitet en egen ekonomisk och juridisk uppgift kan befintliga fastighetsägare i samarbete skapa möjligheter för ett nytt synsätt på staden, såsom 15-minutersstaden. Genom att upprätta en mobilitetsfond kan mobilitetslösningarna över tid följa både nya teknik- och klimatkrav. Förutsättningarna ser olika ut i olika delar av Sverige och därför bör fastighetsägare i samarbete få större rådighet.

**Sveriges Allmännyttan anser** att förutsättningen för att ett transporteffektivt och hållbart samhällsbygge ska komma till stånd är elektrifieringen av transporterna. Enligt Fossilfritt Sveriges plan innebär det att 70% av persontransporterna måste bli fossilfria till 2030. Tillgången till laddinfrastruktur vid arbetsplatser och vid hemmen är en förutsättning för att fler elfordon ska kunna ersätta fordon drivna av fossila bränslen.



Effektmöjligheterna ser dock olika ut från kvarter till kvarter varför laddinfrastruktur måste kunna planeras i ett större sammanhang.

**Sveriges Allmännyttas föreslår** att kravet på laddinfrastruktur för en fastighet ersätts och istället inkluderas inom ett mobilitetsfundsområde. Om det vid nybyggnation ställs krav på laddinfrastruktur för tillkommande parkeringsplatser bör kravet istället ställas på mobilitetsfundsområdet.

#### **8.1.4 Genomförande**

Förslagen innehåller krav på att detaljplaner ska innehålla en redogörelse för hur de uppfyller kraven på transporteffektivitet. Eftersom mobilitet förändras över tid, så måste det vara möjligt att mobilitetslösningar kan förändras under detaljplanens hela genomförandetid. Utredningen presenterar inte några förslag om hur samhället ska ställa om befintligt fastighetsbestånd där merparten av svenskarna bor.

Det är bra att det ställs krav gällande transporteffektivitet, men det hade varit lämpligt att få in samma krav vid förändring av detaljplaner vars genomförandetid gått ut. Först då får kommunen ett verktyg för att skapa mobilitetslösningar för både befintliga bostäder som nyproducerad.

**Sveriges Allmännyttas föreslår** att införa möjligheten att uppdatera existerande detaljplaner med krav om transporteffektivitet inom gällande genomförandetid. Dessutom bör det finnas möjlighet att uppdatera detaljplaner, vars genomförandetid utgått, med krav om transporteffektivitet.

Detta går i linje med detaljplanekravet 4kap. 2§ PBL: "En detaljplan ska upprättas för en ny och sammanhållen bebyggelse och när befintlig bebyggelse ska förändras eller bevaras när regleringen behöver ske i ett sammanhang".

#### **8.1.5 Förvaltning**

Sveriges Allmännyttas ser positivt på utredarens förslag att kartlägga mobilitetsåtgärder som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningsskedet. En kartläggning av befintliga resurser skulle underlätta för planering och optimering av kommande mobilitetstjänster. Men, det förutsätter att kartläggningen kan automatiseras och följas upp kontinuerligt så att det inte blir mer administration för fastighetsägarna.

Många mobilitetslösningar ligger helt eller delvis utanför fastighetsägarnas kontroll. Därför är det viktigt att dels ha kunskap kring helheten, dels kring samordningen mellan bostäder, näringsidkare, kommun, region och de företag som tillhandahåller så kallade flytande mobilitetstjänster, som låncyklar eller en bilpool. Förslaget till förordning tar



tyvärr bara upp fastighetsägares ansvar att digitalisera och dela data vilket är första steget till "Smart mobilitet".

**Sveriges Allmännyttas föreslår** att kommunerna genom Boverket tar fram ett öppet API där fastighetsägare kan tillgängliggöra sina mobilitetsåtgärder samt hålla dem uppdaterade i realtid. På så sätt tillgängliggörs samhällets samlade mobilitetsåtgärder för de mobilitetsaktörer som agerar på marknaden. Mobilitetsaktörer bör få samma ansvar som fastighetsägare att tillgängliggöra sina mobilitetsåtgärder samt hålla dem uppdaterade i realtid via Boverkets öppna API.

Principen ska vara att om du har en resurs i form av en mobilitetsåtgärd eller mobilitetstjänst så måste du dela informationen om den till marknaden så att andra aktörer kan anpassa sina resurser oavsett om du är fastighetsägare eller ej.

Stockholm den 10 september 2021

Anders Nordstrand  
Vd