

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet

Kopia: fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-09-13

Remissvar avseende:

Delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23, diarienummer Fi2021/01486)

Riksförbundet Bostadsrätterna Sverige ekonomisk förening, nedan Bostadsrätterna, är en intresse- och serviceorganisation för bostadsrättsföreningar med cirka 9 000 bostadsrättsföreningar som medlemmar i hela Sverige med sammanlagt cirka 350 000 hushåll. Bostadsrätterna har beretts tillfälle att inkomma med yttrande över rubricerat förslag och får framföra följande.

Inledning

Bostadsrätterna anser att det finns ett stort behov av fler bostäder och att det vid nyproduktion är angeläget att beakta både klimatpåverkan och att de boende har olika prioritering i fråga om sina bostäder. För att göra detta fordras framsynthet och författning som tillåter flexibilitet vid planering och byggande. En viktig del är att hitta hållbara mobilitetslösningar. Historiskt har parkeringsnormen varit en starkt påverkande faktor vid nybyggnation, men en bil är inte en självklar del av vardagslivet för alla hushåll. Andra mobilitetslösningar finns som både är klimatmässigt fördelaktiga och skapar förutsättningar att minska mängden parkeringsplatser och på så sätt bereda plats för fler bostäder som fler kan efterfråga. Hur ett område eller fastighet ytterst ska planeras måste dock bedömas utifrån lokala förutsättningar och önskemål från personer som ska bo i området. Vid handläggningen är det därför viktigt att kommunerna har goda förutsättningar att anpassa planer och bygglov efter skiftande omständigheter. Vi välkomnar därför förslaget, vilket kan ge bättre möjligheter för kommuner att verka för olika

mobilitetslösningar och därmed i förlängningen bidra till ett minskat klimatavtryck, ökade valmöjligheter för nyttjanderättshavare och mer bostäder i ett diversifierat bostadsbestånd.

Vi bedömer att förslagets styrka framför allt är att det ökar kommunernas möjligheter och kan leda till att fler bostäder byggs, men att fördelarna måste ställas mot möjliga allvarliga konsekvenser om mängden parkeringsplatser minskar. I vår mening är det svårt att avgöra om förslagets fördelar överväger dess nackdelar. Denna ambivalens präglar vårt svar och indikerar att stor försiktighet måste iakttas vid ett eventuellt genomförande och senare tillämpning för att icke avsedda konsekvenser ska undvikas.

Normförskjutning och bilar

I förslaget framgår att en del av syftet är att åstadkomma en normförskjutning i synen på mobilitet för att skapa ett transporteffektivare samhälle, där resurser används bättre. Bostadsrätterna anser att en sådan utveckling är positiv, men menar att det i förslaget finns en något negativ syn på privatägda bilar och att utredningen i alltför hög grad har bortsett från det omvälvande teknikskifte som för närvarande pågår inom fordonsindustrin. I allt snabbare takt ökar antalet elbilar, vilket i förslaget borde ha beaktats som en del av en lösning på frågan om hur transportsektorns klimatpåverkan kan minskas.

Förslaget riskerar att allvarligt missgynna personer som vill ha eller behöver egen bil. Bland annat framgår att en konsekvens av förslaget är att antalet parkeringsplatser sannolikt kommer att minska. Vår erfarenhet är att ett underskott av bilplatser ytterst kan innebära att hushåll tvingas att flytta när livsomständigheterna förändras och behov av egen bil uppstår för exempelvis yrkesutövning eller familjelogistik. Behovet av egen bil kan också skifta beroende på plats och boendeform. Vi menar också att förslaget har en slagsida mot storstadsmiljö och flerbostadshus och att större vikt i konsekvensanalysen borde ha lagts vid mindre orter, glesbygd och småhusbebyggelse. Sammantaget bedömer vi att konsekvenserna av ett minskat antal parkeringsplatser inte är tillräckligt väl utredda.

Utredningen bedömer att antalet tillgänglighetsanpassade bilplatser inte kommer att minska och att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga därför inte kommer att påverkas. Vi anser att detta är en mindre väl underbyggd slutsats med potentiellt negativa konsekvenser.

Normalt sett är antalet tillgänglighetsanpassade bilplatser begränsat, men för många rörelse- eller orienteringshindrade personer är det väsentliga att ha en parkeringsplats i nära anslutning till bostaden snarare än specifikt en tillgänglighetsanpassad parkeringsplats. Antalet vanliga bilplatser är således viktigt i sammanhanget. För många personer är det orealistiskt att använda sig av andra mobilitetslösningar.

Oavsett skäl, kommer det sannolikt under lång tid att förekomma egna bilar och därmed också behov av parkeringsplatser för dem. Vi menar sammantaget att konsekvenserna för privatpersoner med egna bilar inte är tillräckligt väl analyserade i förslaget. Det är angeläget att minska transportsektorns klimatavtryck, men en lösning måste vara väl förankrad i lokala förutsättningar och berörda privatpersoners vardag för att vinna förtroende och genomslag.

Förslag i avsnitt 8.2 och 8.4 (ändringar i PBL)

Det framstår som oklart om avsett resultat inte går att åstadkomma inom ramen för befintlig författning. Vi menar att detta bör utredas närmare för att undvika potentiellt onödig författningsändring.

Förslag i avsnitt 8.3 (behov av en nationell strategi)

Bostadsrätterna anser att behovet av en nationell strategi inte är tillräckligt väl styrkt. En utgångspunkt bör vara att kommunerna har goda förutsättningar att själva hantera genomförande av förslaget övriga delar på de sätt som lokalt är lämpliga. Frågan om nationell strategi bör kunna anstå till dess att förslaget effekter – såvida det genomförs – har utvärderats.

Förslag i avsnitt 8.6 (möjlighet att avtala om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster i exploateringsavtal)

I utredningen framkommer att det i praktiken är svårt att säkerställa att civilrättsliga avtal om mobilitetstjänster fullföljs. Bostadsrätterna delar denna uppfattning och menar att sådana avtal blir än mer problematiska när de tecknas med en bostadsrättsförening.

Vid nyproduktion av bostadsrätter är det vanligaste så kallade byggmästarbildade bostadsrättsföreningar, vilket innebär att en byggande styrelse med koppling till byggherren inledningsvis företräder föreningen och ingår avtal. Först när

bostadsrättsföreningen är färdig och köparna har flyttat in kan en medlemsstyrelse väljas. Detta innebär att den byggande styrelsen fattar långsiktiga beslut som påverkar de privatpersoner som sedan kommer att bo i föreningen. När en byggande styrelse avtalar om mobilitetstjänster i ett exploateringsavtal eller annat avtal finns inga garantier för att deras prioriteringar kommer att delas av de personer som sedan köper lägenhet i föreningen. Den medlemsvalda styrelsen kan komma att behöva ta över ansvaret för lösningar som sett till medlemmarnas önskemål är mindre lämpliga eller till och med svåra att genomföra. Risken är att engagemanget därmed undergrävs och att lösningarna förvaltas dåligt och inte får avsett genomslag. Därtill är mobilitetstjänster föränderliga över tid. Utvecklingen går snabbt men avtalen kan sträcka sig över lång tid och leda till inlåsnings effekter. Redan under den tid som passerar mellan tidpunkten för tecknandet av exploateringsavtalet och tidpunkten då köparna kan flytta in hinner mycket hända. Om denna sorts avtal ska tecknas är det därför viktigt att ansvaret inte sträcker sig över för lång tid och att lösningarna definieras så öppet att möjlighet till anpassning efter utvecklingen finns. I vissa fall kan det finnas skäl att ifrågasätta om avtal som lägger ansvar för mobilitetstjänster på enskilda fastighetsägare är en lämplig lösning.

Vid eventuella frågor om detta svar hänvisas till David Sjöqvist, rådgivare teknik/energi på david.sjoqvist@bostadsratterna.se.

Med vänlig hälsning

Ulrika Blomqvist

VD