

2021-09-09

**Finansdepartementet**

Avd för samhällsplanering och bostäder,  
Enheten för samhällsplanering  
Mattias Schriever-Abeln

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.sba.spn@regeringskansliet.se

**Yttrande över delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling  
(SOU 2021:23) Fi2021/01486**

*JM är en av Nordens ledande projektutvecklare av bostäder och bostadsområden. Verksamhetens tyngdpunkt ligger på nyproduktion av bostäder i attraktiva lägen i expansiva storstadsregioner och universitetsorter i Sverige, Norge och Finland, men omfattar också projektutveckling av kommersiella lokaler samt entreprenadverksamhet.*

*JM Sveriges produktion uppgår för närvarande till ca 6000 bostäder i olika boende- och upplåtelseformer; bostadsrätter, hyresrätter, äganderätter liksom kategoribostäder i form av student- och vårdbostäder.*

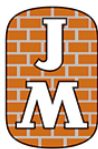
JM:s yttrande

Inledning

JM är i grunden positiv till utredningens strävan att finna lösningar i samhällsbyggandet som bidrar till en hållbar miljö. Vi delar utredningens ambition att minska miljöbelastningen från resor och transporter som genereras av bostadsbyggande. I vårt byggande finns också en uttalad ambition att lokalisera bostadsområden där tillgång till kollektiva färdmedel är god. Vi välkomnar därför utredningens förslag att det i plan- och bygglagens krav vad gäller lokalisering och bebyggelsestruktur (2 kap.) förtydligas att planeringen ska bidra till minskad miljöpåverkan från resor och transporter. Samtidigt vill vi i sammanhanget påtala att trafikförsörjningen är i händerna på flera aktörer, förutom kommunerna, varför samarbetet mellan de olika aktörerna är avgörande.

Övergripande krav vid planering, 2 kap. plan- och bygglagen

**JM tillstyrker** föreslagna ändringar i 2 kap. plan- och bygglagen med syfte att främja en transporteffektiv samhälls- och bebyggelsestruktur och transporteffektiv trafikförsörjning.



Krav vad gäller ordnande av parkering och möjlighet att reglera parkering i detaljplan, 8 kap. respektive 4 kap. plan- och bygglagen

I de lagrum som idag behandlar krav på utrymme för *parkering, lastning och lossning* föreslår utredningen att kravet istället ska formuleras som utrymme för *mobilitetsåtgärder*. Syftet är att öka kommunernas och byggaktörernas möjligheter att lösa trafikförsörjning, och dess markbehov, genom en större flora av åtgärder än idag. Här lyfter utredningen särskilt fram att lagändringen är ett sätt att främja andra transportsätt än innehav av egen bil.

Det är ofrånkomligt att resor, transporter och anordnade av parkering medför belastningar på miljön och tar mark i anspråk. Detta ska dock vägas mot nyttan av resor och transporter – vilket speglas av efterfrågan. Mer specifikt handlar det i detta sammanhang om att analysera och väga in vilka behov olika grupper i samhället har av att från bostad ha enkel tillgång till transportmedel för såväl fritidsaktiviteter som arbetsresor. Som utredningen betonar är det då viktigt med fortsatt utveckling av olika former av allmänna kollektiva färdmedel i bostädernas närhet. Dessutom kan utvecklingen av delningstjänster leda till ett minskat behov av egen bil.

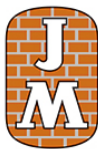
Även om resande/transporter utan egen bil underlättas på dessa olika sätt, kommer – enligt vår bedömning - många hushåll under överskådlig framtid vara beroende av privat bilägande för att fullt ut tillgodose transportbehovet. Detta i synnerhet mot bakgrund av fortsatt utveckling och tillgång till mer miljövänliga bilar, till en kostnad som kan förmodas bli överkomlig för alltfler hushåll.

Så, överväganden om hur bostadsområden ska förses med plats för parkering måste utgå från vilken efterfrågan på parkering som kan förväntas i just den aktuella exploateringen.

JM anser att plan- och bygglagens reglering av krav på parkering därför även i fortsättningen bör vara utformad med en tydlig anvisning om att parkeringsbehovet ska bedömas från fall till fall – utifrån varje exploaterings specifika förutsättningar. Det vill säga, att det görs en bedömning av förväntat bilinnehav (vilket beror av hushållstyp, närhet till kommunikationer m.m.).

Utredningen har emellertid i fråga om privat bilinnehav haft som utgångspunkt ett i princip omvänt synsätt. Det att en kommun, med stöd av plan- och bygglagen, ska kunna begränsa utrymmet för parkering av egen bil – som ett styrmedel för att minska hushållens innehav av egen bil.

JM anser inte att plan- och bygglagen är rätt styrmedel, om samhället har en uttalad målsättning att minska det privata bilinnehavet. Att försvåra innehav av egen bil via plan- och bygglagens reglering vid uppförande av ny bebyggelse skulle endast få effekt på en liten andel av hushållen och därmed i en liten del av den byggda miljön. Om samhället ska vidta åtgärder med mål att minska bilinnehavet i stadsmiljöer, bör detta



rimligen utformas som generella styrmedel, riktade mot hushållen. Oavsett i vilken del av staden man bor.

JM menar att de krav som ska gälla i plan- och bygglagen vad gäller anordnande av parkering ska utgå från *förväntat behov* – vilket bedöms utifrån dels förutsättningarna i det aktuella fallet (närhet till kollektivtrafik m.m) samt utifrån rådande eller sannolika generella förutsättningar vad gäller innehav av egen bil.

Med detta sagt **tillstyrker JM** föreslagna lagändringar i 8 kap. och 4 kap. plan- och bygglagen – dock endast under förutsättning att motivtexten ändras i linje med det synsätt som vi här framfört. Det vill säga, parkeringsbehovet ska på samma sätt som tidigare bedömas utifrån förväntat behov.

I utredningens förslag avseende 8 kap. och 4 kap. plan- och bygglagen tillämpas begreppet mobilitetsåtgärd, som även definieras i 1 kap plan- och bygglagen. Av utredningens motivtext till definitionen framgår att begreppet avser fysiska åtgärder. JM vill understryka att det även i en kommande motivtext till lagen måste klargöras att begreppet avser fysiska åtgärder.

#### Exploateringsavtal och mobilitetstjänster

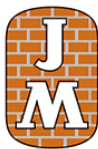
Utredningen framhäver att s. k. mobilitetstjänster är viktiga för att minska behovet av parkering och minska miljöbelastningen från resor och transporter. Utredningen definierar begreppet som icke-fysiska åtgärder för att ordna mobilitet. Det kan vara t. ex. prenumeration på tillgång till bilpool eller rabatterat kollektivtrafikkort. Utredningen föreslår att exploateringsavtal ska kunna innehålla krav att ordna och tillhandahålla mobilitetstjänst.

JM ser flera problem med denna konstruktion.

Begreppet exploateringsavtal har under lång tid använts för avtal som reglerar privata fastighetsägares/byggherrars skyldigheter att bekosta och utföra åtgärder som krävs för att uppföra en viss detaljplans avsedda bebyggelse samt anordna allmänna platser och teknisk infrastruktur. Det vill säga, *åtgärder som behövs för att genomföra detaljplanen*. Så är också begreppet definierat i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen.

Utredningens förslag innebär att exploateringsavtal skulle innehålla åtagande som fortsätter att gälla också efter att planen är genomförd. Förutom att denna innebörd strider mot gällande legaldefinition av begreppet, skulle föreslagen avtalskonstruktion medföra ett flertal rättsliga, ekonomiska och praktiska problem.

Först ska understrykas att ingående av avtal per definition är en frivillig åtgärd. Och när kommunen i egenskap av myndighet skriver avtal med en fastighetsägare kan inte detta innehålla mer långtgående krav än vad kommunen i sin myndighetsutövning skulle kunna hävda utan avtal. För att kräva mobilitetstjänster i exploateringsavtal skulle således krävas att det i lag införs en möjlighet för kommunen att även utan avtal ålägga



en exploatör/fastighets-ägare att tillhandahålla en mobilitetstjänst som ska nyttjas av andra än fastighetsägaren själv, till exempel dennes hyresgäster. En sådan lagstiftning väcker många principiella frågor. Ska en fastighetsägare kunna tvingas tillhandahålla kommersiella tjänster åt andra? I vilken omfattning, hur länge? Hur skulle kommunens/myndighetens tillsyn ske vad gäller mobilitetstjänster?

Därefter ska poängteras att den exploatör/fastighetsägare som ingår avtalet och uppför bebyggelsen i många fall överlåter fastigheten till annan part, t. ex. till bostadsrättsförening. Det uppstår då frågor om hur skyldigheten att hålla en mobilitetstjänst ska föras vidare vid ägarskiftet.

Om säker och långsiktig tillgång till en viss mobilitetstjänst är väsentlig och har betydelse för den fysiska utformning av ett bostadsområde, bör tjänsten tryggas på det sätt som sker för kollektivtrafik.

En mer relevant och praktisk lagändring vore att genom planbestämmelse, möjliggöra för enskilt nyttjande av allmänna platser i detaljplaner för mobilitetstjänster. Exempelvis att platser inom gatumark blir möjliga att nyttja/upplåtas till enskild/privat aktör, utan koppling till ett fastighetsägande. Här kan kommunen ha en aktiv roll, genom att verka för mobilitetstjänster och möjliggöra långsiktigt robusta och varaktiga lösningar. Detta skulle vara en fördel i samhällsplaneringen, jämfört situationen att skapa avtalsmässiga konstruktioner med enskilda bostadsrättsföreningar.

I de fall skyldigheten att ordna mobilitetstjänst ska påföras en bostadsrättsförening, vill JM slutligen påminna om att detta i så fall strider mot gällande regler för bostadsrättsföreningars verksamhet. Det innebär ett hinder att via avtal påföra krav på leverans av framtida tjänster, såsom mobilitetstjänster, till framtida fastighetsägare. Det torde också vara högst oklart om ägare av hyresfastighet, kan tvinga framtida hyresgäster att nyttja eller för den delen, via hyran, betala för sådana avtalade tjänster.

**JM avstyrker** sammanfattningsvis förslaget att exploateringsavtal ska kunna innehålla krav på mobilitetstjänster. Som en följd avstyrker vi även att det i plan- och bygglagen införs en definition av begreppet.

JM AB (publ)  
Bostad Stockholm

Pär Vennerström

Remissvaret har utarbetats av en arbetsgrupp inom JM AB, Stockholm Bostad. Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Nancy Mattsson, chef Projektutvecklarna/Förvärv, 08 – 782 87 85, [nancy.mattsson@jm.se](mailto:nancy.mattsson@jm.se) eller Eidar Lindgren, sakkunnig PBL/MB, 08 – 782 85 45, [eidar.lindgren@jm.se](mailto:eidar.lindgren@jm.se)