



**Tid** Torsdagen den 17 oktober 2013, kl 16.10 – 16.40  
**Plats** Bråvallasalen, Stadshuset  
**Justerat** Måndagen den 28 oktober 2013

Maria Östberg Svanelind

Jan Tigerström

**Närvarande**

Beslutande ledamöter:

Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)  
Lars Svärd (M)  
Theréz Randquist (M)  
Per Hallberg (M)  
Daniel Forslund (FP)  
Lars Arell (S)  
Åke Askensten (MP)  
Anna Bäcklund (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Göran Kindvall (M)  
Gustav Johansson (M)  
Sara Gunnerud (S)  
Clara Lindblom (V)

för Joakim Larsson (M)  
för Karl Malmqvist (C)  
för Maria Nygård (S)  
för Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Maria Hagbom (M)  
Patrik Silverudd (FP)  
Inga Osbjer (FP)  
Kenneth Nilsson (S)  
Håkan Olander (S)  
Elin Olsson (MP)  
Lennart Tonell (MP)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Gunnar Jensen, Marita Anheim, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten Frumerie, Lena Mittal, Kristofer Stjernqvist och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Martin Edgélius.

## § 7

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

Dnr E2013-340-01132

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden besvarar skrivelsen i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

#### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 25 september 2013.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

##### **Beslutsgång**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanellind (S) finner att nämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag.

##### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande:

Vi tackar för svaret från exploateringskontoret.

Av svaret framgår bl.a. att "Produktionskostnaden per p-plats i garage uppskattas till 375 000 kronor. I förortslägen är 70 procent 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".

Det finns dock andra uppgifter om betydligt högre produktionskostnader. Enligt en rapport som beställts av SKL gällande Årstaområdet var exploateringskostnaden per underjordisk garageplats 500 000 kr. Om den siffran (från 2012) stämmer och är representativ blir flertalet kostnadsposter betydligt högre än de som anges i exploateringskontorets svar på vår skrivelse.

För att återgå till svaret på skrivelsen beräknas garageplatsernas hyrespåverkan uppgå till mellan 64 och 248 kr per månad för en lägenhet på 100 kvm. Endast de bästa innerstadslägena ger överskott (3 kr).

I övrigt noterar vi att staden subventionerar parkeringsplatser i hus med äganderättar i de fall staden ställt krav på p-platser. Ett alternativ borde vara att sänka parkeringstalet jämfört med den vanliga nivån, som förefaller vara minst 1 plats per lägenhet.

Vår uppfattning är att den boende som inte använder parkeringsplats heller inte ska behöva betala för den.

Svaret från exploateringskontoret liksom rapporter från Trafikverket och SKL illustrerar behovet av att minska antalet p-platser och att tillämpa betydligt lägre

parkeringsstal.

Särskilt uttalande lämnas av Clara Lindblom (V) enligt följande:

Exploateringskontorets svar på skrivelsen från Åke Askensten m.fl. (MP) belyser problematiken kring de höga parkeringstalen på ett mycket tydligt sätt. Precis som konstateras i svaret förhöjer parkeringstalen produktionskostnaderna radikalt, vilket i slutändan landar på de boendes hyresavi i slutet av varje månad.

I Stockholms stad råder som bekant en akut brist på bostäder som unga och studenter har råd att efterfråga. Ett sätt att pressa boende- och nyproduktionskostnaderna är således att sänka parkeringstalen, och genom exploateringsavtalet därefter säkerhetsställa att detta även resulterar i lägre boendekostnader för hyresgästerna. Det skulle även innebära att värdefull mark kan användas till bostads- istället för parkeringsändamål.

Vänsterpartiet vill dock se mer än enbart sänkta parkeringstal – de ska vara flexibla också. Det skulle innebära att behovet av parkeringsplatser prövas i varje enskilt fall, då exempelvis närhet till kollektivtrafik och tänkt målgrupp för nyproduktionen tas med i beräkningarna. Det finns ingen anledning att bygga fler parkeringsplatser än vad som motsvarar stadens normer för tillgänglighet, när nyproduktionen ligger i ett mycket kollektivtrafikhärläge eller kommer bli bostäder för unga och studenter. Genom att säkerhetsställa en god kollektivtrafikförsörjning och tillgång till kommersiell- och offentlig service i alla stadsdelar kan behovet av bilresor och parkeringsplatser minska ytterligare.

Vid protokollet  
Kristofer Stjernqvist

Rätt utdraget intygar:

---