



Diarienummer: 13KS/0287  
Datum: 2013-03-25  
Handläggare: Moa Öhman  
Kansli- och utvecklingsavdelningen  
moa.ohman@varmdo.se

Kommunstyrelsens Gustavsbergsutskott

## Ändring av beräkning av parkeringsnorm för framtidens Gustavsberg

### Förslag till beslut

Parkeringsnormen för framtidens Gustavsberg ändras från 0,8 parkeringsplatser per lägenhet till 8 st parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea.

### Beslutsnivå

Kommunfullmäktige

### Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade i och med den fördjupade viljeinriktningen för planeringen av centrala Gustavsberg om en norm på 0,8 parkeringsplatser per lägenhet. I samband med projekteringen i Fabriksstaden har frågan om en ändring av beräkningen av parkeringsnormen väckts. Några av byggherrarna i området planerar att bygga små lägenheter vilket försvåras av en norm som beräknas på antal parkeringsplatser per lägenhet. Projekt med små och många lägenheter måste anordna fler parkeringsplatser än projekt med större och färre lägenheter. Projekt med små och många lägenheter får därmed högre kostnader. Det påverkar i förlängningen de boende eftersom hyresnivåer och avgifter blir högre.

För små bostäder bedöms bilanvändandet vara lägre än för normala bostäder vilket motiverar en parkeringsnorm som beräknas efter area istället för lägenhet.

### Ärendebeskrivning

Det finns två sätt att ange parkeringstal i en parkeringsnorm. En del kommuner har valt att ange antal parkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea, BTA, till exempel åtta parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Andra kommuner har fasta parkeringstal som anger att det till exempel ska byggas en parkeringsplats per lägenhet. Värmdö kommun använder båda metoderna. För kontor och handel i Gustavsberg anges parkeringsnormen i antal platser per 1000 kvm BTA (se miljöprogrammet för projektet). För bostäder i Gustavsberg anger detaljplanen och byggherrarna har i exploateringsavtalet förbundit sig till en parkeringsnorm på 0,8 parkeringsplatser per lägenhet. För att illustrera skillnaden i sätten att ange parkeringstal exemplifieras de nedan.

Normalt beräknas den genomsnittliga storleken per lägenhet till 100 kvm BTA. Om ett bostadshus är 12 000 kvm BTA så innebär det att 120 lägenheter kan byggas. Med en



## Tjänsteskrivelse

norm på 0,8 parkeringsplatser per lägenhet innebär det att det ska anordnas 96 parkeringsplatser. Om byggherren istället skulle välja att bara bygga små bostäder med en genomsnittsyta på 60 kvm BTA, det vill säga 200 lägenheter totalt, så behöver 160 parkeringsplatser anordnas. En byggherre som istället väljer att enbart bygga stora lägenheter med en genomsnittlig storlek på 150 kvm BTA och därmed 80 lägenheter behöver anordna 64 parkeringsplatser.

Om normen istället beräknas per 1000 kvm BTA så ändras förutsättningarna. Byggherren som bygger en blandning av bostäder, det vill säga 100 kvm BTA i snitt kommer med en norm på 8 parkeringsplatser på 1000 kvm BTA behöva bygga 96 parkeringsplatser. Det motsvarar samma antal som tidigare. Däremot kommer byggherren som vill bygga 200 små lägenheter behöva anordna färre, 96 parkeringsplatser, än i exemplet med 0,8 parkeringsplatser per lägenheter då 160 platser behöver anordnas. Eftersom normen anges per kvadratmeter så blir antalet parkeringsplatser 96 stycken oavsett antalet lägenheter i den 12 000 kvadratmeter BTA stora byggnaden.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Höga krav på antalet parkeringsplatser ger dyrare projekt. Kostnaderna för en garageplats under hus kan variera mellan 200 – 400 tkr beroende på förhållandena. Den genomsnittliga produktionskostnaden uppgår till ca 250 tkr. För friliggande parkeringshus kan kostnaden bli lägre. Produktionskostnaden för en ytparkering är ca 20 000 kr per parkeringsplats. En produktionskostnad på 250 000 kr innebär att man behöver ta ut en garagehyra på ca 1500 kr/mån per p-plats. I Gustavsberg är det inte möjligt att ta ut en garagehyra på den nivån vilket innebär att resterande del slås ut på hyran/avgiften.

En ändring av beräkningen av parkeringsnormen till 8 platser per 1000 kvm BTA kan få ekonomiska konsekvenser för byggherrar och för hyresgäster/bostadsrättsinnehavare beroende på lägenhetsfördelningen i projektet. För byggherren som bygger lägenheter med varierade storlek väntas ändringen inte ge någon effekt. De byggherrar som bygger merparten stora lägenheter kommer att få högre kostnader men eftersom efterfrågan på parkeringsplatser ökar med storleken på lägenheten så bör hyresgäster/bostadsrättsinnehavare inte påverkas i särskilt hög grad av de högre kostnaderna. I projekt med små lägenheter blir kostnaderna för parkeringsplatser lägre. En norm som är beräknad efter antal parkeringsplatser per lägenhet gör att det blir dyrare i förhållande till yta för byggherrarna som bygger små lägenheter. Dessutom finns en risk att utbudet av parkeringsplatser och efterfrågan inte överensstämmer. Generellt hänger efterfrågan på parkeringsplatser ihop med storleken på lägenheten. De som bor i mindre lägenheter efterfrågar färre och de som bor i större lägenheter efterfrågar ofta fler platser. För att kostnaden att anordna parkeringsplatser ska påverka hyran eller avgiften i så liten mån som möjligt ska efterfrågan och utbudet överensstämma.

### **Konsekvenser för miljön**

Beräkningsmetoden har inga konsekvenser för miljön.



## Tjänsteskrivelse

### **Konsekvenser för medborgarna**

En ändring av parkeringsnormen till 8 lägenheter per 1000 kvm BTA kan underlätta tillkomsten av små lägenheter i jämförelse med den tidigare beräkningsmetoden då projekt med små lägenheter skulle få högre kostnader.

### **Bedömning**

Två faktorer ligger till grund förslaget om en ändring av beräkningen av parkeringsnormen. Efterfrågan på små och billiga lägenheter är stor. Projekt med små och många lägenheter får högre kostnader med nuvarande beräkningsmetod vilket kan vara ett hinder för tillkomst av små lägenheter. Det andra är att för att kostnaden att anordna parkeringsplatser ska påverka hyran eller avgiften i så liten mån som möjligt ska efterfrågan och utbudet överensstämma. Generellt gäller att boende i små lägenheter i mindre utsträckning har en egen bil än de som bor i större lägenheter. Därför har förvaltningen bedömt att det är rimligt att beräkna parkeringsnormen per 1000 kvm BTA.

Parkeringsnormen som är 0.8 platser per bostadsenhet i centrala Gustavsberg är lägre än kommunens generella norm då det är goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Även efter en ändring av beräkningen av normen bör den ligga på motsvarande nivå. För att parkeringsnormen ska överensstämma med tidigare (vid en genomsnittyta på 100 kvm BTA/lägenhet) så föreslås parkeringsnormen till 8 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts i samråd med exploateringsingenjör.

Stellan Folkesson  
Kommundirektör

Moa Öhman  
Projektledare