

Motion till riksdagen 2013/14:C415

av **Johan Hultberg (M)**

Förändrade parkeringsnormer för en bättre miljö

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en översyn av kommunernas bestämmanderätt och detaljplanering för parkeringsplatser.

Motivering

Enligt plan- och bygglagen har kommunerna det övergripande ansvaret för bilparkeringarnas placering men de har ingen skyldighet att ordna med parkering, detta ansvar åligger istället fastighetsägarna. Kommunerna anger genom detaljplanläggning yta och placering för parkeringsplatser för motorfordon. Parkeringsnormen, som respektive kommun fastställer, gäller som vägledning vid detaljplanläggning men för att beviljas bygglov är uppfyllande av parkeringsnormen vanligtvis ett krav. Denna detaljplanering där bygglov villkoras med krav om ett visst antal parkeringsplatser, enligt parkeringsnormerna, begränsar fastighetsägarnas självbestämmande vid nybyggnation, leder till högre byggkostnader, tar stora utrymmen i anspråk och utgör samtidigt ett hinder på vägen mot ett hållbart samhälle.

Kravet på parkeringsplatser, uttryckt genom parkeringsnormen, medför betydande kostnader vid nybyggnation. Kostnader som sedan i regel även drabbar dem som aldrig eller sällan nyttjar parkeringsplatserna. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) konstaterar i en rapport att kostnaden för att parkera ”är mer eller mindre medvetet subventionerad och fördelas i stor utsträckning på hyror, fastighetspriser, varupriser, löner etc. på ett icke-transparent sätt. De som parkerar bilen får därför sällan möjlighet att göra en avvägning mellan den egna nyttan av att parkera och den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkeringsplatsen. Efterfrågan på parkeringsplatser i

Fel! Okänt namn på

städer är därför konstlat hög, i en samhällsekonomisk mening.” (VTI: Parke- ring – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, 2011.)

Hur stora kostnader som kravet på parkeringsplatser medför varierar natur- ligtvis beroende på bland annat markpriser och hur höga krav kommunen ställer. Klart är dock att kostnaderna är betydande. Enligt Malmö stads parke- ringspolicy kostar den billigaste formen av parkering, markparkering, om- kring 15 000 kr per parkeringsplats att bygga, vilket motsvarar en månads- kostnad på 700 kr per p-plats. En plats i parkeringshus kostar 120 000 kr att bygga, motsvarande 1 500–2 000 kr per månad. En garageplats kostar mellan 250 000 kr och 450 000 kr per plats, beroende på antalet våningsplan i gara- get, vilket motsvarar hela 2 500–4 500 kr per plats och månad. Om en parke- ring byggs i ett underjordiskt garage kan kostnaden för parkeringen utgöra hela 12 % av den totala byggkostnaden för en 3:a på 75 m² enligt Malmö stads beräkningar. Trots att parkeringsnormerna är kostnadsdrivande vid nybyggnation har frågan inte behandlats i den så kallade Byggkravsutred- ningen (SOU 2012:86).

Att parkeringsnormerna sällan speglar den faktiska efterfrågan på parke- ringsplatser är naturligt då normerna inte sätts på en fri marknad där tillgång och efterfrågan får styra utan genom politiska beslut som dessutom, som VTI konstaterar, skapar en konstlad hög efterfrågan. I exempelvis Stockholms innerstad har bilinnehavet stått oförändrat på 0,46 bil per lägenhet de senaste åren och i stora delar av Stockholm har det självfallet aldrig varit så att 100 procent av hushållen äger bil. Ändå har parkeringsnormen krävt att det ska byggas mer än dubbelt så många parkeringsplatser vid nybyggen, vilket på- verkar individens val av färdmedel. Finns det gott om billiga, eller gratis, parkeringsplatser minskar det individens incitament att välja bort bilen till förmån för mer klimatsmarta alternativ som cykel eller kollektivtrafik visar VTI:s forskning.

Att överväga en begränsning av kommunernas möjlighet att kräva byg- gande av parkeringsplatser är centralt för att skapa en bättre fungerande par- keringsmarknad och är ett viktigt bidrag till möjligheten att bygga ett mer hållbart samhälle, ett samhälle där bilen inte nödvändigtvis är normen utan där möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt förbättras. Det kan knapp- ast vara kommunens uppgift att bidra till ett fortsatt bilberoende. Att begränsa kommunernas möjlighet att tvinga fram parkeringsplatser vid nybyggnation skulle också bidra till lägre byggkostnader och därmed skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Regeringen bör därför överväga att om möjligt se över parkeringsnormen och kommunernas detaljplanering vad avser parkeringsplatser.

Stockholm den 25 september 2013

Johan Hultberg (M)