



Handläggning	Fia Johannessen	Finansdepartementet
Direkttelefon	+46730753157	
Epost	fia.johannessen@trollhattan.se	
Datum	2021-07-19	
Diariernr	KS 2021/00372	

Remiss avseende delar av betänkandet **Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)** – Yttrande från Trollhättans Stad

Sammanfattning

Trollhättans Stad ställer sig positiva till förslaget att använda begreppen mobilitetsåtgärd och mobilitetstjänst i PBL. Vi befarar dock att den positiva effekten kanske inte blir så stor som önskas men vi ser heller inga problem med förändringen. Det finns också ett viktigt symbolvärde att gå från ett parkeringsbehov till mobilitetsbehov i lagstiftningen. Att använda begreppet mobilitetsåtgärd breddar synen på vad som är transportmedel vilket också har positiva effekter på social hållbarhet, se mer under rubriken *sociala aspekter*.

Trollhättans Stad ställer sig mer tveksamma till begreppet transporteffektivitet och hur det används, först och främst behöver detta definieras på samma sätt som mobilitetsåtgärd och mobilitetstjänst. Varför beskriver vi under rubriken *konsekvenser i planarbete*.

Vi ser att förändringarna kommer göra bäst verkan i översiktsplanen. I detaljplanearbetet och bygglovshanteringen vi ser flera potentiella negativa konsekvenser och att dessa kan överväga nyttorna. Se mer under rubriken *konsekvenser i planarbete*. Förändringarna som rör exploateringsavtal är positiva men ett förtydligande runt finansiering är önskvärt, se rubriken *synpunkter på förändringarna rörande exploateringsavtal*.



Konsekvenser i planarbetet

- Det behövs en definition av begreppet *transporteffektivitet*.
Avsaknaden av definition gör det svårt att tillämpa och hantera, samt riskerar att medföra oönskade konsekvenser vid tillämpning av lagen där begreppet föreslås användas. Den definition som används i utredningen kan medföra problem i detaljplaneringen utifrån att det kan kräva omfattande ändringar av infrastruktur och markanvändning utanför detaljplaneområdet. För översiktsplanering är det en lättare att hantera detta, men det behövs fortfarande en definition av begreppet. En annan aspekt är att ordet *effektivitet* enkelt kan tolkas att ha att göra med restider, flexibilitet och/eller energieffektivitet snarare än hållbarhet. Vilket skulle kunna få motsatt effekt mot vad intentionen med förslaget är.
- Föreslagna ändringar medför ett behov av nya planbestämmelser och vägledning från Boverket.
- Det finns ett positivt, viktigt symbolvärde att gå från ett parkeringsbehov till mobilitetsbehov i lagstiftningen. Samtidigt som det praktiskt kan frigöra mark när parkeringsbehovet omdefinieras.
- Vi ser en viss risk i att föreslagna ändringar kommer att motverka flexibilitet i detaljplaner och på längre sikt kan ändringarna därmed få motsatt effekt mot vad avsikten är. Exempelvis vid användning av markreservat för anläggningar för leveranser. Om bestämmelsen ska användas och flexibiliteten ska bevaras, måste det klargöras hur markreservat och avvikelser från dessa hanteras i bygglov.
- Det tillkommer ett krav när detaljplaner krävs. Idag är det vanlig praxis, att tillämpa detaljplaner på i stort sett all sammanhållen bebyggelse, så tillägget att detta ska ske för "sammanhållen bebyggelse till behovet av transporteffektivitet" får kanske inte så stor inverkan. Men



exempelvis så skulle det kunna bli ett krav med detaljplan för all sammanhållen bebyggelse på landsbygden där bilen dominerar.

- Ska man ställa krav på att i planbeskrivningen redovisa hur planen uppfyller föreslagna krav på transporteffektivitet i 2 kap. 3 § så bör man även ska ställa krav på att redovisa hur planen uppfyller övriga krav i paragrafen. Annars kan det tolkas som att vissa delar är viktigare än andra.
- Det finns en risk att föreslagna förändringar får oönskade effekter som negativt påverkar möjligheten att bygga bostäder och åtgärda bostadsbristen.
- Det kan vara lämpligt att tillåta större avvikelser från gällande detaljplaner. Detta då det kommer att krävas ändringar i större delar av befintliga bebyggelse- och samhällsstrukturer.

Synpunkter på förändringarna rörande exploateringsavtal

Det är bra att det förtydligas att man kan avtala om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Det ger bra möjligheter till att åtgärder, anläggningar och/eller tjänster kommer till stånd i början av ett projekt. Däremot är svårt att följa upp om mobilitetslösningarna blir långlivade. Den positiva effekten av förändringen kan därmed bli mindre än intentionen i betänkandet.

Det är önskvärt att det står att även kostnaderna som hör till mobilitetsåtgärderna/mobilitetstjänsterna får läggas på exploatören. På samma sätt som i första stycket i 6 kap 40 §.

Sociala aspekter

Vi ser att förändringarna i PBL kan möjliggöra att fler invånare får möjlighet att ta del av mobilitetstjänster som passar deras behov. Det är positivt att mobilitet kan handla om annat än att äga och transportera sig med bil. Många grupper (barn, unga, äldre, funktionsnedsatta, socioekonomiskt svaga hushåll) har inte alltid möjlighet att transportera sig med bil, ändå är bil det största



fokuset när det gäller mobilitet för privatpersoner idag. Förändringarna i PBL skulle kunna innebära mer inkluderande mobilitetslösningar.

Paul Åkerlund
Kommunstyrelsens ordförande

Said Niklund
Stadsdirektör