

Mark- och miljööverdomstolen

Finansdepartementet

Remiss avseende delar av betänkandet Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

(Finansdepartementets dnr Fi2021/01486)

Svea hovrätt, mark- och miljödomstolen, lämnar följande synpunkter på betänkandet.

Domstolen ifrågasätter om syftet med förslagen, dvs. främjandet av transporteffektivitet, tillgänglighet genom hållbara transporter och hållbara stadsmiljöer, kräver de lagändringar som föreslås i betänkandet. Domstolen menar att detta syfte huvudsakligen går att uppnå inom ramen för befintlig lagtext.

Två termer är centrala i betänkandet, *mobilitetsåtgärder* och *mobilitetstjänster*. Dessa termer är abstrakta och ingår inte i normalt språkbruk. Trots att betänkandet definierar dessa termer förblir deras innebörd vag. Ett syfte med att införa dessa termer är att komma bort från biltrafik som det normerande transportsättet. Om man anser att detta kräver en förändring av språket i lagtexten menar domstolen att det är bättre att istället använda grundformen *mobilitet* och definiera vad som ska avses med den termen. En annan term som finns med i betänkandets förslag är *transporteffektivitet*. Vad som är transporteffektivt är emellertid mer en fråga för andra bedömningar än ett rekvisit i en bindande rättsregel.

Plan- och bygglagen är en omfattande lag som kan vara besvärlig att överblicka och tillämpa. De föreslagna lagändringarna medför att det blir än svårare att förstå innebörden av lagtexten och därmed att tillämpa den.

Domstolen kommenterar därutöver förslagen till ändringar i plan- och bygglagen i det följande:

Förslaget till 2 kap. 3 § första stycket 1

Den befintliga lagtexten anger att planläggning ska främja en ändamålsenlig struktur och domstolen menar att detta innefattar bland annat hänsyn till transporteffektivitet. Den föreslagna ändringen är därför överflödigt.

Den föreslagna ändringen innebär dessutom en insnävning av vad som avses med *struktur*. Den förändringen är, såvitt framkommit, inte avsedd.

Förslaget till 2 kap. 5 § första stycket 3

Domstolen avstyrker den föreslagna ändringen. Vad som avses med att lokalisering av bebyggelse ska främja transporteffektivitet är alltför vagt för att uppfylla de krav på tydlighet som måste ställas på en rättsligt bindande regel.

Förslaget till 2 kap. 6 § första stycket 6

Domstolen hänvisar till vad som redan anförts om att termen *transporteffektiv* inte hör hemma i lagtext. Här innebär dessutom införandet av termen en begränsning av vad som avses med det efterföljande ordet *trafikförsörjning*. Denna insnävning av bestämmelsens betydelse är, såvitt framkommit, inte avsedd.

Förslaget till 4 kap. 6 §

Det är oklart vad som avses med *anläggningar för leveranser*.

Förslaget till 6 kap. 40 §

Domstolen ifrågasätter behovet av det föreslagna andra stycket. De utrymmen och anläggningar som betänkandet avser med ”mobilitetsåtgärder” bör rymmas inom vad som avses med ”andra åtgärder” i första stycket. Det är också oklart varför exploateringsavtal behöver avse fler typer av mobilitetsåtgärder än vad som rymms inom den avgränsning som följer av bestämmelsen i första styckets sista mening: åtgärder som är nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras.

En utgångspunkt för regleringen av exploateringsavtal i plan- och bygglagen var att sådana avtal kan reglera överlåtelse av mark som behövs för att tillgodose behovet av allmänna platser samt finansieringen av anläggande av gator och vägar och andra allmänna platser samt anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. I

förarbetena anges att ett exploateringsavtal även kan avse åtgärder som behövs för att kommunikationerna till och från ett nytt bostadsområde ska fungera eller för att åstadkomma en säker och effektiv trafikreglering för ett nytt eller utvidgat köpcentrum, t.ex. finansiering av nödvändiga avfarter eller andra investeringar i teknisk infrastruktur som är nödvändiga för att genomföra en detaljplan (prop. 2013/14:126 s. 156). Domstolen är tveksam till att exploateringsavtal enligt plan- och bygglagen ska avse tillhandahållande av tjänster. Tjänster som t.ex. hemleveranser och bilpooler är inte heller något som en kommun är skyldig att tillhandahålla sina invånare. Plan- och bygglagen är inget lämpligt instrument för att vidga kommunernas service till invånarna. Innebörden av förslaget väcker även frågor kring konkurrens. Bestämmelserna om exploateringsavtal i plan- och bygglagen utesluter inte att lagen om offentlig upphandling gäller för sådana avtal (se Didón m.fl., Plan- och bygglagen [1 juli 2020, JUNO], kommentaren till 6 kap. 40 §).

Om förslagen leder till lagstiftning noterar domstolen slutligen att någon analys av förslagets konsekvenser för domstolarna inte har gjorts.

I handläggningen av ärendet har deltagit hovrättslagmannen Ylva Osvald, tekniska rådet Inger Holmqvist, hovrättsrådet Petra Bergman och föredragande Ylva Svensson.

Ylva Osvald

Ylva Svensson