

## Bör parkeringsnormen prägla framtidens stadsbyggande?

*I takt med att landets tätorter förtätas uppkommer även behovet av att göra kompromisser, alla stadsbyggnadskvaliteter kan inte rimligen få plats inom samma yta. Parkering har länge setts som en samhällsfunktion som måste tillgodoses enligt en så kallad parkeringsnorm. Att anlägga parkeringsplatser är en kostsam historia, att ställa krav på att ett särskilt antal parkeringsplatser måste anläggas för godkänt bygglov kan därför både begränsa antalet bostäder som byggs och motverka kommunala hållbarhetsmål.*

Sedan 1950-talet när bilsamhället växte fram har parkeringens plats i samhället näst intill setts som en rättighet. Få saker irriterar städernas bilägare så som avsaknaden av billig och lättillgänglig parkering. Redan 1947 infördes lagstiftning som möjliggjorde att parkering i större utsträckning skulle ske på kvartersmark istället för längs gatan när ny bebyggelse uppfördes. Lagändringen skedde efter att bilnehavet hastigt ökat och parkering längs gatan, inklusive jakten på att hitta en ledig plats, skapat problem med trängsel och trafikolyckor. Den möjlighet att ställa krav på parkering som lagändringen innebar förflyttade ansvaret att anordna tillräckliga ytor för parkering från det allmänna till att bli den enskilde fastighetsägarens ansvar.

I plan- och bygglagens 8 kapitel 9§ står det skrivet *att det i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering på eller i närheten av den tomt som ska bebyggas.* Denna paragraf måste uppfyllas för att bygglov ska kunna godkännas. I förarbetet, som förklarar hur det är tänkt att lagen ska tolkas, anges att uppskattningen av hur mycket utrymme för parkering som ska krävas är något kommunen bör hantera genom att ta fram egna riktlinjer. Det finns inga ytterligare bestämmelser i lag, föreskrift eller allmänna råd. Hur den så kallade parkeringsnormen ska utformas lämnas därmed upp till varje kommun. Det kan antingen ske som ett eget dokument, hanteras i detaljplan eller i bygglovsbeslut. Kommunerna kan också anta en parkeringspolicy där de tar ställning till hur avvägningen mellan parkeringen, den tillgänglighet den medför, och andra stadsqualiteter, ska ske. Policyn kan även den utformas som ett eget dokument, en del av

översiktsplanen eller av en kommunal trafikstrategi.

Det finns heller inga ytterligare bestämmelser på nationell nivå om hur stort ett lämpligt utrymme för parkering behöver vara, att uppskatta ett framtida parkeringsbehov är ingen exakt vetenskap. Många kommuner använder generella tal för stora delar av kommunen som vanligen inspirerats av nivåerna från andra kommuner istället för att bygga på ett aktivt ställningstagande om hur mycket parkering som behövs för att kravet på parkering ska samverka med övriga kommunala mål. De allra flesta kommuner har stora visioner och målsättningar om att fler ska gå, cykla eller åka kollektivt inom och ifrån kommunens tätorter, att bostadsbyggandet ska öka enligt särskilda nivåer, att handeln i centrala lägen ska blomstra, och att grönnare och mer attraktiva stadsrum ska utvecklas. Dessa typer av mål och visioner stöder att kommunen arbetar aktivt med att tillåta låga parkeringstal i utbyte mot att byggaktören istället anordnar lösningar för andra typer av mobilitet inom tomten. Bil- och cykelpooler, cykelverkstad på gården, smarta leveransskåp eller rabatterade kollektivtrafikkort för de boende är exempel på lösningar som kan minska behovet av att äga egen bil och därmed öka förutsättningarna för att få fler att resa på mer hållbara sätt.

Varför har vi i dagens plan- och bygglagstiftning ett system med kravställning på tillgodoseende av parkeringsplatser vid ny- och ombyggnation? Jo de avgifter som idag utgör prisnivå på marknaden upprätthålls av ett kraftigt subventionerat system. Byggaktörerna saknar i dagens läge ekonomiska incitament för att anlägga det antal parkeringsplatser som

kommunen anser behövs. Efterfrågan av parkeringsplatser ökar när utbudet är stort, detta försvårar möjligheten för parkeringsförvaltaren att få täckning för sina kostnader. Parkering är inte gratis, och inte så billigt som dagens prisnivåer får oss att tro. Särskilt i underjordiska garage men även för andra typer av parkeringsanläggningar i centrala lägen eller med svåra markförhållanden, kan den verkliga kostnaden uppgå till så höga kostnadsnivåer som över 4000 kronor i månaden, visar beräkningar ifrån Malmö stad. Exakta priser per plats är svårt att uppskatta eftersom underjordiska garage ofta är en del av konstruktionen för hela byggprojektet. Idag finns ingen allmänt vedertagen beräkningsmodell för vilka kostnader som ska räknas till parkeringen. Att det är svårt att uppskatta de verkliga kostnaderna för varje parkeringsplats är en av orsakerna till att de flesta kommuninvånare inte känner till att det inte bara är användaren av parkeringsplatsen, utan att mer eller mindre samtliga invånare på ett eller annat sätt är med och betalar. Särskilt i attraktiva lägen där hög konkurrens om marken skapar höga markpriser understiger betalningsviljan det marknadsoptimala priset kraftigt. Mellanskillnaden sprids därför som en del av hyran eller månadsavgiften för boende och på varor och tjänster när det handlar om verksamheter. Att användaren inte betalar det fulla priset möjliggör ett ökande bilinnehav och att bilen är preferens vid färdmedelsval, på bekostnad för färd sätt som inte påverkar miljön i samma utsträckning.

Dagens system ger alltså ekonomiskt incitament för de som använder parkering att efterfråga mer parkering än vad som är samhällsekonomiskt effektivt samtidigt som byggaktörerna saknar ekonomiskt incitament för att bygga så många platser som motsvaras av parkeringsnormerna, då parkering är en mycket olönsam del i projektets ekonomiska kalkyl.

Detta utgångsläge förklarar även vikten av att fler kommuner bör arbeta aktivt med att förändra synsätt, från att ställa krav på parkering, till att ställa krav på mobilitet vid ny- och ombyggnation. Ett sätt att göra det på

är att använda flexibla parkeringsnormer som ger utrymme för att sänka parkeringstalen i utbyte mot mobilitetslösningar. Vi vet inte hur framtidens samhälle kommer se ut, att fortsätta ställa krav på parkering som inte grundas på efterfrågan av samhällsekonomiskt effektiva nivåer är en otjänst som även fortsättningsvis håller oss kvar i ett samhälle som planeras med bilen i åtanke.