



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2021-09-08 kl 13:00-14:50
Plats	Distans via Teams
Utses att justera	Håkan Fäldt
Justeringen	2021-09-24
Protokollet omfattar	§295

Underskrifter	Sekreterare Anna-Lena Alnerud	
	Ordförande Karin Stjernfeldt Jammeh
	Justerande Håkan Fäldt

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)
Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande)
Andréas Schönström (S)
Rose-Marie Carlsson (S)
Stefana Hoti (MP)
Emma-Lina Johansson (V)
Håkan Fäldt (M)
Helena Nanne (M)
Anton Sauer (C)
Magnus Olsson (SD)
Anders Rubin (S) ersätter Mubarik Mohamed Abdirahman (S)
John Roslund (M) ersätter Torbjörn Tegnhammar (M) (2:e vice ordförande)
Nima Gholam Ali Pour (SD) ersätter Anders Olin (SD)

Ej tjänstgörande ersättare

Nils Anders Nilsson (S)
Sanna Axelsson (S)
Sara Wettergren (L)
Anders Skans (V)
John Eklöf (M)
Tony Rahm (M)
Rickard Åhman Persson (SD)

Övriga närvarande

Carina Nilsson (S) (Ordförande) (Kommunfullmäktige)
Sedat Arif (S) (Kommunalråd)
Eva Bertz (L) (Kommunalråd)
Simon Chrisander (L) (Kommunalråd)
Andreas Norbrant (Stadsdirektör)
Jonas Rosenkvist (Avdelningschef)
Tomas Barring (Chefsjurist)
Micael Nord (Avdelningschef)
Anna Westerling (Ekonomidirektör)
Cleas Ramel (Enhetschef)
Ann Andersson (Budgetchef)
Stefan Bille (Ekonom)
Magdalena Bondeson (Sektionschef)
Anna-Lena Alnerud (Sekreterare)
Belma Rosarv (Sekreterare)
Nicklas Sjöqvist (Presschef)
Louise Lagerlund (Stadsjurist)
Soeliah Hellwig (Praktikant, kanslienheten)

§ 295 **Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)**
STK-2021-792

Sammanfattning

Finansdepartementet har översänt remiss Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) med inbjudan att inkomma med synpunkter. Den statliga utredningen har haft i uppdrag att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I remissärendet lämnas därför förslag på ändringar i plan- och bygglagen (PBL) samt förslag på ny lagstiftning med det övergripande syftet att reducera bilens särställning i lagstiftningen och ersätta denna med en likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Bland annat föreslås att kommunen ska ta hänsyn till transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs en detaljplan. Vidare föreslås en reviderad begreppsapparat där parkering utgår som begrepp och där mobilitetsåtgärder introduceras. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden som alla inkommit med yttranden.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar det till Finansdepartementet.

Beslutsgång

Ordföranden Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Håkan Fäldt (M) yrkar att följande läggs till i förslag till yttrande:

"Då det saknas en fastslagen definition av vilka fastigheter med bostäder och verksamheter som medför ett transportbehov av betydande omfattning är det svårt att förutspå vilka effekter lagstiftningen kan få."

Anton Sauer (C) yrkar bifall till Håkan Fäldts (M) yrkande.

Magnus Olson (SD) yrkar avslag till arbetsutskottets förslag.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller arbetsutskottets förslag.

Reservationer och särskilda yttranden

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation, bilaga 2.

Håkan Fäldt (M), Helena Nanne (M), John Roslund (M) och Anton Sauer (C) reserverar sig muntligen mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Beslutet skickas till

Finansdepartementet
Miljönämnden

Tekniska nämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut KSAU 210906 §505
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 210830 Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Förslag till yttrande
- Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 210624 § 241 med muntlig Reservation (M), (C) och (SD)
- Remissvar från stadsbyggnadsnämnden
- Miljönämnden beslut 210824 § 131 med Särskilt yttrande (M+C)
- Remissvar från miljönämnden
- Tekniska nämnden beslut 210831 § 278
- Remissvar från tekniska nämnden

Reservation

Kommunstyrelsen: 2021-09-08

Ärendenummer: STK 2021-792 Remiss från Finansdepartementet-stärkt planering för en hållbar utveckling.

Finansdepartementet har översänt remiss Stärkt planering för hållbar utveckling SOU 2021:23 med inbjudan att inkomma med synpunkter. I remissärendet lämnas förslag på ändringar i plan och bygglagen samt förslag på ny lagstiftning med det övergripande syftet att reducera bilens särställning i lagstiftningen för att ersätta denna med mobilitets och transportlösningar.

Det föreslås en reviderad begreppsapparat där parkering utgår och begrepp som mobilitetsåtgärder introduceras. Ändringen i fjärde och åttonde kapitlet innebär i praktiken att kommunen kan avstå från att kräva parkering för enskilt bruk.

Vi Sverigedemokrater anser att flertalet förslag i remissen inte går i linje med våra intentioner samtidigt som det i framtiden kraftigt inskränker på människors valfrihet. Det finns en tydlighet i remissen som är av en skrämmande karaktär där människor ska bestraffas med avgifter, försvårande infrastruktur och kraftig inskränkning i vardagslivet.

I dag är bilen ett av de mest inkomstbringande källorna där människor sysselsätts med tillverkning, reparation, service, däckbyten ja listan med kopplingar till bilen kn göras lång. Dock ska nämnas att människan blivit klokare och har i dag lyckat med att ta fram betydligt bättre miljöalternativ till förbränningsmotorn. I dag omnämns plats som alternativet att trycka bort bilen där vi Sverigedemokrater är av uppfattningen att varken Malmö eller Sverige behöver växa mer med problem som stat och kommun inte kan hantera.

Sverigedemokraterna yrkade avslag på remiss svaret och då vårt yrkande ej vann gehör reserverar vi oss i ärendet.

För Sverigedemokraterna Malmö

Magnus Olsson

Anders Olin

Med instämmande av: Nima Gholam Ali Pour och Rickard Åhman Persson



Datum
2021-08-31
Vår referens
Joakim Iveroth
Strateg
joakim.iveroth@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) STK-2021-792

Sammanfattning

Finansdepartementet har översänt remiss *Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)* med inbjudan att inkomma med synpunkter. Den statliga utredningen har haft i uppdrag att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I remissärendet lämnas därför förslag på ändringar i plan- och bygglagen (PBL) samt förslag på ny lagstiftning med det övergripande syftet att reducera bilens särställning i lagstiftningen och ersätta denna med en likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Bland annat föreslås att kommunen ska ta hänsyn till transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs en detaljplan. Vidare föreslås en reviderad begreppsapparat där parkering utgår som begrepp och där mobilitetsåtgärder introduceras. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden som alla inkommit med yttranden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar det till Finansdepartementet.

Beslutsunderlag

- Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Remissvar från stadsbyggnadsnämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 210624 § 241 med muntlig Reservation (M), (C) och (SD)
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 210830 Remiss från Finansdepartementet - Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)
- Förslag till yttrande
- Remissvar från miljönämnden
- Miljönämnden beslut 210824 § 131 med Särskilt yttrande (M+C)
- Miljönämnden beslut 210824 §131 med Särskilt yttrande (M+C)
- Remissvar från tekniska nämnden

- Tekniska nämnden beslut 210831 § 278

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-09-06

Kommunstyrelsen 2021-09-08

Beslutet skickas till

Finansdepartementet

Miljönämnden

Tekniska nämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har översänt betänkandet *Stärkt planering för en hållbar utveckling* (SOU 2021:23) till Malmö stad med inbjudan att lämna synpunkter. Betänkandet inkluderar flera förslag på ändringar i plan- och bygglagen (PBL) samt förslag på ny lagstiftning, med det övergripande syftet att reducera bilens särställning i lagstiftningen och i förlängningen ge kommuner bättre verktyg att kunna planera för transporteffektivitet. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden som samtliga har inkommit med yttranden. Stadskontoret har utarbetat ett förslag till yttrande baserat på nämndernas synpunkter.

Bakgrund till betänkandet och regeringens uppdrag

Regeringen beslutade i december 2017 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar och direktiv för *Samordning för ökat och hållbart bostadsbyggande* (dir. 2017:126). Syftet med uppdraget var att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande. Utredningen har antagit namnet *Samordning för bostadsbyggande*.

I uppdraget ingick bland annat att analysera för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Denna del av uppdraget redovisades i betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* (SOU 2019:17). Utredningens slutsatser var bland annat att det finns starka skäl att föra frågan vidare om nya och bättre verktyg för en integrerad bebyggelse- och transportplanering.

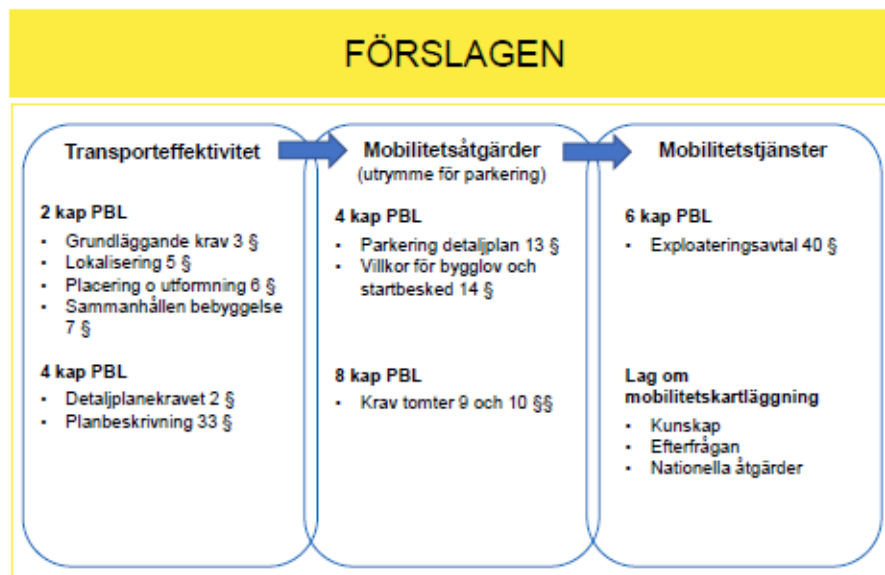
Regeringen beslutade år 2020 om ett tilläggsdirektiv (dir 2020:15) till utredningen *Samordning för bostadsbyggande om stärkt planering för hållbar utveckling*. Uppdraget enligt direktivet är att se över delar av PBL för att genom ändringar i regelverket stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. I uppdraget ingår att lämna nödvändiga författningsförslag.

Utredarens svar på tilläggsuppdraget är betänkandet *Stärkt planering för hållbar utveckling* (SOU 2021:23), som Malmö stad nu har möjlighet att ge synpunkter på.

Remissens innehåll och förslag

Betänkandet innehåller förslag på lagändringar i 2,4,6 och 8 kap PBL samt förslag på ny lagstiftning med det övergripande syftet att reducera bilens särställning i lagstiftningen och ersätta denna med en likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Förslagen syftar till att ge kommuner lagstadgat stöd att kunna flytta fokus från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses. Förslagen och dess kopplingar illustreras i figur 1.

Figur 2 Utredningens olika förslag och hur de hänger samman



I korthet är förslagen följande:

- *Ändringar i andra och fjärde kapitlen PBL* som stärker förutsättningarna för transporteffektivitet. Förslagen innebär att kommunen ska ta hänsyn till transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs en detaljplan, samt att planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur planer uppfyller kraven på transporteffektivitet.
- *Ändringar i fjärde och åttonde kapitlen PBL* som ger bättre förutsättningar för genomförande av åtgärder i detaljplan och bygglovsprövning, som främjar tillgänglighet genom hållbara transporter. Förslagen innebär att det ställs krav på mobilitetsåtgärder på tomter och att kommunen får bestämma krav på mobilitetsåtgärder i detaljplan. Mobilitetsåtgärder innefattar utrymme och anläggningar för parkering, stannande, lastning, lossning samt leverans och tillfällig förvaring av varor. I praktiken innebär detta begreppsskifte att kommunen kan avstå från att kräva att tomter ska ordnas så att det finns utrymme för parkering av bil för enskilt bruk, utan ges nu alternativa möjligheter.
- *Ändringar i fjärde och sjätte kapitlet PBL* som ger kommuner ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjligheter att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.
- *En ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder* och mobilitetstjänster som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningskedet och därigenom främjar tillgång till mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster samt hushållning med mark och stadsmiljö

Regeringen föreslår dessutom att en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur tas fram med syftet är att bryta en seglivad praxis genom att höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur.

Konsekvenser för landets kommuner

Regeringen ser att transportfrågorna måste beaktas tidigare och i större utsträckning i planläggningsarbetet om vi ska lyckas skapa en bebyggelsestruktur som premierar transporteffektivitet. Utredningens förslag till ändringar påverkar av den anledningen primärt kommuner (men även regioner samt Boverket). Den centrala konsekvensen av regeringens förslag, som innebär att kommuners planläggning ska främja en ändamålsenlig *och transporteffektiv* samhälls- och bebyggelsestruktur, är att kommuners möjlighet att planera för transporteffektivitet och hållbar utveckling stärks. Tillägget i 2 kap PBL att även transporteffektivitet ska beaktas när kommuner gör bedömningen av om det krävs en detaljplan eller ej gör att kommuner nu får ökat lagstöd i sina avvägningar gentemot andra allmänna intressen. Sammantaget bedömer utredningen att föreslagna ändringar i 2 kap. PBL kan medföra visst merarbete för kommunerna, men också nyttor i form av minskade växthusgasutsläpp, en mer hållbar stadsmiljö och ett enklare planarbete. Merarbetet bedöms vara av begränsad omfattning då det stöder ett arbetssätt som redan förekommer i många kommuner.

Vad gäller lagförslaget att införa krav på kartläggningar av mobilitetsåtgärder innebär förslaget inga konsekvenser för kommuner då detta är riktat mot fastighetsägare. Dock finns det en möjlighet för kommuner att använda kartläggningarna i sitt eget mobilitetsarbete inom kommunen. Det är ett faktum att minskade markanspråk för parkering ger besparingar och frigör mark för annan användning, något som växande kommuner är i stort behov av.

Förslagen innebär enligt utredningen varken någon utökning av detaljplanekravet eller inverkan på det kommunala självstyret.

Nämndernas synpunkter på regeringens förslag

Yttrandena bifogas i sin helhet i ärendet. Nedan redogörs för de huvudsakliga synpunkterna i nämndernas yttranden:

Miljönämnden tillstyrker förslagen men anser att de i vissa delar behöver förtydligas för att de ska få avsedd effekt. Bland annat ser miljönämnden att intentionen är att minska miljö- och klimatpåverkan genom lagförslagen är bra, men där nämnden vill lyfta fram att andra värden kopplade till miljö och klimat samtidigt inte får gå förlorade när infrastrukturen effektiviseras. Dagsljus, grönområden, ekosystem och hantering av dagvatten samt skyfallsvatten är exempel på andra värden som måste beaktas särskilt vid detaljplaneringen för ökad transporteffektivitet. Vidare delar nämnden utredningens slutsats att transporteffektivitet bör ha en mer framträdande roll vid lokaliserings- och utformningsbeslut, men där effekterna av att tydligare framhålla transporteffektivitet som begrepp i lagstiftningen förblir oklart i utredningen. Miljönämnden ser också ett behov av att i lagstiftningen tydligare markera att trafikslag som har lägst klimatpåverkan ska prioriteras.

Stadsbyggnadsnämnden är generellt positiv till att utredningen betonar att vikt ska läggas på mobilitet och tillgänglighet snarare än på parkering vid planläggning och bygglovsgivning. Detta ligger i linje med hur Malmö stad arbetar. Nämnden ifrågasätter samtidigt införandet av begreppet mobilitetsåtgärd då effekten av en sådan åtgärd bedöms vara mycket begränsad givet utredningens definition av mobilitetsåtgärder. 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 skälig utsträckning. Vidare, att införa möjligheten att avtala om mobilitetstjänster i exploateringsavtal är enligt stadsbyggnadsnämnden olämpligt, bland annat eftersom ett sådant avtal inte skapar några rättigheter eller skyldigheter som en byggnadsnämnd kan bevaka. Stadsbyggnadsnämnden bedömer att krav på mobilitetstjänster bör ske i samband med bygglov snarare än vid exploateringsavtal.

Tekniska nämnden ser generellt positivt på utredningens förslag då dessa skapar en tydlighet för kommuner och marknadens aktörer. Vad gäller förslagen att kommunen ska beakta transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs en detaljplan samt att planbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för hur kraven på transporteffektivitet har uppfyllts, förutsätter nämnden att Boverket tar fram anvisningar kring hur en sådan bedömningen ska göras. Att kunna avtala om mobilitetstjänster i exploateringsavtalen ser nämnden som en intressant möjlighet men utmaningar finns i förhållande till gällande lagstiftning. Ett förtydligande gällande kraven gentemot byggaktörer önskas därför. Vidare, förslaget om en ny lag om mobilitetskartläggning är intressant då det tydliggör fastighetens förutsättningar vad gäller mobilitet. Nämnden ställer sig dock tveksam till att fastighetsägare och verksamheter ska göra detta årligen då ett sådant krav kan leda till onödig administration.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret delar i stort nämndernas synpunkter och har utformat en yttrande utifrån deras underlag. Yttrandet har därutöver kompletterats med stadskontorets övergripande bedömning av regeringens slutsatser och förslag, enligt nedan.

Regeringens huvudsakliga syfte med lagändringsförslagen i PBL, samt förslag på ny lagstiftning om kartläggning av mobilitetsåtgärder, är att möjliggöra en normförskjutning där bilens särställning i lagstiftning och vid kommuners planarbete ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Stadskontoret delar helt regeringens önskan kring detta. Malmö stad arbetar på flera olika fronter med att försöka skapa ett mer inkluderande och hållbart transportsystem i staden. Att revidera begreppsapparaten i PBL och där lyfta fram mer inkluderande begrepp som mobilitet, tillgänglighet och transporteffektivitet är välkommet och ligger i linje med hur Malmö stad arbetar. Huruvida dessa ändringar kommer få direkta och betydelsefulla effekter i kommuners planlägningsarbete är oklart. Oavsett finns det ett stort värde i att de begrepp som används i vårt mest centrala regelverk som styr samhällsbyggandet, speglar vår samtid och efter bästa förmåga leder kommuners planeringsarbete åt rätt håll. Stadskontoret delar och stöder därför regeringens övergripande ambition och de förslag som läggs som innebär, bland annat genom en utökad och förnyad begreppsapparat, att kommuner får lagstadgat stöd i att planera för en stad transporteffektiv och hållbar stad.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör
Magdalena Bondeson Sektionschef
Andreas Norbrant Stadsdirektör



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 varustransporter.

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 bygglovsvarare 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.