

Handläggare
Monika Marcus
08-50826499**Till**
Kommunstyrelsen

Delar av betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling. (SOU 2021:23) Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta kontorsyttrande.


Johan Castwall
Förvaltningschef
Göran Carlberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Exploateringsnämnden har fått Remiss från Kommunstyrelsen *Delar av betänkande Stärkt planering för en hållbar utveckling* (SOU 2021:23). Utredningen belyser hur främjande av ökad transporteffektivitet kan stärka förutsättningarna för hållbara transporter genom ändringar i Plan- och bygglagen. På grund av kort remisstid svarar Exploateringskontoret med ett kontorsyttrande.

Exploateringskontoret ser positivt på förslaget som skapar gynnsammare förutsättningar för planering av hållbara transportlösningar. För kontoret har dessa potentiella ändringar stor betydelse gällande planering för parkering och mobilitet. Det ger större utrymme att planera för mobilitetstjänster och ger samtidigt lagstöd att avtala om det.

Exploateringskontoret
Miljö och teknikFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Växel 08-508 276 00
monika.marcus@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bakgrund / Remissen

Regeringen har utsett en särskild utredare för att undersöka möjligheterna att underlätta planeringsprocesser för ett hållbart byggande. Då transportsektorn står för en stor del av klimatpåverkan anser regeringen att en förändrad struktur av samhällsbyggandet är angelägen för att nå klimatmålen. Utredningen syftar till att se över plan- och bygglagen (2010:900), med hopp om att, genom ändringar i regelverket, stärka transporteffektiviteten. Utredningen föreslår ändringar som förenklar och tydliggör planläggning enligt PBL så att tillkommande planeringsstrukturer kan bidra till ökade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik genom bland annat mobilitetstjänster.

Ändringarna i PBL ger bättre förutsättningar att genomföra planerade mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder innefattar utrymme för parkering och avser alla trafik- och fordonsslag, det vill säga bil för enskilt bruk, delade fordon samt andra alternativ till bil. Kommunen kan på så vis avstå från att kräva parkeringsutrymme för privatbil. Ändringarna i PBL ger även kommuner förutsättningar att säkerställa att planerade mobilitetsåtgärder genomförs, och möjlighet att avtala om dessa i överenskommelse om exploatering.

Förslagen innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportslösningar. Idag styr parkeringstalet antalet parkeringar med påslag av mobilitetsåtgärder. Med utredningens förslag innebär det en ändring där fokus flyttas från antalet parkeringsplatser som behövs i samband med exploatering till hur individens behov av lösningar för mobilitet kan tillgodoses.

Utredningen pekar tydligt på att PBL inte kan ställa krav på icke fysiska åtgärder såsom mobilitetstjänster. Däremot kan ett fysiskt utrymme säkras såsom en mobilitetsåtgärd, vilket måste regleras i avtal med byggherren. Eftersom användningen av mobilitetsåtgärden sker långt efter planeringen av åtgärden, är det viktigt att betona att avtalsvillkoren tillämpas efter detaljplanens genomförande. Det som händer i förvaltningsskedet reglerar inte PBL. En mobilitetsåtgärd kan alltså inte tvingas fram genom bestämmelser i detaljplan. Den bör istället kunna avtalas om med byggherren, såsom utredningen beskriver. Parkeringsfrågan har ofta handlat om bil som fordon. Men utredningen påpekar att

parkering behöver avse *alla* relevanta fordon, och att de ska ingå i mobilitetsåtgärder. Detta betyder att förutsättningarna för cyklist, fotgängare och kollektivtrafikresenärer ska vara lika bra som för bilister avseende att ta sig till och från fastigheten.

Utredningen har föreslagit att det vid bygglovsprövning ska finnas lagstöd för att följa upp mobilitetsfrågorna. Flera av ändringarna i PBL pekar på möjligheterna att planera för mobilitetsåtgärder och att dessa kommer att kunna genomföras i senare skeden. Genom förslaget kommer kommuner att få lagstöd för att avtala om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster i överenskommelse om exploatering.

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret är positiva till de nya potentiella ändringarna i regelverket, vilka ger större utrymme att planera för mobilitetstjänster och samtidigt lagstöd att avtala om dem. Idag är det svårt att säkerställa hur specifika utrymmen nyttjas avseende mobilitetstjänster i nya områden där Exploateringskontoret planerar bostäder. Genom avtal för mobilitet i överenskommelse om exploatering blir det därför lättare att säkerställa hur Stockholms stad, byggherrar och fastighetsägare kan samarbeta. Hur avtalen ska utformas behöver dock utredas liksom konsekvenserna om de inte följs.

Vid nybyggande av flerbostadshus i Stockholms stad används parkeringstal med ett grundintervall på 0.3-0.6 bilplatser per lägenhet. Utredningen beskriver att kommuner ska kunna avstå från att kräva utrymme för parkering av bil för enskilt bruk i högre utsträckning än idag. Kontoret saknar ett klagande kring hur parkeringstalet bemöts i förhållande till att avstå utrymmeskrav på parkering. Kontoret ser mycket positivt till att ställa om parkeringsfrågan från fokus på bil till att handla mer om mobilitetsåtgärder, men behöver klarhet i huruvida de nya ändringarna innebär möjlighet att frångå parkeringstalet och anordna mobilitetslösningar i sådan grad att antal parkeringar bestäms i projekten helt fritt och endast utifrån PBLs regelverk. Kontoret skulle se positivt på om ytor i nya fastigheter kunde användas till andra *fordon* än bilar, och då kunna planera dessa på ett attraktivt sätt för mobilitetstjänster istället för bilparkeringar.

Utredningen pekar på att utrymme som planeras för leveranser och tillfällig förvaring bör ha laddning för leveransfordonen. Kontoret ser en viss problematik i projektens långa ledtider. Ska framtida laddmöjligheter av leveransfordon förberedas i våra exploateringsprojekt behöver kontoret bygga cirka 1 meter bredare ytor mellan fasad och kantsten samt förlägga tomrör för kabeldragning. Detta många år innan en laddstolpe kommer på plats och utan att vare sig elkapacitet eller framtida intressenter i laddstolpen är klarlagda. Det är därför viktigt att kontoret hittar samarbetsformer för hur detta ska realiseras.

Vidare anser kontoret att det om bilens särställning ändras, kommer att krävas en syn om alla fordons lika värde. När parkering planeras ska den således vara till för alla typer av fordon där bilen inte ska ha ett särskilt parkeringstal. Kontoret ser en risk i, att det om parkeringstalet kvarstår enligt dagens modell, kommer att bli svårare att planera för ökade mobilitetsåtgärder. Dels på grund av ytbrist inom fastigheten, då parkering tar mycket yta, och dels på grund av de stora investeringar parkering kräver samtidigt som bilens särställning faktiskt ändras.

Slut