

**Handläggare**  
Anders Hallberg  
08-508 26 401

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2013 10 17

## Parkeringskostnaderna i bostadsproduktionen. Svar på skrivelse från Åke Askensten m.fl. (MP)

### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden besvarar skrivelsen i enlighet med utlåtandet.

Krister Schultz  
Förvaltningschef

Ann-Charlotte Bergqvist  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Åke Askensten m.fl. (MP) har inkommit med en skrivelse om parkeringskostnaderna i bostadsproduktionen. Miljöpartiet anser att de ytor som idag används för parkeringsplatser skulle kunna användas på ett mer effektivt sätt och hänvisar i sin skrivelse till en rapport som Trafikverket nyligen publicerat om parkeringstal och parkeringsnormer. Mot denna bakgrund efterfrågar Miljöpartiet *ungefärliga* svar på hur boendekostnaderna påverkas vid olika parkeringstal. Beräkningar från exploateringskontoret visar att det endast är i Stockholms innerstad som månadsavgiften täcker anläggnings- och driftkostnaderna. I övriga områden genererar varje producerad parkeringsplats ett underskott, en kostnad som på något sätt ska kompenseras för. I dessa övriga områden har hyrespåverkan uppskattats till mellan 60 och 250 kronor per månad för en lägenhet på 100 kvadratmeter.

**Exploateringskontoret**  
Administrativa avdelningen

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 264 01  
Växel 08-508 276 00  
anders.hallberg@stockholm.se  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se/exploateringskontoret

## Bakgrund

Åke Askensten m.fl. (MP) har inkommit med en skrivelse om parkeringskostnaderna i bostadsproduktionen. Miljöpartiet anser att de ytor som idag används för parkeringsplatser skulle kunna användas på ett mer effektivt sätt. För att staden ska kunna bidra till en bättre stadsmiljö och minskad klimatpåverkan bör antalet parkeringsplatser minska. Miljöpartiet hänvisar i sin skrivelse till en rapport som Trafikverket nyligen publicerat om parkeringstal och parkeringsnormer. En rekommendation från Trafikverket är att skilja marknaden för bostäder och bilparkering åt i växande storstäder. På detta sätt bedöms ytor i staden på sikt kunna användas på ett effektivt sätt. Detta innebär att nya lösningar som bilfritt byggande, flexibla och mycket låga parkeringstal samt åtgärder som bilpooler och parkeringsköp i hög grad kan ersätta dagens parkeringsnorm.

Mot bakgrund av detta efterfrågar Miljöpartiet *ungefärliga* svar på ett antal frågeställningar.

## Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret har följande kommentarer till Miljöpartiets frågeställningar.

### **Hur mycket ökar boendekostnaden per månad och lägenhet 2013 vid ett parkeringstal på 1,0 per lägenhet?**

Eftersom det av skrivelsen inte tydligt framgår vilket parkeringstal Miljöpartiet utgår ifrån har exploateringskontoret tolkat frågeställningen som kostnader vid ett parkeringstal på 1,0 per lägenhet i förhållande till att det i beräkningsexemplet saknas parkeringsnorm, och hur detta påverkar boendekostnaden.

Eftersom kostnaden för att anlägga en parkering i ett underjordsgarage är väsentligt högre än anläggningskostnaden för markparkering måste även förhållandet mellan dessa båda parkeringstyper fastställas.

Exploateringskontoret utgår från följande antagande:

100 procent av platserna i innerstaden är p-platser i underjordiskt garage. Produktionskostnaden per p-plats i garage uppskattas till 375 000 kronor. I förortslägen är 70 procent p-platser i underjordiskt garage. Produktionskostnaden uppskattas till 350 000 kronor per plats. För resterande andel, 30 procent, som antas vara markparkeringar beräknas produktionskostnaden uppgå till 30 000 kronor per plats. Utifrån detta antagande

uppskattas den genomsnittliga produktionskostnaden för en parkeringsplats i förortslägen till cirka 250 000 kronor.

Hysesnivån för garage respektive parkering har uppskattats till i genomsnitt mellan 650 till 1 600 kronor per plats och månad i garage, 200 till 350 kronor per plats i markparkering och månad för markparkering beroende på läge. Driftkostnaderna uppskattas till 100 kronor per plats och månad i innerstaden och 82 kronor per plats och månad i övriga lägen. Om krav på p-platser ställs vid nybyggnation av äganderätter erhåller byggföretaget en prisreduktion på cirka 500 kronor per kvadratmeter bostadsbyggrätt, utifrån rådande p-norm.

Utifrån dessa antaganden är det endast i innerstadens bästa lägen som månadsavgiften täcker produktions- och driftkostnaderna för nya p-platser. I övriga områden kommer varje producerad p-plats att generera ett underskott, en kostnad som på något sätt ska kompenseras för. Hyrespåverkan redovisas i tabellen nedan:

<b>Stadsdel</b>	<b>kr/mån (normlägenhet 100 kvm BTA)</b>
Innerstad bästa läge	-3
Innerstad övrigt	64
A Närförort väster (Västerled/Bromma)	66
A Närförort söder (Enskede/Hägersten)	66
B Söderort inkl Skarpnäck	159
B Västerort	159
C Rinkeby-Tensta-Hjulsta-Akalla	248
C Rågsved - Hagsätra	248
C Skärholmen - Vårberg	248

*Tabell 1: Hyrespåverkan vid anläggningskostnader för p-plats vid bostadsproduktion.*

Vid tomträttsupplåtelse finns ingen motsvarande prisreduktion utan avgälden beräknas till samma belopp inom varje värdeområde oavsett parkeringsnorm.

I Stockholms innerstad är marknaden generellt villig att betala ett högre pris för hyra av p-plats i garage än vad de boende i genomsnitt betalar för garageplats som hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare vilket innebär att ju fler p-platser som kan hyras ut till marknadsmässiga villkor desto bättre blir ekonomin för de parter som äger fastigheten.

**Hur mycket skulle kostnaden per lägenhet minska med vid ett parkeringstal på 0,3 respektive 0,1?**

Förhållandet antas vara relativt linjärt vilket innebär att kostnaden per lägenhet minskar till 30 respektive 10 procent jämfört med de nivåer som redovisas i tabell 1 ovan, med ett parkeringstal på 1,0.

Färre parkeringsplatser skulle kunna innebära ökad konkurrens om p-platserna och därmed också högre hyresintäkter per plats.

**I vilken utsträckning drabbar kostnaderna boende som inte har behov av parkeringsplats?**

Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter påverkar alla boende lika oavsett om man har behov av parkeringsplats eller inte. Hyressättningen av garage- och parkeringsplatser är inte reglerad och efterfrågan varierar vilket innebär att det inte går att ge något exakt svar på frågan.

**Vad skulle det bli för konsekvenser om parkeringsnormen slopas helt? Det borde vara möjligt att testa detta i ett par nya bostadsområden.**

Styrmedel såsom parkeringstal i nybyggnation av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter används i många städer för att begränsa trafikstring och undvika trängsel. I bland annat Berlin och Zürich har parkeringstal anpassats eller helt avskaffats.

I Stockholms stad finns flera goda exempel på nybyggnadsområden, exempelvis Norra Djurgårdsstaden, med högt uppsatta miljömål i syfte att minimera antalet resor. Butiker, service och fritidsaktiviteter ska finnas i närheten av bostaden så att vardagens nödvändiga sysslor går att utföra utan bil.

För att uppnå de övergripande målen och närma sig den önskvärda framtidsbilden om hållbara transporter i Norra Djurgårdsstaden ska bland annat gaturummet utformas så att biltrafiken i området begränsas. Parkeringstalen ska sättas på en låg nivå för bostäder och arbetsplatser. Boendeparkering ska anordnas på kvartersmark och gatuparkering anordnas endast för besöksändamål och bilpooler. Parkering ska anpassas och organiseras så att det understödjer ett hållbart transportsystem. Bilpooler med miljöbilar samt cykelpooler ska finnas tillgängliga för boende och arbetande i Norra Djurgårdsstaden och tillgång till parkeringsplatser för dessa ska finnas i strategiska lägen.

**Vilka synpunkter i övrigt har kontoret på problematiken kring parkeringsplatser vid nyproduktion av bostäder?**

Exploateringskontoret anser att frågan om parkeringsplatser vid nyproduktion av bostäder måste ses ur ett vidare perspektiv och att frågeställningen bör sättas i relation till hur parkeringssituationen ser ut i det aktuella området.

En tydlig inriktning i Stockholms stads Framkomlighetsstrategi, som beslutades av kommunfullmäktige den 28 januari 2013, är att användningen av varje kvadratmeter gatuyta måste optimeras för att uppnå målen om ett snyggt, tryggt och attraktivt Stockholm. Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av bilparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem, som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter.

Framkomlighetsstrategin slår fast att den allmänna gatumarken inte primärt ska användas som långtidsförvaring för privata bilar och att den allmänna gatumarken aldrig kommer att räcka till alla de som skulle vilja ha tillgång till subventionerad parkering. Det är därför önskvärt att skillnaden mellan månadskostnaden att parkera på gatan och att parkera i garage minskar.

Gatuparkering utgör endast en del av hela parkeringssystemet och trafikkontoret har för avsikt att, tillsammans med andra berörda instanser, utveckla strategier för till exempel hantering av parkeringstal i nya fastigheter, att studera potentialen för s.k. parkeringsköp och att ta fram underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet idag och framöver.

I övrigt hänvisar exploateringskontoret till Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030.

**Slut**