

VEM BYGGER VI FÖR?

*Fakta och argument om
parkeringsnormer,
bostadsbrist och byggande*



jagvillhabostad.nu

Varför pratar vi om parkeringsnormer?

Ökad nyproduktion av bostäder och förnyelse av bostadsbyggandet, så att det också byggs nya bostäder som unga kan efterfråga, är grundläggande för att lösa bostadsbristen bland unga. **Genom att lyfta diskussionen om de höga parkeringsnormerna vill jag villhabostad.nu visa på de hinder som finns för ökat byggande – och som det går att göra något åt!**

Varje kommun har enligt Plan- och bygglagen möjlighet att bestämma en kommunal parkeringsnorm, som anger hur många p-platser som måste skapas för varje ny lägenhet som byggs. I praktiken bygger i stort sett ingen fler platser än minimikravet, eftersom det innebär ökade kostnader och hindrar att marken används till något mer lönsamt.

En hög parkeringsnorm resulterar i att nya bostäder blir dyrare och att färre bostäder därmed riskerar att byggas.

Att bygga parkeringar i marknivå är mycket billigare än att bygga parkeringshus eller parkeringsgarage, där varje plats kan kosta upp till 400 000 kronor. Men markparkeringar tar mycket plats – upp till tjugofem kvadratmeter, om man räknar med utrymme för att svänga in på p-platsen – och mark är dyrt i storstadsregionerna. Dessutom leder parkeringsplatser i marknivå till en glesare stad med längre avstånd, vilket i sig ofta innebär mer biltrafik.

En sänkning av parkeringsnormen kan få många positiva effekter. Det blir lättare att bygga bostäder med rimliga hyror.

Personer utan bil slipper betala för att deras grannar som har bil ska

kunna parkera. Biltrafiken kan på sikt antas minska om det finns färre parkeringsplatser, vilket minskar miljöbelastningen och ger bättre luftkvalitet och mindre buller. Efterfrågan på kollektivtrafik och trycket på förbättring och utbyggnad av kollektiva färdmedel ökar.

Stockholm, Göteborg och Malmö har alla höga parkeringsnormer – runt en parkeringsplats per lägenhet. **Höga p-normer fördyrar och hämmar bostadsbyggandet, stämmer dåligt överens med faktiskt bilinnehav och resvanor (särskilt när det gäller mindre lägenheter och hyresrätter) och rimmar illa med miljömål och visioner om förtätning.** Jagvillhabostad.nu vill ifrågasätta parkeringsnormerna som en del i undersökandet av vilka hinder som finns för ökat bostadsbyggande – och, förstås, hur de kan överkommas.

Okej, vi hävdar alltså att det är problematiskt med höga parkeringsnormer. Dags att fördjupa argumenten!

En parkeringsnorm med hög miniminivå för antalet obligatoriska parkeringsplatser vid nyproduktion av bostäder fördyrar och hämmar bostadsbyggandet.

Alla projekt blir dyrare med högre parkeringskrav (utom i de fall då parkering kan lösas med p-platser i befintliga parkeringsanläggningar, eller då ett annat bolag bygger en ny parkeringsanläggning och hyr ut platser där).

Att bygga parkeringshus och parkeringsgarage är dyrt. Att bygga parkeringar i markplan är billigare, men tar mycket plats och **begränsar därmed antalet lägenheter** som kan uppföras på en markyta.

I till exempel Stockholms innerstad går det att ta ut ganska höga hyror för parkeringsplatser. I ytterstaden och i övriga storstadsområden däremot kan man inte ta ut hela kostnaden för en parkeringsplats i hyra, utan en del läggs på hyran/kostnaden för lägenheterna i bygget.

Med en hög parkeringsnorm sätts efterfrågestyrningen ur spel. Projektet riskerar att stå med tomma parkeringsplatser i slutändan, bekostade även av boende som inte utnyttjar parkeringen.

Parkeringsnormerna i storstäderna stämmer inte överens med det faktiska bilinnehavet och befolkningens resvanor. Särskilt illa rimmor normerna vid byggandet av mindre bostäder och hyresrätter.

<i>Stockholm</i>	<i>Malmö</i>	<i>Göteborg</i>
0,36 bilar/person	0,39 bilar/person	0,34 bilar/person
P-norm 1,0	P-norm 0,8-1,1	Besked om p-norm saknas vid tryck

Av hela Sveriges befolkning åker 47 procent bil till jobbet eller skolan. Bland personer mellan 18 och 29 år i Sverige är det **bara 29 procent som åker bil till jobbet eller skolan.**

Hälften av hushållen i Sverige består av ensamboende utan barn. I Stockholm är 58 procent av hushållen ensamhushåll, i Malmö 55 procent och i Göteborg 54 procent. I **flerbostadshus** är 60 procent av hushållen ensamboende utan barn.

Höga parkeringsnormer stämmer inte överens med miljömål och visioner om förtätning.

Våra tre största städer har alla högt satta miljömål.

Stockholm har utsett till Europas miljöhuvudstad 2010 "för sitt långsiktiga och långvariga miljöarbete". Miljöeffektiva transporter är det första av Stockholms stads sex övergripande mål för miljöarbetet åren 2008-2011. Stadens målsättning är att vara en fossilbränslefri kommun 2050. Också Malmö vill på lång sikt ha en energianvändning uteslutande bestående av ickefossila bränslen, och Göteborg ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent till år 2020 (jämfört med 1990).

Samtliga storstadsregioner (Stockholm, Göteborg och Malmö) vill **expandera genom förtätning**. Tätare stad kräver mindre energi och färre resor, vilket också är en del av miljöarbetet.

Eftersom parkering i markplan är så mycket billigare än parkeringsgarage och parkeringshus blir det oftast det som byggs. **Parkeringar i markplan tar massor av plats och leder till en glesare stad med längre avstånd**, vilket i sig ofta innebär mer biltrafik.

Vilken stad vill vi ha?

Bygger vi för människor eller för bilar? Är det viktigare att upprätthålla rådande föreställningar om transporter och bilbehov än att bygga för att långsiktigt lösa bostadsbristen?

Jagvillhabostad.nu efterlyser en konstruktiv debatt om regler och normer som hindrar bostadsbyggande – och om vad som kan göras för att övervinna hindren och öka bostadsbyggandet.

Jagvillhabostad.nu tror att risken för att byggandet av parkeringsplatser helt ska avstanna om parkeringsnormerna luckras upp är väldigt liten. Många bostadsrättsbyggare upplever att parkeringsplatser till varje lägenhet är ett stort ”mervärde för konsumenten” (det vill säga att det gör försäljning lättare och priserna högre). Parkeringsnormen är ett redskap för kommunerna som kan användas för att främja bostadsbyggande samtidigt som man styr stadsbyggande i den riktning man vill – till exempel mot tätare och mindre bilberoende städer.

Varför inte använda parkeringsnormen som ett tak, i stället för ett golv? Använda exploateringsnivå som krav i stället för antal parkeringsplatser? Räkna på rumsenheter eller förväntade hushållsstorlekar, och utgå från faktiska siffror om bilinnehav och resvanor? **Vi har bra förslag, och vi tror att det finns många andra som har det också. Nu kör vi igång diskussionen!**

Källor

Statistiska Centralbyråns statistikdatabas (för befolkningsstatistik och bilbeståndsstatistik) (www.scb.se)

Så tar vi oss till jobbet (undersökning gjord av försäkringsbolaget If i september 2008)

http://www.if.se/web/se/Om/Pressrummet/Undersokningar/Pages/Cykeln_nastvanligastesattetatttilljobbet.aspx

Tjänsteutlåtande M05-511-1119:1, Markkontoret Stockholms stad.

Utlåtandet är svar på en skrivelse från Åsa Romson (MP) och Charlotta Unger (MP) till marknämnden i Stockholm våren 2005 med begäran om en redovisning beträffande ökande bygg- och bostadskostnader till följd av höjd p-norm.

<http://insyn.stockholm.se/mark/document/2005-12-15/Dagordning/34/34.pdf>

Stockholms stad (www.stockholm.se), Göteborgs stad (www.goteborg.se) och Malmö stad (www.malmo.se)



Jagvillhabostad.nu är en partipolitiskt obunden organisation för och med unga bostadssökande som tröttnat på bostadsbristen och vill göra något åt den. För att komma i kontakt med oss, maila **info@jagvillhabostad.nu** eller ring **0703 016101**. Kolla också in vår hemsida - **www.jagvillhabostad.nu**.