

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:1802

av **Karin Svensson Smith (MP)**

# Krav på tillgänglighet vid nybyggnation

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag till ändring i PBL som ska förtydliga att kommuners planmonopol är förenat med ett ansvar att garantera tillgänglighet i vid mening till och från övrig infrastruktur vid nybyggnation i stället för enbart parkeringsplatser och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Kommunal parkeringspolitik som ställer krav på minimala av parkeringsplatser vid nybyggnation ökar byggkostnader och subventionerar indirekt privatbilism. För att bidra till sänkta byggkostnader och för att främja hållbar stadsutveckling måste initiativ tas för att kommunala krav inte ska tvinga fram kostsamma parkeringslösningar utan istället öka bebyggelsers tillgänglighet genom att fokusera på andra frågor än parkeringsplatser.

Krav på minimala av parkeringsplatser innebär att åsidosätta gängse marknadslogik att en försäljare/producent gör en affärsmässig bedömning av efterfrågan och anpassar utbudet därefter. Istället tvingas byggherrarna – oftast – anlägga fler parkeringsplatser än vad som efterfrågas. Detta är av många skäl oerhört uppskattat av byggherrar och näringsliv, eftersom det fördyrar produktion och hyresnivåer och innebär ett ingrepp i äganderätten och företagets självbestämmande.

Att många kommuner dessutom kräver att parkering ska lösas inom kvartersmark tvingar ofta fram dyra garagelösningar under husen. Varje enskild parkering i ett garage under övrig bebyggelse beräknas kosta mellan 250 000 och 400 000 kronor. Då dessa kostnader sällan eller aldrig avspeglas i parkeringsavgifterna är det omöjligt för byggherrarna att få ekonomi i parkeringsplatserna. Följden blir att kostnaderna belastar hyresnivåer och bostadsrättspriser för alla som flyttar in i huset, oavsett om de äger en bil eller inte. Därmed uppstår en omfördelning från personer som inte äger bil till de som äger bil.

Samtidigt är det inte heller ett bra alternativ att lösa kommunernas parkeringskrav utanför kvartersmark eftersom den lösningen tvingar fram en oerhört ineffektiv markanvändning med alla negativa följder det får på täthet, stadsmiljöer och dagvattenhantering. Även ur ett ekonomiskt hänseende är det oerhört ineffektivt.

En generell princip är att marknadsingrepp alltid måste legitimeras av samhällsnyttan ingreppet medför. När det gäller kommunalt framtvingade parkeringslösningar kan vi se att det medföljs av påtagliga konsekvenser oavsett hur de praktiskt löses. Samtidigt är resultatet av minimikraven oftast ett överflöd av parkeringsplatser. Samhällsnyttan kan därmed med rätta ifrågasättas.

Ett alternativ till att ställa minimikrav vore att kommuner skulle tillämpa en marknadsbaserad parkeringspolitik, som helt enkelt hade inneburit att investeringar i parkeringsanläggningar hade föregåtts av lönsamhetskalkyler. Detta är inte synonymt med att det skulle bli parkeringsbrist utan att överflödet av parkeringsplatser hade minskat samt att de som inte har bil inte skulle tvingas subventionera andras parkeringsplatser. Det kan dock betonas att detta inte på något vis ifrågasätter nödvändigheten att ställa krav på handikapparkeringar.

Samtidigt finns det ett stort samhällsintresse i att tillgången till kommunikationer ska vara stor och rättvist fördelat. Detta kan handla om tillgången till kollektivtrafik, cykelparkeringar, lastplatser bilpooler, handikapparkeringar, lastcykelpooler, etc. Att kommuner ställer krav på tillgänglighet kan därmed anses vara motiverat, dock under förutsättningen att tillgängligheten inte enbart mäts i antalet parkeringsplatser.

## Juridisk bakgrund

I lagtext finns ett stycke som påverkar parkeringsanläggning i samband med nybyggnation. I PBL (2010:900) 8 kap. 9 § fastställs att ”en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...] 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. Det är dock kommunen som i detaljplan kan bestämma vad som är parkering i ”skälig utsträckning” och vad som är ”i närheten” av tomten (8 kap. 13 §).

Det är dock viktigt att poängtera att det i PBL idag inte står att en kommun måste ha miniminivåer för parkering. Istället är de en rest från 1950-talets parkeringsutredning som föregick statliga parkeringsnormer. Lagen idag lyder att det är kommunen som genom planmonopolet har möjlighet att styra bil- och cykelparkeringens omfattning, uppåt eller nedåt för en viss nybyggnad av ett hus. Trots det tolkas oftast lagen som att kommuner måste ställa krav på miniminivåer, vilket i sin tur legitimerar höga p-tal.

Hur parkeringskraven tillämpas skiljer sig från kommun till kommun. I framstående kommuner används flexibla p-tal som kan pressas ned till låga nivåer genom olika former av mobilitetsåtgärder från byggherrens sida. Det kan röra sig om tillgång till lastcykel- och bilpooler, gratis kollektivtrafikkort liksom andra s.k. mobility management-åtgärder. Men det är mycket ovanligt att bygglov beviljas för projekt helt utan parkeringslösning (mig veterligen har det för flerbostadshus enbart skett vid ett enda tillfälle det senaste halvseklet). I andra kommuner används fasta p-tal som fastslår att exempelvis 1 parkering måste anläggas per nybyggd bostad oavsett storlek och läge i kommunen. Gemensamt har de därmed att minimikrav tillämpas.

## Förslag

Med tanke på regeringens ambition att öka byggtakten för bostäder, hålla byggkostnader låga samt att främja hållbara resvanor finns det starka motiv att från statligt håll vidta åtgärder för att verka för att parkeringsanläggning sker på marknadsmässiga grunder och inte är framtvingade av kommuner med följden att byggnation fördyras och privatbilismen subventioneras. Emellertid är parkeringsfrågor genom det kommunala planmonopolet till syvende och sist en kommunal angelägenhet, vilket innebär att staten främst kan arbeta för att förbättra förutsättningarna för kommuner att tillämpa en marknadsbaserad parkeringspolitik.

Formuleringen i PBL om att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon” tolkas som tidigare nämnt ofta som att kommuner har en skyldighet att garantera ett visst utbud av p-platser. Aspekterna att kommunerna själva kan definiera ”i närheten” och ”skälig utsträckning” förbises ofta. Detta hindrar ett marknadsbaserat parkeringsutbud. Det finns därmed starka skäl att ändra formuleringen och förtydliga att kommunerna inte innehar detta ansvar.

Med bakgrund i ovanstående anförda argument föreslår jag att PBL (2010:900) 8 kap. 9 § fjärde stycket ändras från den nuvarande formuleringen att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon” till formuleringen att ”det på tomten eller i närheten av den erbjuds erforderlig tillgänglighet i skälig omfattning”. Därigenom skulle lagen både förbättra möjligheten för kommuner att tillämpa en marknadsbaserad parkeringspolitik samtidigt som det skulle bli tydligt att kommuners planmonopol är förenat med ett ansvar att garantera tillgänglighet i vid mening till övrig infrastruktur och bebyggelse snarare än enbart parkeringsplatser.

*Karin Svensson Smith (MP)*