

**Finansdepartementet,**

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



Diarienummer: Fi2021/01486

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
med kopia till fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Solna den 9 september 2021

**Remissvar avseende delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)**

Mäklarsamfundets medlemmar omfattar 85 procent av alla fastighetsmäklare i Sverige. Mäklarsamfundet har beretts tillfälle att inkomma med yttrande rörande betänkandet: Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). Vi redovisar härmed följande synpunkter.

**Mäklarsamfundets synpunkter i korthet**

Det är positivt att PBL ses över för att möjliggöra för en mer hållbar utveckling. Vi är övertygade om att sådana förändringar också behöver innebära färre och mindre ingående krav vid detaljplanearbetet, om dessa förändringar ska vara kompatibla med regeringens mål om att förenkla och effektivisera planförfarandet. Vi tillstyrker därmed i allmänhet de föreslagna förändringarna i fjärde och åttonde kapitlet som ger kommunerna större flexibilitet när det kommer till krav på mobilitetsåtgärder i detaljplan. Att bilens särställning i lagstiftningen förändras är positivt och kan bidra till mer flexibilitet i planeringsskedet och mer ändamålsenliga detaljplaner. Vi tillstyrker förslagen om att vidga kommunernas möjlighet att inte kräva parkeringsplatser vid nybyggnation. En större flexibilitet vid detaljpaneläggning har goda förutsättningar att resultera i en mer effektiv markanvändning. Däremot avstyrker vi förslaget om en ny lag om kartläggning av mobilitetsåtgärder, då denna skulle öka regelbördan för fastighetsutvecklare och fastighetsägare, vilket skulle riskera att minska produktionen av nya bostäder och höja bygg- och förvaltningskostnaderna. Allt annat lika skulle förslagen om mobilitetskartläggningar i förlängningen riskera att leda till högre hyror, dyrare bostadsrättsavgifter, längre planprocesser och högre trösklar in till bostadsmarknaden.

**Förslag till ny lag och förordning om mobilitetskartläggningar**

Mäklarsamfundet avstyrker förslaget om ny lag och ny förordning om mobilitetskartläggningar. Om lagen ändå ska stiftas föreslår vi att 2 § i den föreslagna lagen, och motsvarande delar av förslaget till förordning, ändras för att tydligare definiera vilka som berörs av lagstiftningen. Den lägre gränsen för vilka som omfattas bör ändras så att färre fastigheter träffas. Från det föreslagna kravet som omfattar fastigheter med fler än 30 bostadslägenheter, skulle en mer rimlig gräns vara fastigheter med minst 100 eller 200 bostäder. Detta skulle bland annat innebära att rad- och

kedjehus som ägs i bostadsrättsform har en mindre risk att särbehandlas gentemot rad- och kedjehus i äganderättsform. En bättre ordning är att ändra grundtanken om att mobilitetslösningarna ska kartläggas för varje fastighet, och i stället uppdra respektive kommun att sammanställa mobilitetslösningar i ett större sammanhang. Förslagsvis i översiktsplanen. Detta vore mer rimligt, inte minst på grund av att mobilitetslösningar ofta delas mellan boende i olika fastigheter. Särskilt de som används effektivt, som exempelvis parkeringsplatser för bilpooler. Utredningens förslag riskerar att innebära att större kommuner kommer att behöva sammanställa tusentals enskilda mobilitetsplaner, vilket skulle innebära en omfattande kostnad för de redan hårt pressade plan- och byggförvaltningarna, och därmed mindre resurser till att handlägga bygglov och detaljplaner. Vi anser utöver det att kostnaden för att upprätta mobilitetskartläggningar bör åläggas ansvarig kommun, och inte varje enskild fastighetsägare, då den potentiella nyttan av dessa kartläggningar inte primärt ligger hos respektive fastighetsägare.

### **Förändringar i PBL**

Förändringsförslaget i 2 kap. 7 § bryter av mot övriga krav i samma del av lagstiftningen genom att kräva mobilitetslösningar, som inte på samma sätt som exempelvis vägar eller parker, innebär tydliga tvingande krav på den fysiska miljön. Att föra in mer subjektiva krav som dessa i lagstiftningen riskerar att försvåra tolkningen av lagstiftningen, särskilt bland allmänheten. Vi delar många av de slutsatser som utredningen lyfter om att enbart genomföra mobilitetstjänster på frivillig väg på sida 138 till 139 i utredningen, men ser inte att det resonemanget återspeglas i samtliga förslag.

Vi avstyrker förändringsförslaget i 4 kap. 33 § som vill föra in en bestämmelse om redovisning av hur detaljplanen uppfyller kraven på transporteffektivitet. Förslaget skulle innebära högre krav och merarbete för detaljplanelandläggarna. Vi tror snarare att det finns behov av mindre detaljstyrning i detaljplaner, och att den här typen av redovisningar riskerar att förlänga redan långa detaljplaneprocesser utan att det tillkommer en förbättring i paritet med utredningskostnaderna. Detta gäller särskilt i de delar av landet där behovet av mobilitetslösningar är låg.

Mäklarsamfundet ställer sig kritiska till förslagen i avsnitt 8 kap. 6 § Möjlighet att avtala om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster i exploateringsavtal, och det sätt utredningen försökt lösa problematiken att en mobilitetsåtgärd (fysisk åtgärd) som inte avser privata fordon, exempelvis plats för bilpool, är beroende av att det finns en mobilitetstjänst kopplad till platsen. Vi ser en risk att krav ställs som kommer att innebära utredningskostnader i exploateringsprocessen, men som inte kommer att leda till att mobilitetstjänster färdigställas eller vidhållas. Krav på mobilitetstjänster i detaljplan eller bygglov bör enbart utformas för att infrastruktur och kapacitet för olika mobilitetstjänster ska finnas i byggrätten, så att fastighetsägaren självmant kan installera och upprätthålla dessa. Krav om dessa bör enbart ställas på fysiska åtgärder, i detaljplan och bygglov.

Förslagen som presenteras får gärna kompletteras med fler regelförenklingar för mobilitetstjänster. Vi ser exempelvis gärna att byggnader särskilt planerade för mobilitetstjänster, eller andra centrala infrastruktur tjänster som bidrar till ett mer hållbart samhälle, ska kunna undantas från kravet om bygglov och detaljplan.

## **MÄKLARSAMFUNDET**

Björn Wellhagen  
verkställande direktör

André Nilsson, 073 02 67 343  
näringspolitisk expert