

Handläggare
Jan Prestberg
08-508 26 150

Till
Trafiknämnden
2019-10-24

Är dispensen för boendeparkering förenlig med ett växande Stockholm? Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Fredrik Alfredsson
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fick i budget för 2016 i uppdrag att utreda om dispensen för boendeparkering är förenlig med ett växande Stockholm. Detta ärende är en redovisning av remissvar från berörda förvaltningar och kommunala bolag. Syftet med remissen var att ta reda på berörda förvaltningars och bolags synpunkter på förslaget om att anpassa boendeparkeringsystemet till dagens förhållanden. Remissinstanserna ser generellt positivt på att en förändring genomförs.

Trafikkontorets bedömning är att boendeparkeringsystem bör anpassas till att följa principerna i parkeringsstrategin och gällande lagstiftning och att nybyggda fastigheter därför bör uteslutas från

boendeparkeringssystemet för att inte nybyggnation ska medföra att efterfrågan på gatuparkering överstiger tillgången. Eftersom färdigställandet av en fastighet är en lång process anser kontoret att ”nybyggda” i detta sammanhang ska tolkas som datum för lagakraftvunnet bygglov.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret.

Bakgrund

Trafiknämnden fick i budget för 2016 i uppdrag att utreda om dispensen för boendeparkering är förenlig med ett växande Stockholm. Kontoret redovisade sin bedömning i frågan på sammanträdet den 8 december 2016. Bedömningen går i korthet ut på att boendeparkeringssystemet kan finnas kvar, men att det behöver anpassas till nu gällande plan- och bygglag (PBL) och till stadens strategier. I korthet innebär det att boende i nybyggda fastigheter som ska ha parkering tillgodosedd på tomtmark inte samtidigt ska kunna beviljas dispens för boendeparkering.

Kontoret har tidigare redovisat en utredning av juridiska förutsättningar för att utesluta boende i enskilda fastigheter från boendeparkeringssystemet. Kontoret fick även vid nämndens sammanträde den 1 februari 2018 i uppdrag att sända ärendet på remiss till nedan nämnda förvaltningar och kommunala bolag.

Kontoret önskade särskilt få svar på remissinstansernas uppfattningar om effekter av föreslagen förändring av boendeparkeringssystemet, och om förslaget kan komma att påverka kostnaderna för bostadsbyggande.

Vidare önskade kontoret synpunkter på vilken tidpunkt (exempelvis datum för fastställt bygglov, datum för markanvisning etc.) som ska tillämpas som datum för att nybyggda fastigheter ska undantas från boendeparkeringssystemet.

Remissen sändes till:
Stadsbyggnadskontoret
Exploateringskontoret
Stockholms Stads Parkerings AB
AB Stockholmshem
AB Svenska Bostäder
AB Familjebostäder

Kontoret har ställt motsvarande frågor till ett antal fastighetsägare utanför staden för en jämförelse med uppfattningarna på den privata marknaden. De privata företag/organisationer som tillfrågats är:

Olov Lindgren AB
Wallenstam AB
HEBA Fastighets AB
Kungsleden AB
Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB)
Fastighets AB Balder

Analys och konsekvenser

Samtliga tillfrågade förvaltningar och kommunala bolag har avgett svar på remissen. Av de organisationer och privata företag som tillfrågats har endast SKB och Olov Lindgren AB svarat. Att endast två aktörer svarat tolkar kontoret som att de övriga inte har något att erinra mot förslaget. Här redovisas de svar som erhållits i sammanfattning. De fullständiga svaren finns som bilagor till tjänsteutlåtandet. I några fall har remissinstanserna delvis besvarat frågorna.

Stadsbyggnadskontoret

Effekter

Kommunfullmäktige antog ”projektspecifika och gröna parkeringstal” den 19 oktober 2015. Därefter har kontoret arbetat efter dessa riktlinjer i de nya detaljplanerna, vilket bl. a. innebär att boendeparkering för nybyggda fastigheter följer lagkraven i plan- och bygglagen med parkeringslösningar inom kvartersmark och parkeringsköp.

Tidshorisont

Kontoret anser att datum för tillämpning av detta förslag tydligt ska framgå i riktlinjer avseende parkeringstal för bostadsprojekt.

Påverkan

Sammanfattningsvis anser stadsbyggnadskontoret att trafikkontorets förslag att inte bevilja boendeparkering för nybyggda fastigheter överensstämmer med hur kontoret redan arbetar och därmed inte kommer att påverka kontorets verksamhet i någon större omfattning.

Exploateringskontoret

Effekter

Kontoret följer i sitt arbete stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal där parkering ska hanteras på kvartersmark.

Exploateringskontoret har inte varit medvetet om att det även i nybyggda fastigheter med tillgång till egna garageplatser finns möjlighet att söka boendeparkering på gatumark. Kontoret har utgått ifrån att boende som flyttar in i nybyggda fastigheter nyttjar de garageplatser som erbjuds inom den egna fastigheten, eller i gemensamma parkeringsgarage i de fall parkeringsköp tillämpas. Generellt gäller att om boendeparkering på allmän platsmark/gata inte medges och boendeparkering istället ska ske på fastighetsmark (enligt PBL), innebär det en ökad kostnad för byggaktörer att bygga parkeringsplatser. Samtidigt innebär det en större möjlighet för byggaktörer att ta ut verkliga kostnader för parkeringsplatser som behövs eftersom det inte finns ett billigare alternativ på gatan.

Påverkan

Exploateringskontoret gör bedömningen att ändrade regler för boendeparkering på kort sikt inte skulle få några större konsekvenser för kontorets verksamhet. En inskränkning av möjlighet att söka om dispens för boendeparkering skulle vara förenligt med hur kontoret hittills agerat och även bättre stämma överens med intentionerna i stadens olika riktlinjer och strategier för parkering.

Stockholms Stads Parkerings AB

Effekter

Stockholm Parkering ser flera positiva effekter som ligger i linje med det arbete som bolaget bedriver – att genom parkering på tomtmark avlasta gatuutrymmet från parkerade bilar. Gatuutrymmet kan användas effektivare, trafiksäkerheten öka och stadsmiljön bli bättre. Initialt kommer efterfrågan öka för tomtmarksparkering vid de nybyggda fastigheterna vilket kan innebära att parkeringen i högre grad kan bära sina produktionskostnader. På sikt kan förslaget leda till att boendeparkeringsdispensen ifrågasätts när fastigheter som ligger vid sidan om varandra omfattas av olika regler.

Tidshorisont

Vid utfärdande av slutbesked, dvs. när byggnaden får tas i bruk.

Påverkan

I de fall Stockholm Parkering ansvarar för att bygga parkeringsplatser till de nybyggda fastigheterna genom parkeringsköp är det ekonomiskt neutralt för bolaget. Om förslaget leder till en ökad efterfrågan och högre betalningsvilja för de nybyggda parkeringsplatserna blir ersättningen enligt bolagets modell lägre för parkeringsköpen. Detta innebär dock att byggherren i detta fall får en lägre kostnad för parkeringsköpen.

En ökad efterfrågan på intilliggande parkeringsplatser innebär en positiv effekt för bolaget.

AB Stockholmshem

Effekter

Redan idag, och sedan lång tid tillbaka, ställs krav på att parkering för boende i nyproducerade bostäder ska tillgodoses inom fastigheten. Dagens parkeringstal i nyproduktion kan vara för lågt eftersom antalet troligen baseras på erfarenheter från andra projekt. Om hyresgäster väljer parkering på gata, istället för att hyra de parkeringsplatser som skapas antingen ovan eller under mark inom den nya fastigheten, kan det faktiska behovet vara högre än vad bolaget tror. Effekten kan således på sikt leda till att parkeringstalen höjs och därmed kostnaderna för nyproduktion. Bolaget ser emellertid denna effekt som liten. Förslaget riskerar att skapa en "rättvisediskussion" i områden där bolaget förtätar (kompletteringsbyggar). Hyresgäster i äldre bestånd får nyttja boendeparkeringssystemet, kanske till lägre kostnad än grannhuset som är nyproducerat och där hyresgäster "måste" hyra plats inom fastigheten till högre kostnad.

Tidshorisont

Beträffande tiden då nybyggda fastigheter ska undantas från boendeparkeringssystemet anser bolaget att det i så fall bör gälla då markanvisningen sker. Då sätts förutsättningarna för respektive projekt.

AB Svenska Bostäder

Effekter

När Svenska Bostäder tillsammans med staden tar fram nya detaljplaner för hyreslägenheter genomförs parkeringsutredningar som syftar till att bygga rätt antal parkeringsplatser med hänsyn till gällande möjligheter och förutsättningar på platsen. Detta krav framgår även tydligt i plan och bygglagen. Oftast tas ett "grönt parkeringstal" fram i projekten som kompensation för att det fysiskt inte går att skapa fler parkeringsplatser inom kvarteretsmark. Kompensationen består ofta i ett högre cykeltal och cykelrummens placering i byggnaden, bilpool samt information till hyresgäster beträffande platsens möjligheter att resa kollektivt. Svenska Bostäder anser i enlighet med remissens förslag att inga nybyggda fastigheter ska ha rätt till boendeparkering av två skäl: Att nybyggnadsprojekt inte ska öka trängsel och konkurrens om de parkeringsplatser som finns på intilliggande gator då detta drabbar de som redan bor i området. Detta är även ett vanligt klagomål när närboende överklagar detaljplaner. För Svenska Bostäder är det

viktigt att de parkeringsplatser som de bygger i nybyggnadsprojekt blir uthyrda.

Tidshorisont

Svenska Bostäder anser i enlighet med förslaget att detta beslut kan tas i samband med bygglov. Det vill säga att införandet kan ske snabbt. Det viktiga för Svenska Bostäder är att förutsättningarna är tydliga i samband med uthyrningen som genomförs cirka sex månader innan projektet är färdigbyggt.

Påverkan

Svenska Bostäder anser att det är viktigt att boendeparkeringsystemet behålls för de som redan bor i området. De som flyttar till en nybyggd fastighet genom till exempel en förtätning av ett befintligt område vet om förutsättningarna och får då räkna med att de kan tvingas välja andra alternativ till att parkera ”subventionerat” på gatan.

AB Familjebostäder

I sak är Familjebostäder positiva till att boendeparkeringsystemet ses över och förnyas så att det tar större hänsyn till dagens situation och förutsättningar. De är dock något bekymrade kring vad det innebär för deras nya hyresgäster att inte ha lika tillgång till parkering som befintliga fastigheter. Nybyggda hyresrätter har i regel en högre hyra än de i det befintliga beståndet och att dessutom inte ha lika möjlighet till boendeparkering riskerar att sänka attraktiviteten för bolagets bostäder.

SKB

Effekter

SKB redovisar att de löst parkeringsfrågan i egna garage i de bostadsprojekt de genomfört under de senaste tio åren och att om boende i nya fastigheter inte beviljas boendedispens minskar risken för vakanser i egna parkeringsanläggningar vilka innebär kostnader som påverkar bostadshyror. SKB anser att det ligger i allas intresse att minska fordonsflottan med tanke på klimatmålen och att förslaget om att begränsa boendeparkering kan bidra till detta.

Tidshorisont

SKB anser att reglerna ska fastställas i samband med erhållande av markanvisning.

Övrigt

I övrigt kan SKB inte se att om boende inte beviljas boendeparkeringsdispens ska detta inte påverka SKB:s kostnader förutsatt att p-talen hålls på nuvarande nivå.

Olov Lindgren AB**Effekter**

Företaget anför att de totala kostnaderna för boende i nybyggda fastigheter kan förväntas bli högre än för boende i äldre fastigheter som kan omfattas av boendeparkeringsystemet.

Företaget tror även att marknadsvärdet bör bli lägre för nyproducerade bostadsrätter.

Tidshorisont

Företaget har inte angett vilken typ av datum som kan vara tillämpligt.

Övrigt

Företaget anser att förslaget är fel utifrån ett rättviseperspektiv.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontorets utredning har visat att det är juridiskt möjligt att utesluta boende i nybyggda fastigheter från boendeparkerings-systemet, då boendeparkering i sig är ett undantag från principen om likabehandling som därför inte är tillämplig i sammanhanget. De remissinstanser som svarat har med ett undantag inte redovisat några negativa synpunkter på förslaget till förändring av regelverket.

Trafikkontoret anser att datum för lagakraftvunnet bygglov i så fall ska ligga till grund för bedömningen huruvida en fastighet kan definieras som nybyggd. Detta stöds även av merparten av remissvaren. En av remissinstanserna angav tidpunkten för markanvisning som ett lämpligt datum. Kontorets bedömning är att markanvisningen är en för osäker tidpunkt och att det mest lämpliga är att välja en tidpunkt som ligger närmare i tid för färdigställande och där sannolikheten är större att fastigheten kommer att uppföras. Uthyrning börjar normalt cirka ett halvt år innan en fastighet är färdigställd så det blir på detta vis i ett tidigt skede tydligt för blivande hyresgäster att de inte kan räkna med boendeparkering om de avser att ha en bil. Uppenbart är att det finns en uppfattning om att boendeparkering är subventionerad parkering, detta har aldrig varit syftet med systemet. Syftet ska vara att underlätta parkering för boende, exempelvis innebär dispensen att parkering är möjlig i mer än 24 timmar på samma plats som gäller för övriga bilister. Den samlade bilden efter genomgång av remissvaren är att samtliga remissinstanser i huvudsak ser positiva effekter av att reglerna för vem som kan få ett boendeparkeringstillstånd i framtiden ses över enligt kontorets förslag.

Trafikkontoret uppfattning är att boendeparkeringsystemet kan finnas kvar men att det i så fall bör anpassas för att följa principerna i parkeringsstrategin och gällande lagstiftning. Nya fastigheter bör därför uteslutas från boendeparkeringsystemet, alternativet är att endast begränsa efterfrågan med kostnaden, något som drabbar både boende i nya och gamla fastigheter trots olika förutsättningar. Eftersom färdigställandet av en fastighet är en lång process bör ”nybyggda” i detta sammanhang tolkas som datum för lagakraftvunnet bygglov. Om staden beslutar att fastigheter med ett lagakraftvunnet bygglov inte ska ingå i boendeparkeringsystemet bör detta fastställas till att ske efter ett bestämt framtida datum.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget.

Slut**Bilagor, remissvar**

1. Stadsbyggnadskontoret
2. Exploateringskontoret
3. Stockholms Stads Parkerings AB
4. AB Stockholmshem
5. AB Svenska Bostäder
6. AB Familjebostäder
7. SKB
8. Olov Lindgren AB