

## Delar av betänkandet **Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)**

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid den 13 september 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

### Ärendet

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 (PBL) och genom ändringar i regelverket stärka transporteffektiviteten i stadsutvecklingsprocesser.

Utredningen föreslår ändringar som är tänkta att förenkla och tydliggöra planläggning enligt PBL så att tillkommande planeringsstrukturer kan bidra till ökade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik genom bland annat mobilitetstjänster.

Kommuner ska exempelvis kunna 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.

Stockholms stad har fått remissen för yttrande.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* ser generellt positivt på syftet med förslag till förändringarna i lagstiftningen gällande mobilitetsåtgärder som underlättar för stadsutveckling. Stadsledningskontoret anser dock att förslaget inte är tillräckligt utrett, framför allt utifrån konsekvenser för inskränkningen i det kommunala självstyret, kostnader för kommuners merarbete samt förslagets påverkan på planeringstiderna i stadsutvecklingen.

*Exploateringskontoret* är positivt till de nya potentiella ändringarna i regelverket, genom avtal för mobilitet i överenskommelse om exploatering blir det lättare att säkerställa hur Stockholms stad, byggherrar och fastighetsägare kan samarbeta. Hur avtalen ska utformas behöver dock utredas liksom konsekvenserna om de inte följs.

*Miljöförvaltningen* ser positivt på förslagen då mobilitetsfrågorna inte synliggörs enligt förvaltningen i tillräckligt stor utsträckning i dagens detaljplaneprocess och är därför positiv till att det tas fram styrmedel inom PBL som möjliggör en förstärkning av mobilitetsfrågorna i planeringsprocessen.

*Stadsbyggnadskontoret* konstaterar att utredningens ambitioner och resonemang är i dessa delar i enlighet med stadens beslutade ambitioner i policydokument och dylikt, men ser dock ett antal utmaningar. Bland annat saknas det en analys för vad förslagen får för praktiska konsekvenser i den operativa myndighetsutövningen.

*Trafikkontoret* är positivt till förslaget då det är i linje med kontorets ambitioner om att göra det lättare att gå, cykla och åka kollektivt samt att gynna mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Det ger större utrymme att planera för mobilitetstjänster och samtidigt lagstöd att avtala om dem.

## Mina synpunkter

Stockholm har höga ambitioner om att minska utsläppen. Till år 2040 ska Stockholm vara en klimatpositiv och fossilfri stad. Till år 2030 ska staden dessutom ha en fossiloberoende fordonsflotta och vår målsättning är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri samma år. För att realisera målsättningarna krävs kraftfulla åtgärder, en del av detta är att minska utsläppen från vägtrafiken som idag står för hälften av växthusgasutsläppen. Även om de totala utsläppen från transporter har minskat med cirka 20 procent sedan år 1990, trots att befolkningen har ökat, måste utsläppen från transporter minska ytterligare för att kunna nå våra högt uppsatta mål.

Att främja mobilitetslösningar är en viktig del i detta. Det underlättar inte enbart för stockholmarna att göra klimatsmarta val utan det minskar också trängseln på våra gator. Jag välkomnar därför regeringens utredning *om stärkt planering för en hållbar utveckling* som syftar till att integrera mobilitetslösningar från start i nybyggda fastigheter. Men jag vill framhålla att utökade grundläggande krav på planläggning enligt förslaget om transporteffektivitet kan komplicera stadsbyggnadsprocessen.

Stockholm har visserligen under en längre tid redan arbetat med mobilitetslösningar i enlighet med utredningens förslag. Bland annat har staden så kallade gröna P-tal som ger möjlighet till mobilitetslösningar vid byggnationer. Det är även fastställt i kommunfullmäktiges budget 2021 att nybyggda fastigheter ska byggas med smarta mobilitets- och tillgänglighetslösningar redan från början. Genom att tydliggöra detta i lagstiftning, som föreslås i utredningen, kan stadsutvecklingsprocesserna komma att underlättas och arbetssättet utvecklas ytterligare.

Det saknas dock en del aspekter i utredningen som behöver klargöras. Bland annat lyfter stadsledningskontoret att det kommunala självstyret kan komma att inskränkas om begreppet transporteffektivitet ska utgöra en grund för att bedöma plankravet. Följaktligen kommer bedömningar av trafikförutsättningarna därför att ligga till grund för ansökningar om bygglov och förhandsbesked. Det innebär att granskningar och uppgifter om exempelvis kollektivtrafikförsörjning och liknande kommer att få betydelse för ärendets utgång. Därmed stärks trafikhuvudmännens ställning i beslut om ny byggnation. Det riskerar att innebära en kraftig inskränkning av det

kommunala självstyret då kommunerna inte är trafikhuvudmän. Att på kort tid ändra förutsättningarna inom en komplicerad process, innebär en omfattande förändring av förutsättningarna för den fysiska planeringen, som i sin tur kräver grundligare konsekvensanalyser och tid för anpassning och implementering.

Vidare behövs tydligare information om den statliga finansiering när det kommer till kommunernas merarbete. Det gäller exempelvis den systematiska uppföljningen, som förslaget förutsätter att kommuner genomför, av mobilitetslösningar och mobilitetstjänster som avtalas och används.

Jag är generellt positiv till regeringens ambitioner i utredningen, som till stor del ligger i linje med stadens ambitioner. Stockholm är en av de städer som har lyckats förena ekonomisk tillväxt med minskade utsläpp. Genom en hållbar stadsplanering kan vi stärka den utvecklingen ytterligare.

För att förslagen som presenteras i utredningen ska få genomslag på bästa möjliga sätt är det dock en förutsättning att det kommunala självstyret respekteras och att kostnader samt att förslag och begrepp konkretiseras ytterligare.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 25 augusti 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

SOU 2021:23 Delar av betänkande Stärkt planering för hållbar utveckling

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Regeringen har utsett en särskild utredare för att undersöka möjligheterna att underlätta planeringsprocesser för ett hållbart byggande. Utredningen syftar till att se över plan- och bygglagen (PBL) och genom ändringar i regelverket stärka transporteffektiviteten i stadsutvecklingsprocesser. Ändringarna i PBL ska ge 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.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med kontorsyttranden.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget 2021 ska nybyggda fastigheter byggas med smarta mobilitets- och tillgänglighetslösningar redan från början. Genom att möjliggöra för och tydliggöra detta i lagstiftningen kan stadsutvecklingsprocesserna komma att underlättas.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden i markanvisningsavtal och exploateringsavtal redan ställer krav på så kallade gröna p-tal vilket omfattar mobilitetstjänster och där syftet är att uppnå lägre p-tal generellt. Det som utredningen föreslår innebär en ambition att integrera mobilitetslösningar, mobilitetstjänster och nya transportlösningar i lagstiftningen.

Stadsledningskontoret anser att när begreppet ”transporteffektivitet” ska utgöra grund för att bedöma om plankravet utlöses så kommer bedömningar av trafikförutsättningarna utgöra grund för om ansökningar om bygglov och förhandsbesked. Det innebär att bedömningar och uppgifter om exempelvis kollektivtrafikförsörjning och liknande kommer att få betydelse för ärendets utgång. Därmed stärks trafikhuvudmännens ställning i beslut om ny byggnation, vilket riskerar att innebära en kraftig inskränkning av det kommunala självstyret då kommunerna inte är trafikhuvudmän.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget innebär en del problematik. Förslaget förutsätter att kommunerna systematiskt följer upp de mobilitetslösningar och mobilitetstjänster som avtalas och används. Till skillnad från dagens system, där en detaljplaneprocess och genomförandetid sträcker sig över en viss tid, så är mobilitetsåtgärder och tjänster inte en avgränsad insats i samband med planläggningen utan en del av genomförandet av detaljplanen. Därmed kräver åtgärderna och insatserna en aktiv avtalsuppföljning och därmed mer resurser över tid jämfört med nuvarande förutsättningar.

Stadsledningskontoret ser generellt positivt på syftet med förslag till förändringarna i lagstiftningen gällande mobilitetsåtgärder som underlättar för stadsutveckling men anser att förslaget inte är tillräckligt utrett, framför allt utifrån konsekvenser för inskränkningen i det kommunala självstyret, kostnader för kommuners merarbete samt förslagets påverkan på planeringstiderna i stadsutvecklingen.

Stadsledningskontoret konstaterar att Finansieringsprincipen innebär att inga nya obligatoriska uppgifter från staten får införas utan medföljande finansiering till kommunerna. När det gäller konsekvensbedömningen för kommunernas merarbete saknas det ekonomiska bedömningar avseende statens finansiering av förslagen.

## Exploateringskontoret

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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 klagörande 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.

## Stadsbyggnadskontoret

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret redogör inledningsvis för sina övergripande reflektioner, kommenterar sedan de förslagna ändringarna paragraf för paragraf och gör därefter en sammanfattande analys.

### *Övergripande synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret har god kunskap om bakgrunden till utredningen samt de ambitioner som den ger uttryck för, nämligen att möjliggöra en planering som kan anpassas till ändrade behov och nya transportmönster. Utredningens ambitioner och resonemang är i dessa delar i enlighet med översiktsplanen för Stockholm, liksom i överensstämmelse med stadens beslutade ambitioner i policydokument och dylikt. Att utnyttja befintlig infrastruktur är exempelvis en grundläggande utgångspunkt i översiktsplanen för Stockholm. Utredningen avspeglar också att praktiska lösningar redan prövas/har prövats inom ramen för nuvarande lagstiftning. Det som utredningen föreslår innebär en ambition att integrera mobilitetslösningar, mobilitetstjänster och nya transportlösningar i lagstiftningen. Förslagen inrymmer emellertid, enligt

kontorets mening, ett antal problematiker som är otillräckligt utredda och vars konsekvenser inte är tillräckligt belysta.

Förslaget presenteras som att det innebär en kunskapsuppbyggnad, samt en ytterligare valbar möjlighet för kommunerna. Som planerings- och byggprocessen samt ramlagstiftningen i PBL fungerar, med avvägningar utifrån aktuella förutsättningar samt ett överprövningssystem för att säkerställa rättssäkerhet, så kommer i praktiken ett förhållningssätt att behöva bli rådande. Det följer naturligt av att den nya möjligheten knyts till lagstiftningens tvingande bestämmelser och därmed blir styrande för samtliga PBL-ärenden samt kommer att utgöra en överklagandegrund genom hela PBL-processen och i alla dess led. En praxis kommer därmed med nödvändighet att behöva utvecklas.

Utredningen har inte heller kopplat de resonemang som förs till propositionen 2020/21:174 rörande genomförandet av MKB-direktivet i PBL. Där definieras bland annat vad som betraktas som stadsbyggnadsprojekt i PBL, kraven på transparens samt miljöorganisationers talerätt.

Konsekvensutredningen innehåller enligt kontoret vidare brister då den inte fullt ut klarlagt med övriga rättsområden. Inte heller har det analyserats vad förslagen får för praktiska konsekvenser i den operativa myndighetsutövningen. Inte minst kopplingen mellan den civilrättsliga och offentligrättsliga tillämpningen, samt följeffekterna av det system som beskrivs, behöver studeras ytterligare.

Stadsbyggnadskontoret finner det också anmärkningsvärt att det presenteras vad som framstår som grunden för ett nytt sammanhängande system för planering och bebyggelse, som rör många olika verksamheter genom hela samhällsbyggnadssystemet, men regeringen bara efterfrågar yttranden över delar av förslaget. I själva verket innebär utredningens förslag att transportsystemet, snarare än markanvändningen, blir utgångspunkt för den fysiska planeringen. Det i sin tur innebär också en kraftig förskjutning av tyngdpunkten i den fysiska planeringen från kommunerna till de statliga och regionala trafikhuvudmännen.

Ändringarna i lagstiftningen avses träda i kraft i mitten av 2022. De första mobilitetskartläggningarna ska dock inges från alla berörda fastighetsägare till Boverket först i slutet av 2022. Det innebär att kommunernas byggnadsnämnder kommer att sakna underlag för att beakta mobilitetsåtgärder. Det gäller dels i bygglovsärenden där de nya bestämmelserna kommer att utgöra en bedömningsgrund vid bygglovsprövningen från mitten av 2022, när inte specifika villkor angivits explicit i planhandlingarna utan dessa avsetts hanteras i bygglovsprövningen. Det gäller dels i detaljplanering där kommunens avvägningar kan komma att ifrågasättas, utifrån transporteffektivitetskravet och utifrån uppgifter om helhetsituationen. Oaktat att dessa inte funnits tillgängliga för kommunen under beredningen, och kommunen därför inte kunnat beakta helhetsbilden, kan dessa ändå utgöra grund för att ifrågasätta planförslaget inför antagandet eller vid överklagande av ett antagandebeslut.

*Synpunkter på förslagen om förändringar i PBL*

## **1 kap. 4 §**

*Paragrafen innehåller begreppsdefinitioner. Enligt förslaget förs definitioner av "mobilitetsåtgärder" och "mobilitetstjänster" in.*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de grundläggande begreppen är så vida att de blir otydliga. De föreslagna definitionerna riskerar därför att inte vara tillräckliga för att säkerställa effektivitet och tydlighet i myndighetsutövningen samt rättssäkerhet. Denna otydlighet får till följd att det blir svårt för kommunerna att bedöma om kraven är uppfyllda, vilket i sin tur ökar risken för att kommunernas beslut upphävs efter överprövning. Vidare medför otydligheten att det kommer att vara betungande och komplicerat att följa upp, utreda och avgöra ärenden inom ramen för tillsyn enligt PBL.

Därutöver kommer kommunerna att ytterligare behöva säkerställa avtalsrättslig kompetens. Detta för att kunna följa upp och utreda avtalsrättsliga frågor, både för de egna civilrättsliga åtagandena och inom ramen för de offentligrättsliga skyldigheterna.

## **2 kap. 3§**

*Förslaget innebär att ”transporteffektivitet” förs in som ett explicit, självständigt grundläggande krav vid planläggning.*

Stadsbyggnadskontoret vill uppmärksamma att detta även kommer att innebära att en ny grund för att överklaga beslut om antagande av detaljplan införs.

I förslaget konkretiseras/förtydligas begreppet ”transporteffektivitet” så att det innebär att fyra aspekter ska främjas. Det handlar om att: 1) minska behovet av transporter, 2) nyttja befintlig infrastruktur bättre, 3) åstadkomma en likvärdig tillgänglighet till olika trafik- och fordonsslag, samt 4) skapa förutsättningar för energieffektivare och mer miljövänlig fordonstrafik.

Eftersom alla dessa aspekter, genom införandet av termen ”transporteffektivitet” i 2 kap. 3 §, kommer att vara grundläggande krav på planläggning medför det att alla dessa aspekter också kommer att utgöra grund för att överklaga beslut. Ett sådant överklagande kan exempelvis komma att grundas på att de fyra aspekterna inte är tillräckligt utredda, att ett ställningstagande inte är tillräckligt motiverat utifrån de fyra aspekterna eller att det gjorts en felbedömning utifrån någon av de fyra aspekterna. Mot denna bakgrund bedömer kontoret att trafikhuvudmännen kommer att få en starkare ställning i samband med planläggning såväl i befintlig bebyggelsemiljö som vid planering av ny sådan. Det bedöms dessutom öka ledtiderna i all planering, liksom genom hela rättskedjan. Både till följd av ökade grunder för att överklaga, men också till följd av ökade utrednings-, redovisnings- och motiveringsbehov. (Det är en bedömning som delas av MMD.)

## **2 kap. 5 §**

*”Transporteffektivitet” läggs med detta förslag till som en bedömningsgrund vid lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk, både vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked.*

Vad kontoret ovan framhållit beträffande den föreslagna nya lydelsen av 2 kap. 3§ gör sig gällande även beträffande denna bestämmelse.

Ändringen innebär att befintlig infrastruktur kommer att tillmätas större betydelse vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked. Kontoret vill framhålla att detta kommer att medföra att andra aktörer, exempelvis trafikhuvudmän, får ett större inflytande över dessa ärenden än vad som är fallet idag.

## **2 kap 6 §**

*”Transporteffektivitet” läggs med detta förslag till som bedömningsgrund avseende de närmare kraven på placering och utformning av bebyggelse och byggnadsverk, liksom ärenden om planläggning, bygglov och avseende åtgärder som inte kräver lov.*

Vad kontoret ovan framhållit beträffande den föreslagna nya lydelsen av 2 kap. 3§ gör sig gällande även beträffande denna bestämmelse.

## **2 kap. 7 §**

*Förslaget innebär att ”mobilitetsåtgärder” införs som ett explicit allmänt intresse.*

Förslaget medför även att det tillkommer ytterligare ett allmänt intresse som sakägare och övriga intressenter kan åberopa. Till detta kommer att, som kommunen ovan framhållit, definitionen av mobilitetsåtgärder är otydlig vilket försvårar för kommunen att bedöma om kravet är uppfyllt. Det kommer att krävas vägledning genom praxis beträffande vad som krävs för att uppfylla kraven i bestämmelsen.

## **4 kap. 2 § (synpunkter ej efterfrågade)**

*”Transporteffektivitet” föreslås här utgöra grund för att bedöma om plankravet utlöses.*

Tillägget av termen ”transporteffektivitet” får till följd att en bedömning av trafikförutsättningarna ska göras vid prövningen av ansökningar om bygglov och förhandsbesked. Det innebär att uppgifter om exempelvis kollektivtrafikförsörjning och liknande kommer att få betydelse för ärendets utgång. Därmed riskerar trafikhuvudmännen att få större inflytande i beslut

om nybyggnation, på bekostnad av kommunens planmonopol. Det kan exempelvis ske genom att utbudsplanering, linjeomläggningar och ändrade sträckningar tillmäts betydelse.

#### 4 kap. 6 §

*Förslaget innebär att kommunerna får möjlighet att införa markreservat för "anläggningar för leveranser".*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta behov – "anläggningar för leveranser" - redan finns tillgodosett i dagens lagstiftning, då det inryms i "väg- och trafikanläggningar".

#### 4 kap. 13 §

*Förslaget innebär att den idag gällande begreppsapparaten (utrymme för parkering, lastning och lossning) ersätts med "mobilitetsåtgärder".*

Stadsbyggnadskontoret menar att begreppet "utrymme", som i dag avser en viss bestämd yta och placering för dessa funktioner, ersätts med ett ospecificerat "utrymme" och belägenhet, för ett möjligt knippe av olika funktioner av olika karaktär, innebörd och beskaffenhet. Dessa kan också utgöras av civilrättsliga avtal om tjänster och liknande.

Stadsbyggnadskontoret bedömer vidare att det reser två huvudsakliga problem. Dels att begreppet "utrymme", liksom de krav på detaljplanen som bestämmelsen omfattar, blir otydligt och öppnar för en mängd möjliga tolkningar och invändningar. Dels att ett eventuellt avtal, som uppfyllandet av kravet vilar på, inte är beständigt över tid och därmed saknas tidpunkt när planen kan sägas vara (eller inte vara) genomförd. Därmed uppkommer en instabilitet i både detaljplanen, dess genomförande samt förutsättningarna för uppföljningen av planen under tiden fram till dess den upphävs eller ändras. Likaledes riskerar den föreslagna konstruktionen att genomförandet och genomförandeförutsättningarna blir svåra att bedöma i efterföljande tillståndsprövningar utifrån bland annat PBL och fastighetsbildningslagen. Eftersom civilrättsliga avtal, till skillnad från myndighetsbeslut, inte är beständiga utan kan omvandlas, ersättas eller upphöra på frivillighetens grund, både till följd av vilja eller olika omständigheter, så blir det också en mycket stor utmaning för byggnadsnämnden att säkerställa att detaljplanen efterlevs i kommande tillståndsprövningar och genom den obligatoriska tillsynsverksamheten.

En ytterligare omständighet är att, eftersom avtalet både har en civilrättslig grund och är del av en offentligrettslig myndighetsutövning, det också kommer att utgöra en mindre risk och kostnad för enskilda avtalsparter att vända sig till byggnadsnämnden istället för till tingsrätten i händelse av tvist.

#### 4 kap. 14 §

*Förslaget innebär att en ny punkt 2 införs som anger att kommunen i en detaljplan får bestämma att lov eller startbesked för en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning endast får ges under förutsättning att en mobilitetsåtgärd som kommunen inte ska vara huvudman för har säkerställts. Säkerställande kan exempelvis ske genom att byggherren i avtal förbinder sig till att åtgärden kommer att genomföras om detaljplanen antas och bygg-lovhandlingarna innefattar den tänkta åtgärden.*

Möjligheten att i detaljplanen föra in villkor för lovgivning och startbesked är idag en viktig del i detaljplaneprocessen. Det är ett användbart redskap för att säkerställa att mark, som vid tiden för planläggning inte är lämplig för sitt ändamål, ska kunna bli lämplig till genomförandet. Detta kan exempelvis ske genom marksanering. I takt med att fler och fler krav på utredningar och beaktande av nya aspekter, ofta med krav på en hög detaljeringsgrad, successivt har förts in i planeringsprocessen så har möjligheten att villkora lov blivit ett allt viktigare instrument.

Förslaget inför möjligheten att uppställa krav på att en "mobilitetslösning som inte kommunen ska vara huvudman för har säkerställts" som ett villkor för lov och startbesked. Kontoret anser att denna möjlighet har ett vällovligt syfte och kommer att kunna lösa ett antal utmaningar som kommuner idag möter, inte minst vid stadsutveckling i täta och komplexa miljöer.

Kontoret ser dock också att det kommer att medföra två ytterligare aspekter och därpå följande utmaningar för kommunerna som i dagsläget inte beaktas eller klarläggs. För det första



kommer det att kräva en avtalskompetens för bedömningen av om ett villkor är uppfyllt eller inte, och därmed om en ansökan är planenlig eller inte. Det följer av att mobilitetsåtgärden, och därmed även avtalet, måste vara säkerställd inför ett positivt beslut om lov eller startbesked. För det andra utgör detaljplanen en utgångspunkt för lov eller startbesked till dess planen upphävs eller ändras. Avtal är dock inte beständiga på samma sätt (vilket utredningen också framhåller de positiva aspekterna av). De kan, om parter är överens, upplösas. Avtal kan också bli föremål för tolkningar och tvist, utanför PBL-systemet eller andra offentlighetsrättsliga sammanhang, som i sista hand avgörs genom civilrättsliga processer mellan parterna i domstol. Utgångspunkten är att det främst är en angelägenhet för parterna. Inom detaljplanering, bygglovsprövning och prövning av startbesked ska dock alla berörda intressen, enskilda liksom allmänna, beaktas och avvägas. Det betyder att avtalet samtidigt blir en fråga även för boende, miljöorganisationer, angränsande sakägare och ibland en större allmänhet. Det kan få flera konsekvenser. För det första kan avtalets innehåll och konstruktion ifrågasättas och prövas genom överklaganden i samband med tillståndsgivning, både utifrån civilrättsliga och innehållsliga aspekter, eftersom båda dimensionerna måste uppfyllas för att säkerställa en lösning. Dessa frågor måste då kunna bedömas och prövas av berörda myndigheter och domstolar. För det andra utgör planen en utgångspunkt för bedömning både vid tillståndsgivning och tillsyn så länge planen är gällande. Det innebär att när nya tillstånd söks, eller planenligheten ifrågasätts genom tillsynsanmälningar, så ska villkoret prövas igen. Är avtalet då existerande, så som det beskrivs i planhandlingarna och som det såg ut vid planens genomförande, så är planen uppfylld. Oavsett hur verkligheten ser ut eller har förändrats. Avtal ska följas, utifrån de förutsättningar som gällde vid avtalets tecknande. Å andra sidan, om inget avtal existerar, eller avtalet har förändrats, så uppkommer en planstridighet. Den situationen kan uppkomma genom ett frivilligt upplösande av avtalsförhållandena, genom konkurser eller genom att parter av andra skäl förhindras att uppfylla sina förpliktelser. Vad som är giltiga eller ogiltiga skäl avtalsrättsligt avgörs i slutändan i civilrättslig prövning. Genom kopplingen till den offentlighetsrättsliga prövningen måste detta dock också kunna bedömas av byggnadsnämnderna, genom kompetens avseende avtalsuppföljning och civilrättsliga villkor, så långt att det kan sägas ha säkerställts. Det gäller även under genomförandeprocessen. Ett ändrat förhållande kan innebära att ett givet bygglov varit korrekt, men att slutbesked inte kan ges om ett avtalsförhållande har ändrats.

#### **4 kap 33 § (synpunkter ej efterfrågade)**

*I utredningen föreslås att "transporteffektivitet" införs som ett krav på redovisning i planbeskrivningen. Det innebär att planbeskrivningen - förutom annat - måste redovisa hur detaljplanen uppfyller de fyra aspekterna att 1) minska behovet av transporter, 2) nyttja befintlig infrastruktur bättre, 3) åstadkomma en likvärdig tillgänglighet till olika trafik- och fordonsslag, samt 4) skapa förutsättningar för energieffektivare och mer miljövänlig fordonsstrafik.*

Förslaget innebär även en ytterligare grund för ifrågasättanden, överklaganden och krav på redovisningar från alla berörda i planprocessen. Det innebär att sakägare (boende, miljöorganisationer, grannar, mm), myndigheter och domstolar kommer att kunna hävda både felbedömningar i intresseavvägningarna, otillräckliga motiveringar och/eller formella brister i handläggningen (som felaktigt förfarande eller otillräckliga utredningar) utifrån dessa fyra aspekter av transporteffektivitet. Anses planbeskrivningen inte möta kraven, eller kommunen inte kan visa att så är fallet, innebär det att bristen måste avhjälpas innan planen kan antas. För att detta inte ska tynga planprocessen ytterligare krävs att begrepp och definitioner är tydliga och inte öppnar upp för stora osäkerheter som successivt måste klarläggas genom praxis. Kontoret anser att nuvarande förslag inte är tillräckligt tydligt i sina definitioner av centrala begrepp.

Kontoret vill också framhålla att detta, tillsammans med de nya föreskrifterna för planbeskrivningar som anger att planbeskrivningen inte får hänvisa till sidodokument, innebär att planbeskrivningen – för att uppfylla motiveringskravet – också måste innehålla det civilrättsliga avtalets förutsättningar, innehåll och genomförbarhet. Detta trots att det till stora delar ligger på avtalsparterna att säkra och äga detta. Denna beskrivning av avtalet ska sedan också utgöra utgångspunkt för tolkningen av planen under hela dess livstid.

## 6 kap. 40 §

*Förslaget innebär att exploateringsavtal ska kunna innefatta mobilitetslösningar och mobilitetstjänster. Dessa ska dock inte vara ett krav för ett genomförande av planen, enligt förslaget.*

Kontorets bedömning är att förslaget är lovvärt genom att det vill öppna för möjligheten att beakta moderna tekniklösningar och nya transportlösningar för att fylla allmänna och enskilda behov samt ökar kommunens möjligheter att använda exploateringsavtal. Kontoret vill dock framhålla att det förutsätter att kommunen systematiskt följer upp de mobilitetslösningar och mobilitetstjänster som avtalas och används. Till skillnad från dagens system, där en detaljplan (oftast) genomförs inom en viss tid och sedan överlämnas till förvaltning, är åtgärder och tjänster inte en avgränsad insats i den fysiska miljön. Därmed kräver de en aktiv avtalsuppföljning. Kontoret vill också flagga för att allmänhet, sakägare och andra intressenter sällan skiljer på obligatoriska och frivilliga inslag i stadsutvecklingen. Det finns därför en stor sannolikhet att även ej bindande åtaganden betraktas som sådana. Särskilt om de aktualiseras i ett sammanhang där de sammanblandas med andra obligatoriska åtgärder för att tillgodose allmänna och enskilda intressen. Det finns därför en stor sannolikhet att det kommer att kunna innebära en ökad belastning på kommunernas tillsynsverksamhet, som då måste utreda om existens eller icke-existens av åtgärder och tjänster utgör avvikelser från den detaljplan inom ramen för vilken exploateringsavtalet ingicks. I detta sammanhang bedömer kontoret att, för Stockholms del, både exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden behöver utveckla sina avtalsrättsliga resurser, både avseende kompetens och handläggning. Dessa bör också utvecklas på ett sätt så att en harmonisering av perspektiv uppnås, utan att opartiskhet och objektivitet kan ifrågasättas.

## 8 kap. 9 §

*Förslaget innebär att hela begreppsapparaten (utrymme för parkering, lastning och lossning) ersätts med "mobilitetsåtgärder", även inom bygglovsärenden.*

Förslaget innebär enligt stadsbyggnadskontoret att begreppet "utrymme", som i dag avser en viss bestämd yta och placering för dessa funktioner, ersätts med ett "utrymme" med ett mindre specificerat syfte och belägenhet, för flera möjliga funktioner av olika karaktär, innebörd och beskaffenhet. Dessa kan också utgöras av avtal om tjänster och liknande. Kontoret bedömer att det, bland annat utifrån den vida definitionen, kommer att innebära en utmaning att pröva detta.

## 8 kap. 10 §

*Här föreslås att "mobilitetsåtgärder" ersätter "parkering, lastning och lossning av fordon" i tillståndsgivning avseende bebyggda tomter.*

Kontoret menar att, eftersom paragrafen avser bebyggda tomter, utredningen brister i att den inte tydligt redovisat hur byggnadsnämnderna ska förhålla sig till redan fattade, gynnande beslut som vunnit laga kraft och där fastigheter givits rättigheter. Om en tomt bebyggs utifrån vissa förutsättningar och sakförhållanden, där även andra intressenter berörs av åtgärden, så kommer förändringar som sker i en del av ett område att kunna påverka andra delar av samma område, fastighetsägare och jämställda intressenter. En vidgning av definitionen av vad kravet åsyftar, till att omfatta flera möjliga åtgärder av olika art, innebär att det kommer att kunna innebära konflikter och komplicerade analys- och utredningskrav när en handläggare ska bedöma i vilken grad en ändring påverkar intressenter.

Kontoret konstaterar också att PBL:s begreppsliga koppling till väglagstiftningen riskerar att brytas med detta förslag, eftersom även utrymmen för förvaring av varor mm inbegrips i kravet.

### *Sammanfattande synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse och sympati för de ambitioner som utredningen ger uttryck för. Det svarar mot ett behov, eftersom det delvis behandlar företeelser som redan exi-

sterar i många kommuner. Att på kort tid ändra förutsättningarna inom en komplicerad process, med många intressenter och beroenden, inom ramen för en ramlagstiftning där överprövningar är frekventa, utan tillräckliga konsekvensbedömningar är dock mycket riskfyllt.

De exempel som finns på användande av mobilitetslösningar och mobilitetstjänster har prövats inom ramen för den nuvarande lagstiftningen som har utgjort en förutsättning, med de begränsningar det inneburit. Den existerande fysiska planeringen har därmed alltid utgjort en grundläggande förutsättning. Genom att göra mobilitetslösningar, mobilitetstjänster och civilrättsliga avtal till en central del av prövningarna utifrån PBL så utgör inte längre den fysiska planeringen grundläggande utgångspunkt. Tillhandahållandet av mobilitetslösningarna och mobilitetstjänsterna blir en central del av planeringen. Säkerställandet av dessa, gentemot alla berörda intressenter och rättighetshavare, blir sedan enbart de kommunala byggnadsnämndernas ansvar (till dess planerna ändras eller upphävs). Det innebär en omfattande förändring av förutsättningarna för den fysiska planeringen som i sin tur kräver grundligare konsekvensanalyser och tid för anpassning och implementering. I förlängningen krävs sannolikt, för att realisera ambitionerna, ett korresponderande samhällsuppdrag till trafikhuvudmännen och transportsektorn som motsvarar den centrala ställning deras verksamhet avses få i planeringen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de nu föreliggande förslagen, om de genomförs, kommer att innebära följande konsekvenser:

- En ökad mängd överprövningar.
- Ett kraftigt ökat utredningsbehov, avseende förhållanden som kommunen inte har rådighet över eller kompetens inom, både inom planering, beslut om bygglov och startbesked samt inom tillsynsverksamheten.
- En stärkt ställning för trafikhuvudmännen (och motsvarande försvagning av kommunernas ställning).
- Ett kraftigt ökat kompetensbehov avseende civilrättsliga och avtalsrättsliga frågor för kommunernas planeringsverksamhet, bygglovsverksamhet och tillsynsverksamhet.
- Ett kraftigt ökat resursbehov för kommunernas obligatoriska och skattefinansierade tillsynsverksamhet utifrån PBL.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för de ambitioner som ligger bakom förslagen men anser att de kräver grundligare utredningar innan de kan genomföras.

## Miljöförvaltningen

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 24 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

En mer transporteffektiv samhällsstruktur är en väsentlig förutsättning för att uppnå flera av de nationella miljö- och klimatmålen. Mobilitetsfrågorna synliggörs enligt MHN inte tillräckligt i dagens detaljplaneprocess. MHN:s uppfattning är att det i Stockholm främst är på stadens mark samt i de så kallade miljöprofilområdena samt i större programområden som frågan lyfts. MHN är därför positiv till att det tas fram styrmedel inom PBL som möjliggör en förstärkning av mobilitetsfrågorna i planeringsprocessen.

De förslag som ges stärker det arbetssätt som Stockholms stad sedan flera år gradvis utvecklat med gröna p-tal som låter byggherrar och mobilitetsaktörer medverka i omställningen. Förslagen ger staden fler och tydligare styrmedel samt verktyg för uppföljning. Förslagen stärker möjligheterna att även arbeta strategiskt med mobilitetslösningar i befintligt bostadsbestånd, vilket trots allt är den stora delen av fastigheterna i Stockholm.

Förslagen stärker möjligheterna att:

- i högre grad planera mobilitet på kvartersnivå, stadsdelsområdesnivå eller för hela stadsdelar.
- öka kännedomen om rådande tillgång på såväl parkering som mobilitetstjänster, och ger därmed även möjlighet till betydligt träffsäkrare analyser och utvärderingar av tillämpade strategier.
- förskjuta det stora fokus på privatägda bilar i nuvarande PBL och bidrar till att minska klyftan mellan satsningar på egen bil och satsningar på gång- cykel och kol-

lektivtrafik. Med förslagen kan ett liv utan egen bil men med ”bil ibland” bli ett realistiskt alternativ med fortsatt god mobilitet för betydligt fler stockholmare.

#### *Synpunkter på författningsförslagen*

1. Två förslag i fjärde kapitlet PBL 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. Regeringen önskar inga synpunkter på dessa förslag. MHN är dock positiv till båda dessa förslag då de möjliggör att frågor avseende transporteffektivitet bevakas i större utsträckning i detaljplane-processen än idag. Utformningen av planområdet är en förutsättning för hur området kan möjliggöra transporteffektivitet.
2. Ändringar i fjärde och sjätte kapitlet PBL som ger kommuner ökade möjligheter att säkerställa att planerade och överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs, samt möjligheter att i exploaterings-avtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Kommunen får även möjlighet att villkora bygglov och startbesked med att mobilitetstjänster säkerställs. Med mobilitetstjänst avses tjänst för persontransporter eller för leverans och tillfällig förvaring av varor. MHN är positiva till förslaget då det inte bara är de fysiska förutsättningarna i detaljplanen som måste säkerställas för att möjliggöra mobilitetsåtgärder. Det krävs även att det säkerställs att det finns aktörer som kan genomföra åtgärderna. Dessa träffade överenskommelser angående mobilitetstjänster behöver vara flexibla eftersom utbudet av mobilitetstjänster är snabbt föränderligt.
3. En ny lag föreslås gällande kartläggning av mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster som möjliggör uppföljning av åtgärder under förvaltningsskedet. Detta främjar tillgång till mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster samt hushållning med mark och stadsmiljö. Detta förslag önskar regeringen inga synpunkter på. MHN är dock starkt positiv till detta förslag då dessa kartläggningar tillgängliggjorda på rätt sätt skulle vara ett mycket användbart redskap i kommunernas planeringsprocess samt övergripande mobilitetsarbete. De skulle t ex starkt underlätta kommunens möjlighet att ta ett mer samlat grepp för god mobilitet utgående från kvarter, stadsdelar eller ännu större områden, istället för att som idag fokusera på enskilda fastigheter. De skulle också skapa den så efterfrågade möjligheten att se hur såväl avtalade och villkorade mobilitetsåtgärder, som parkering utvecklas, utökas eller försvinner över tid. Förvaltningen ser därför mycket positivt på att
  - Mobilitetskartläggningar föreslås.
  - Att resultatet av kartläggningarna ska synliggöras och delges såväl boende som kommun samt användas vid t ex försäljningar.
  - Att kommuner ska få ta del av statistiken.

Förvaltningen delar utredningens bedömning att dessa kartläggningar kan göras av fastighetsägaren själv utan anlitande av särskild konsult eller certifierad expert. (jämför t ex fastighets-taxeringen som sker digitalt och med tidigare års uppgifter förifyllda). Det faktum att kartläggningarna ska anslås och synliggöras för boende, anges vid överlåtelse etc. bidrar till att en form av allmän granskning av kartläggningens överensstämmelse med verkligheten sker vilket bör borga för att kartläggningarna är korrekta. Görs resultaten och olika bearbetningar av dem dessutom allmänt tillgängliga hos den ansvariga myndigheten tillkommer även möjligheten för andra samhällsaktörer att granska dem. Det ger vidare potentiella bostadsköpare en rättvisande bild av såväl parkeringstillgång som utbud av mobilitetstjänster i det tilltänkta boendet.

Stockholms stad har erfarenhet av rapportering av mobilitetsåtgärder i vår uppföljningsportal. Erfarenheterna därifrån visar att för att på riktigt bli användbart behöver inrapporterad data även tillgängliggöras i aggregerad form (områdesvisa snittvärden, täthetskartor och lokaliseringsskator för parkering och olika mobilitetstjänster t ex). Den myndighet som blir mottagare av kartläggningarna bör därför även skapa möjligheter att presentera det mobilitetsutbud – inkl. parkeringsutbud – som rapporteras i kartläggningarna - t ex som kartsikt. Antingen

genom att publicera uppgifterna som öppna data och eller t ex publicera täthetskartor för olika parametrar. Med en sådan lösning skulle ett mycket kraftfullt underlag skapas som stöder kommuners intention att följa och planera för ett transporteffektivt samhälle. I utredningen föreslås dessutom att regeringen tar fram en nationell strategi för hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur. Syftet är att höja kunskapsnivån kring transporteffektivitet och rumslig struktur.

MHN är positiv till framtagandet av en sådan strategi då nämnden ser ett behov av att öka kunskapen inom området. Det behövs mer förslag på konkreta åtgärder för att öka transporteffektiviteten. Längre har diskussionerna i detaljplaneprocessen främst handlat om tillgången till cykelparkeringar samt cykelvägar. Diskussionen måste breddas och även innefatta mer övergripande frågor som hur områdets struktur möjliggör ett effektivt transportsystem, hur man kan arbeta med olika logistiklösningar, mobilitetshubbar m.m.

#### *Övriga synpunkter på utredningen*

För att sprida kunskapen om mobilitet nationellt ser MHN gärna att olika planeringskoncept testas i Sverige, som exempelvis 15-minuters staden. Denna handlar om att skapa kvarter och stadsdelar där allt invånarna behöver nå ligger inom en kort promenad eller cykeltur bort.

MHN delar den uppfattning som framkommer i utredningen om att det delade och det gröna behöver ses som norm framför det ägda och det ohållbara. MHN delar också uppfattningen om att detta kräver förändringar på flera plan, från lagstiftningen som anger kraven på parkering, till skäliga avgifter på parkering, till krav på införandet av åtgärder för transporteffektivitet/mobilitetsåtgärder som håller över tid.

I utredningen framgår att regeringen bedömer att kommuner och regioner har en viktig roll när det gäller att verka för att nå de klimatpolitiska målen och att det skulle kunna tydliggöras att kommuner ska ha möjlighet att avstå från att kräva att det finns utrymme för bilparkering om transportbehoven kan tillgodoses på annat sätt. MHN instämmer med detta och välkomnar att detta gör det lättare att godkänna planer med fastigheter utan utrymme för parkering av privata bilar. Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel samt resemonster. Dock saknar många kommuner förlitliga uppgifter om antalet parkeringsplatser inom det befintliga fastighetsbeståndet och inom sina kommungränser. Nya verktyg och angreppssätt krävs, till exempel måste det möjliggöras att se fordonsparkeringsfrågan på områdesnivå och inte bara i varje fastighet för sig. Det måste dessutom möjliggöras att samordna fordonsparkering på områdesnivå och inte bara i varje fastighet för sig.

MHN är också positiva till förslaget att det i 8 kap. 9 § 4 PBL, som idag stadgar att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, ska införas en ändring som innebär att orden parkering, lastning och lossning byts ut mot mobilitetsåtgärder. Parkering, lastning och lossning ingår i mobilitetsåtgärder.

Bilpoolsutredningen konstaterar att tillgång till parkeringsplatser är central för att främja bilpools och föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. MHN delar denna uppfattning. Genom att växla över en del av gatemarken från boendeparkering till bilpools-parkering skulle effekten bli att tillgången till bil ökar samtidigt som gatemark frigörs och kan nyttjas för annat som exempelvis torg och park.

IVL redovisar i sin rapport hur godstransporter kan integreras i planeringsprocessen genom att riktlinjer för godstransporter tas fram och tillämpas genom en logistikutredning som kommunen genomför i samverkan med fastighetsägaren i samband med planläggning. En sådan utredning kan utmynna i en projektspecifik lösning som beskriver utrymmet för logistikinfrastrukturen och lämpliga logistikåtgärder för fastigheten och stadsdelen. MHN delar uppfattningen om att en logistikutredning behövs i planprojekt där mycket transporter förekommer.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är positiva till förslaget då det är i linje med kontorets ambitioner om att göra det lättare att gå, cykla och åka kollektivt samt att gynna mobilitetsåtgärder och mobilitets-tjänster. Det ger större utrymme att planera för mobilitetstjänster och samtidigt lagstöd att av-tala om dem. Idag är det svårt att säkerställa hur specifika utrymnen nyttjas avseende mobili-tetstjänster i nya områden. Genom avtal för mobilitet i överenskommelse om exploatering blir det därför lättare att säkerställa hur Stockholms stad, byggherrar och fastighetsägare kan sam-arbeta. Hur avtalen ska utformas behöver dock utredas liksom konsekvenserna om de inte följs.

Förslagen stärker det arbetssätt som Stockholms stad sedan flera år gradvis utvecklat med gröna p-tal. Förslagen ger även staden fler och tydligare styrmedel och verktyg för uppfölj-ning. Förslagen stärker möjligheterna att:

- i högre grad planera mobilitet på kvartersnivå, stadsdelsornrådesnivå eller för hela stadsdelar.
- ökar kännedomen om rådande tillgång på såväl parkering som mobilitetstjänster, och ger därmed även möjlighet till betydligt träffsäkrare analyser och utvärderingar av tillämpade strategier.
- minskar fokus på privatägda bilar i nuvarande PBL och bidrar till att minska klyftan mellan satsningar på egen bil och satsningar på gång- cykel och kollektivtrafik. Med förslagen kan ett liv utan egen bil men med "bil ibland" bli ett realistiskt alternativ med fortsatt god mobilitet för betydligt fler stockholmare.

#### *Hänsyn till transporteffektivitet*

Två förslag i fjärde kapitlet PBL innebär att kommunen ska ta hänsyn till transporteffektivitet vid bedömningen av om det krävs detaljplan för sammanhållen bebyggelse och att planbe-skrivningen ska innehålla en redogörelse för hur planer uppfyller kraven på transporteffektivi-tet.

Trafikkontoret är positiva till båda dessa förslag då de möjliggör att frågor avseende trans-porteffektivitet bevakas i tidigt skede och i större utsträckning i detaljplaneprocessen än idag. Placering av bebyggelse i förhållande till infrastrukturen och utformningen av planområdet är en förutsättning för hur området kan möjliggöra transporteffektivitet i slutändan.

#### *Förvaltning och uppföljning*

Förvaltningsskedet och långsiktigheten i mobilitetsåtgärderna och tjänsterna är viktigt för om delningsekonomin ska fungera ändamålsenligt. Den förslagna lagen om mobilitetskartlägg-ning är därmed en viktig pusselbit. Kommuner kan redan i dagsläget, genom exploateringsav-tal och flexibla p-normer genomföra goda möjligheter för mobilitetsåtgärder. Svårigheten har bl.a. varit att få lönsamhet i dem och att de som flyttar in är villiga och medvetna om att det inte finns samma möjligheter till att ha en privatägd bil. Den privatägda bilen parkeras då istället i något närliggande område eller hos någon man känner alternativt krävs av kommu-nen att i efterhand tillskaffa parkeringsplatser. Andra svårigheter har varit att få lönsamhet i vissa bilpooler och att lådcyklar mm inte ersätts tillräckligt fort vid t.ex. skadegörelse eller stöld. Dessa brister i processen måste undvikas. Precis som utredningen föreslår kan detta gö-ras med stimulansåtgärder, bidrag och stöd i omställningen så att framväxten av olika lös-ningar främjas och att det finns incitament att testa nytt och vara innovativt samt att en lag in-förs så att mobilitetsåtgärderna följas upp och att en långsiktighet säkerställs.

I de detaljplaner där staden har ställt krav på energiförbrukning har uppföljningen visat sig ovärderlig. I projekteringsskedet har kraven uppnåtts och byggherren kan fortsätta enligt plan. Däremot har det visat sig i uppföljningen att byggnaderna inte var så energieffektiva som be-räknat. Då har byggherren i efterhand fått möjlighet att korrigera för det och hitta lösningar för att tillgodose kraven. Det är en lärdom att ta med sig även i det här arbetet. Mobilitetsåtg-ärderna behöver fungera på lång sikt och ge den effekt som eftersträvas. Människors resva-nor och bilinnehav måste därför följas upp och krav som understödjer omställningen till delad ekonomi måste uppfyllas av byggherren men det måste också finnas en förståelse bland bo-ende och förvaltare för att det långsiktigt ska bli hållbart.

#### *Hela kedjan viktig i en omställning*

Det blir viktigt att hela kedjan från lämplighetsprövning av byggande till förvaltning genom-förs enligt utredningens förslag och inte endast ändringarna i PBL. Utredningen visar på kom-

plexiteten i frågan, många aktörer måste samverka för att skapa transporteffektiva och långsiktigt hållbara lösningar. Hela kedjan måste fungera. Från bostadspolitik, var och hur vi bygger bostäderna, genom den goda dialogen med byggherrar, välskrivna exploaterings- och följ-davtal till förvaltning och uppföljning. Hela kedjan måste anpassas och förfinas för att understödja en omställning till andra färdmedel än den privatägda bilen. Det viktigaste i hela kedjan för att få en långsiktig förändring är att "brukarna" i slutändan ska se det som något positivt- att det finns så många möjligheter att ta sig fram att efterfrågan på den privata bilen minskar. Först då kan en storskalig och långsiktig förändring ske.