

Parkeringsköp

SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2015 -11- 13	
Diagnos 2015/830	Aktbilaga 1

Kommunstyrelsens förvaltning

Innehållsförteckning

Avtal om parkeringsköp	3
Vad är parkeringsköp?	4
köp respektive avlösen.....	4
Vad säger lagstiftningen om parkering?	5
Kommunens dubbla roller.....	5
Genomsnittliga byggkostnader för olika parkeringar	6
Exempel på kalkyl parkeringsköp.....	7
Gemensamhetsanläggning enligt anläggnings lagen.....	8
Samlad parkering i gemensamma anläggningar	8
Framtida parkeringar	9
Stadsplanering.....	9
Planera och samverka för god tillgänglighet.....	10
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem	10
Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande	10
Mobility Management	11
Ska vi införa parkeringsköp?	12
Innehåll i en parkeringsstrategi.....	13

Kommunstyrelsens förvaltning

Avtal om parkeringsköp

Samhällsbyggnadskontoret har av Kommunstyrelsen fått i uppdrag att utreda möjligheterna att införa parkeringsavlösen/parkeringsköp. Utredningen kommer att visa på både fördelar och nackdelar med parkeringsköp, den kommer att visa på alternativ och på de steg som ska tas först. Parkeringsnormen har fått en översyn med förslag på förändringar men redovisas i ett separat dokument. Parkeringsnormen styr behovet av parkeringsköp och somliga hävdar att den ska spegla det verkliga parkeringsbehovet men blir då samtidigt ett instrument som bara anpassar sig till nuvarande behov utan att påverka mot den kommun som eftersträvas.

Intresset för parkeringsfrågor och mobility management har växt hos svenska kommuner och speciellt inom ramen för EU projektet Max Lupo där ett antal svenska kommuner har prövat att tillämpa tio planeringsprinciper. Mobility management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. I korthet brukar mobility management definieras som mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Med mjuka åtgärder menas information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Resan har bara börjat för Sala kommuns del och grundläggande förutsättningar måste finnas på plats först. Stora markparkeringar för att klara bilismens behov är i många fall den enda lösningen i vissa projekt om vi inte börjar titta på de alternativ som finns. Drygt 30% av arealen i detaljplanen som skapades för Bovieran på Silvervallen är upplåten för parkering för att klara nuvarande p-norm för bostäder på 1,2 bilplatser per lägenhet, och då är detta ett projekt riktat mot de något äldre på central och dyr mark.

Att ha flexibla parkeringslösningar och att vara förberedd som kommun när fastighetsägare har problem att lösa parkeringsbehovet på egen fastighet borde vara en riktlinje för att skapa ett bra exploateringsklimat i Sala kommun både för befintliga fastighetsägare och för de som tittar på möjligheten att satsa i kommunen.

Kommunstyrelsens förvaltning

Vad är parkeringsköp?

Parkeringsköp kan vara en lösning för fastighetsägaren att uppfylla sin skyldighet att anordna parkeringsutrymme. Fastighetsägaren ingår ett civilrättsligt avtal om parkeringsköp med kommunen och förfarandet innebär att fastighetsägaren, istället för att själv ordna utrymme för hela sitt parkeringsbehov, deltar finansiellt i den kommunala parkeringsanläggningen. Parkeringsköp har använts i vissa kommuner alltsedan slutet av 1950-talet.

Parkeringsköp har även funnits i Sala men togs bort genom beslut i Kommunstyrelsen 2004-05-06 i samband med beslut om kv. Hovslagarens omvandling från parkering till bostäder.

köp respektive avlösen.

Vid parkeringsköp så betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp per bilplats till kommunen för att kunna nyttja del av en parkeringsanläggning och kommunens ansvar är att, genom att anlägga en ny eller i en redan befintlig parkeringsanläggning, hålla erforderligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Fastighetsägaren råder sedan över det antal bilplatser som fastighetsägaren köpt enligt kravet i parkeringsnormen.

Det har tidigare visat sig att även då fastighetsägaren erlagt engångsbeloppet så har inte kommunen fullgjort sina skyldigheter genom att anordna parkeringsanläggning eller att parkeringsutrymmet inte hållits tillgängliga för fastighetsägaren. *Källa: "SOU 1989:23 Parkeringsköp"*
Detta har även varit fallet i Sala enligt arkivmaterial.

Den andra formen av parkeringsköp, s.k. avlösen, är en förbindelse mellan fastighetsägare och kommun. Fastighetsägaren förbinder sig att till kommunen betala en årlig avgift, för vilken ska motsvara parkeringsanläggningens kostnader. Under hur lång tid som den årliga avgiften ska betalas får avgöras mellan parterna och från fall till fall. Upplåtelsen kan dock ske på max 25 år inom detaljplanlagt område. *Källa: "SOU 1989:23 Parkeringsköp"*

Kommunstyrelsens förvaltning

Vad säger lagstiftningen om parkering?

Enligt 8 kap. 9§ första stycket PBL gäller att en tomt som ska bebyggas "ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon". I 9§ framkommer även att om det inte finns tillräckliga utrymmen för både parkering och friyta för lek och utevistelse så ska man i första hand ordna friyta. Om fastighetsägaren anordnar för få parkeringsplatser i förhållande till det verkliga behovet utifrån de verksamheter som finns på fastigheten uppstår en brist på parkeringsplatser i området. Ett sätt att motverka dessa problem är att fastighetsägarna erbjuds möjligheten att lösa parkeringsbehoven på andra fastigheter eller på kommunala parkeringsområden i närheten.

Detaljplanerna bör klargöra hur marken ska disponeras för bl. a parkeringsanläggningar och om anläggningarna ska vara gemensamma eller tillgodose endast en fastighets behov.

Enligt 4 kap 13 § PBL får kommunen i detaljplan bestämma de krav på parkeringsutrymme som avses med 8 kap. 9§ första stycket 4 PBL, avseende parkeringsplatsernas utformning och placering och även att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Man bör i samband med upprättande av detaljplan redogöra för om kommunen har intentioner i att anordna parkeringsanläggningar i kommunal regi.

Parkeringsplatserna som ska användas för köp eller avlösen ska vara utlagda i detaljplanen som kvartersmark och p-plats. Området ska sedan skyltas som allmänt för att kunna samnyttjas, detta gäller naturligtvis inte om det är en privat parkeringsanläggning som är ett alternativ.

Området ska även vara infört i de lokala trafikföreskrifterna (efter vederbörligt beslut och infört i trafikliggaren).

Att en parkeringsanläggning med tillgängligt utrymme kommer till stånd kan inte anses vara tillräckligt, utan slutligen ska krav ställas på att utrymmet bibehålls till förmån för fastigheten, alltså en trygghet i förhållandet mellan parkeringsplatsen och fastigheten. *Källa: "SOU 1989:23 Parkeringsköp"*

Kommunens dubbla roller

Byggnadsnämnden, som kan uppfattas som en företrädare för kommunen, ska som myndighet pröva om skyldigheten att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt i samband med bygglovsansökan. Byggnadsnämnden kontrollerar att erforderligt antal parkeringsplatser anordnas, antingen på den egna fastigheten eller genom avtal med annan fastighetsägare eller kommunen.

Kommunstyrelsens förvaltning

I den omfattning kommunen anordnar och tillhandahåller parkeringsplatser är det enheten för planering och utveckling som planerar lämpliga områden för ändamålet, tekniska kontoret som bygger parkeringsplatserna och antingen marksidan inom planering och utveckling eller tekniska kontoret som upplåter parkeringsplatserna och tecknar parkeringsavtalen. Den som upplåter platserna och tecknar avtalen bör ha ett kartotek eller register över genomförda parkeringsköp och måste ha en kontroll så att inte överutnyttjande sker. De måste ha ett samspel med expertis från trafik- och gatusidan som kan svara på var gränsen för överutnyttjande går. Det är även viktigt att se till att avregistrera parkeringsavtal som löpt ut eller då andra lösningar funnits.

Fastighetsägaren ska presentera en lösning på parkeringsutrymmet enligt de av lagen uppställda kraven, vilket ska ske oberoende av om parkeringen ordnas på den egna fastigheten eller om avtal upprättas med kommunal eller privat motpart. Ett avtal går till så att det träffas på minst 15-20 år. Avtalet kan under denna period bara frångås om fastighetsägaren visar att parkeringsbehovet är löst på ett alternativt sätt, som uppfyller lagstiftningens krav. Kan inte fastighetsägaren visa på alternativ lösning så fortsätter avtalet att gälla eftersom fastighetsägarens skyldigheter att anordna parkering kvarstår. Behöver en tillfällig lösning anordnas under tiden som parkeringsanläggningen färdigställs så anvisas en tillfällig plats för parkeringsköp och en avgift tas in som öronmärks för de tillfälliga bilplatserna. Det är viktigt att det tydligt framgår att parkeringen då bara är en tillfällig plats.

Källa: "Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande"

Genomsnittliga byggkostnader för olika parkeringar

Enligt Parkeringslexicon är den genomsnittliga kostnaden för att bygga en parkeringsplats ca 120 000 kr. Detta varierar dock kraftigt mellan olika kommuner samt beroende på konjunktur. Denna kostnad beräknar sig på markparkeringsplats, p-hus samt även takparkering.

I Sala har markparkeringar varit dominerande, men för att hitta nya parkeringsplatser centralt kan även andra lösningar krävas i framtiden, vilket parkeringsavlösenbeloppet ska ta höjd för.

När SJ-parkeringen (Silogatan) byggdes om 2008 kostade det 19.000 kr/plats och kalkylen för Stadsparkens nya parkering är 25.000 kr/plats. *Källa: "bilaga från Tekniska kontoret"*

Byggkostnader för olika p-anläggningstyper kan ligga till grund för att fastställa ett lämpligt parkeringsköpsbelopp. En rimlig bedömning är att parkeringsköpsbeloppet ska motsvara vad det faktiskt kostar att bygga

Kommunstyrelsens förvaltning

parkeringsplatser i hus eller på mark.

I Sala har traditionellt köpebeloppet bestått av byggkostnad, samt nuvärdet av framtida drift och underhållskostnader inom en rimlig avskrivningstid. Normalt ca 20 år och får också stöd av att kommunförbundet 1993 i sin skrift "normalförslag till avtal med kommentarer". Där anges att parkeringsplatsen ska upplåtas till en avgift motsvarande, marknadshyran, dock lägst motsvarande kapital-, drift-, och underhållskostnader.

Storleken på avlösenbeloppet ska inte göra det dyrare att etablera sig i Sala jämfört med andra städer samtidigt som det rimligtvis inte är meningen att skattekollektivet ska betala notan.

Exempel på kalkyl parkeringsköp

Markbehov för en parkering är i runda drag ca 30 kvm i snitt inkl. körbanor, grönytor och belysning.

Bara som ett exempel så kan vi räkna på ett uppräknat taxeringsvärde på 7 slumpvis centrala fastigheter i Sala vilket ger ett belopp på 1132:-/kvm.

Markpris 30 kvm*1132:-/kvm =ca 34000:-/parkeringsplats.

Eftersom kommunen behåller marken så är det enbart kapitalkostnaden som räknas in i detta.

Internräntan för 2015 är 3,2 %

3,2 % på 34000:-blir 1088:-/plats.

Beräknad kostnad att bygga parkeringar i stadsparken ca 25000:-/plats

Nuvärdesfaktor 14,8775 (3% i 20 år)

Drift och underhåll per plats ca. 800:-

Anläggningskostnad:25000:-

Nuvärdet av drift o underhåll: 14,8775 x 800:- = 11902:-

Nuvärdet av kapitalkostnaden: 14,8775 x1088:- = 16187:-

SUMMA 53089 kronor

Ska vi försöka ändra stadsbilden genom att införa yteffektiva parkeringsanläggningar i parkeringshus så måste kommunen långsiktigt planera för denna förändring.

Byggande av parkeringshus är betydligt dyrare än markparkeringar och kommunen bör ta höjd tidigt i processen för detta. Ingångsvärdet i ovanstående kalkyl ska i så fall ersättas med vad det kostar att bygga en parkeringsplats i ett parkeringshus.

Kommunstyrelsens förvaltning

När det gäller parkeringsbehovet så bör det i första hand lösas inom den egna fastigheten och därefter, beroende på planeringssituationen, gå vidare till att fundera på om det kan lösas genom att fastigheten skaffar sig en servitutsrätt på annan fastighet, alltså knyta ett officialservitut i samband med fastighetsbildningen. I vissa situationer så ligger det nära till hands att börja fundera över fastighetssamverkan, t.ex. bilda gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen. Visar det sig att ovanstående lösningar inte är lämpliga får parkeringsköpslösningen tas i beaktande.

Källa: "Parkeringsköp ett verktyg vid plangenomförande"

Gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen.

Enligt denna lag så kan inrättas anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem.

Gemensamhetsanläggning bildas vid lantmäteriförrättning.

En gemensamhetsanläggning förvaltas av en samfällighetsförening enligt lagen om förvaltning av samfälligheter.

Grunden för hur mycket varje medlem måste betala baseras på det andelstal som delägarfastigheten tilldelades vid förrättningen, enligt anläggningslagen.

Andelstalen bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den nytta fastigheten har av anläggningen.

Alternativen som nyttjanderätt och parkeringsköp/parkeringsavlösen är något som efterhand har en tendens att falla i glömska. Gemensamhetsanläggning med delägarfastigheter bildad genom lantmäteriförrättning ger en tydlig koppling mellan parkeringsplatsen och fastigheten.

En specifik fastighet ska ha behov av en gemensamhetsanläggning så kommunen kan inte bli delägare av en GA som enbart "kommun". Finns det behov av parkeringar till ett antal fastigheter så har kommunen möjlighet att detaljplanlägga lämplig mark för GA och parkeringsändamål. Bildandet av en gemensamhetsanläggning sker sedan via en lantmäteriförrättning.

Samlad parkering i gemensamma anläggningar

- Ger bättre ekonomi att bygga få stora parkeringsanläggningar istället för ett garage under varje hus
- Mer effektivt markutnyttjande
- Bättre möjlighet att uppmuntra hållbart resande i och med att gångavståndet ökar
- Val av lokalisering kan styra trafikrörelser i området
- Goda möjligheter för samnyttjande (boendeparkering, arbetsplatsparkering, besöksparkering etc.)

Källa: "konferens parkeringsstrategier, föredrag av Trivector dec 2014"

Kommunstyrelsens förvaltning

Framtida parkeringar

Vid en översiktlig analys av Salakartan så har undertecknad och planarkitekt Karin Nyberg kommit fram till ett antal områden som kan bli aktuella i framtiden men detta ska naturligtvis utredas närmare och i ett större sammanhang.

Löparen 6, mark-p

Löparen 9, mark-p

Stadsparken, mark-p

Idrottshallen, P-hus

Silvrevallen mor Väsbygatan. P-hus med butiker i bv.

Södra Coop parkeringen, P-hus

Lasarettområdet, P-hus

Bussterminalen, markparkeringar och P-hus

Norra stationsområdet, markparkeringar med tanke på nytt resecentrum med tillgänglighet från norra sidan.

Stadsplanering

För att skapa en attraktiv stad med ett levande stadsliv ska det vara lätt att nå affärer, restauranger, kulturevenemang o.s.v. För de som väljer att åka bil måste det vara enkelt att hitta en parkeringsplats. En stad behöver även vara hållbar och klimatsmart. Därför är det viktigt att även satsa på en ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

En parkeringsplats tar upp ca 30 kvm och varje bilist använder i snitt 2-5 parkeringsplatser om dagen. Reglering av parkering är ett bra styrmedel för kommun att påverka hur mycket trafik det blir i staden. Detta möjliggör att trevligare saker kan prioriteras så som cykelbanor och uteserveringar.

För att stimulera mindre bilism kan det ges subventioner för fastighetsägare som tar fram andra lösningar än bilparkering. Exempelvis bilpool, cykelparkering av högstandard eller rabatterad kollektivtrafik.

Kommunstyrelsens förvaltning

Planera och samverka för god tillgänglighet

- Göra områdesvisa p-planer
- Lyfta fram sambandet mellan lokalisering och transportbehov – behöver man ha bil när man bor mitt i stan?
- Göra närbarhetsstudier för de olika transportslagen
- Samverka med enskilda aktörer

Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

- Utöka och höja kvalitén på cykelparkeringen
- Laddplatser för elbilar bör utredas
- Stödja utbyggnad av bilpooler
- Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan
- Medverka till samnyttjande av parkering
- Reducera antal p-platser vid arbetsplatser där det finns goda färdalternativ
- Erbjuder perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider
- Utöka och reglera infartsparkeringen vid kollektivtrafiken

Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande

- Bygg gemensamma effektiva, trygga, säkra, attraktiva parkeringsanläggningar och ta bort markparkeringar.

Kommunstyrelsens förvaltning

Mobility Management

Ursprunget till MaxLupoSE är EU-projektet MAX, det största forskningsprojektet inom mobility management inom EU:s sjätte ramprogram.

Slutprodukten blev en rad användbara verktyg inom mobility management, varav ett av verktygen, MaxLupo

Som tidigare nämnts så är Mobility management ett antal mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Med mjuka åtgärder menas information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter.

De tio planeringsprinciperna som ingår i MaxLupo och som kommunerna har fått möjlighet att testa och utvärdera är:

- 1) Hållbar lokalisering och planering
- 2) Tydliga kriterier för när MKB ska göras
- 3) Funktionell och organisatorisk integrering
- 4) Mobility managementrådgivning till byggherrar
- 5) Mobility managementplaner som krav eller förhandlingsfråga
- 6) Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- 7) Flexibla parkeringsnormer med avsteg för t.ex. MM-plan
- 8) Parkeringsköp
- 9) Max antal parkeringsplatser
- 10) Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

Tidigare har beteendepåverkan inom transportområdet ofta använts i avgränsade projekt i svenska kommuner. Det har då i många fall handlat om kampanjer, påverkansåtgärder, mm. för att få olika grupper av resenärer att ändra färdmedelsval och val av transportsätt inom det befintliga transportsystemet. Det finns dock en stor potential att också arbeta med mobility management integrerat med planering av bebyggelse och transportsystem, för att på så sätt förbättra förutsättningarna för mer hållbara och energieffektiva resmönster.

Kommunstyrelsens förvaltning

Ska vi införa parkeringsköp?

I centrumområden kan parkeringsköp förhindra uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar där dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt.

Ger kommunen större rådighet över parkeringar i de centrala delarna och kan t ex välja att samla parkeringar i större anläggningar med bra koppling till huvudvägnätet.

De pengar som kommunen får ska gå in i kommunens kassa och öronmärkas i syfte att åstadkomma framtida parkeringsanläggningar för de som friköpt.

Att införa parkeringsköp är samtidigt inte enkelt och innebär ett långtgående ansvar som bygger på en motprestation då Sala kommun mottar ersättning för att anlägga parkeringar.

Det är även ekonomiskt osäkert vad den verkliga byggkostnaden samt driften blir.

Stor administration för att bevaka avtal och förnya avtal. Historiskt har det enligt arkivmaterial inte fungerat, motsvarande antal parkeringar har inte byggts.

Att gå in i detta kräver en långsiktig plan för att bygga upp centrala parkeringslösningar så att vi har en bra beredskap att erbjuda parkeringar vid en parkeringsköpssituation.

BILPARKERING ÄR EN FÖRUTSÄTTNING FÖR EN FUNGERANDE STAD MEN...

- kräver stora ytor
- har stor påverkan på stadsmiljön
- påverkar förutsättningarna för hållbart resande
- är ofta dyrt att ordna
- subventioneras ofta av icke användare

- Varje plats kostar mycket att anlägga
- 15 -40kkr markparkering
- 100 -300kkr i P-hus
- 300 -500kkr under mark
- Till det kommer driftkostnaden

Har stor påverkan på möjlighet att tillskapa nya bostäder och boendekostnad

Kommunstyrelsens förvaltning

PARKERING AV CYKLAR...

kan kräva stora ytor om de inte planeras väl och påverkar stadsmiljön

- kan skapa tillgänglighetsproblem
- kan skada träd och gatmöbler (kanske inget problem i Sala)
- påverkar förutsättningarna för hållbart resande

Med bra infrastruktur för cyklister är det fler som cyklar, detta ger hälso-och miljöfördelar i staden.

Därför behövs en strategi för hur cykelparkering hanteras i kommunen.

Källa: konferens parkeringsstrategier, föredrag av Paulina Soliman, TrivectorTraffic

En grund för ett fortsatt arbete är att ta reda på vilket mål Sala kommun har i dessa frågor som bör tas fram i en parkeringsstrategi som beskriver hur kommunen ser på parkering och hur man ska arbeta med dessa frågor nu och i framtiden, vad är kommunens övergripande mål i dessa frågor?

Börja med att fastslå syftet med att ta fram en parkeringsstrategi för kommunen. Tex har Umeå formulerat sig enligt nedan.

- Parkeringsstrategin syftar dels till att påverka luftkvaliteten i positiv riktning men också till att hantera trafiken och bidra till ett mer hållbart transportsystem.
- Parkeringsstrategin ska bidra till en levande, spännande och attraktiv stadskärna.

Innehåll i en parkeringsstrategi

- Mål för parkering
- Prioritering mellan användargrupper
- Zonindelning för att anpassa innehållet till kommunens olika förutsättningar
- Flexibla parkeringstal för cykel och bil
- Riktlinjer/verktyg för att uppnå målen

Källa: konferens parkeringsstrategier, föredrag av Paulina Soliman, Trivector Traffic

Kommunstyrelsens förvaltning

Umeå tillämpar friköp 500 m från nybyggt. Kommunen bestämmer vad som är ett rimligt gångavstånd, det är då väldigt viktigt att ha en strategi för att klara likabehandlingsprincipen.

Vid en tillbakablick i Salas historia så nämns problemen då kommunen inte bygger de parkeringar som fastighetsägare har skrivit avtal på. Tydliga register som redovisar kopplingar mellan specifik parkering och fastighet saknas.

Vem vet idag hur många parkeringsplatser en viss fastighet har köpt? Hur många fastighetsägare kan idag redovisa avtal på tillräckligt många parkeringar som var krav när huset byggdes? Kontrollen har fallerat över tid. Det ställs stora krav på administrativa resurser för att ha en fungerande lösning.

Även fast kommunen skulle ha resurser för att klara behovet så finns det inga klara bestående lösningar. Alternativen som gemensamhetsanläggningar och servitut är tydliga och kopplade direkt till en specifik fastighet, speciellt om ett servitut blir inskrivet i fastighetsregistret eller officialservitut som bildas av Lantmäteriet. Gemensamhetsanläggningar bildas genom lantmäteriförrättning och fastigheten får en andel i gemensamhetsanläggningen.

Examensarbetet "*Parkeringsköp ett verktyg vid plangenomförande*" anser att när det gäller parkeringskravet så bör det i första hand lösas inom den egna fastigheten och därefter, beroende på planeringssituationen, gå vidare till att fundera på om det kan lösas genom att fastigheten skaffar sig en servitutsrätt på annan fastighet, alltså knyta ett officialservitut i samband med fastighetsbildningen. I vissa situationer så ligger det nära till hands att börja fundera över fastighetssamverkan, t.ex. bilda gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen. Visar det sig att ovanstående lösningar inte är lämpliga får parkeringsköpslösningen tas i beaktande.

Parkeringsköp är en snabb och flexibel lösning men långsiktigt har vi inte löst problemet. Sala bör helst ha möjlighet att snabbt och flexibelt kunna lösa exploatörens behov och samtidigt ha en långsiktig lösning med en koppling mellan fastighet och parkeringsplats. Sala kommun borde överväga att erbjuda lägenhetsarrende på 5 år under en övergångsperiod för att snabbt kunna möta exploatörens behov om parkering på egen fastighet inte är lämpligt. Detta under förutsättning att det finns en rimlighet att skapa officialservitut eller att ta fram detaljplan på lämpligt område och projektera, bygga och bilda gemensamhetsanläggning.

Finns det behov av stora parkeringsanläggningar så borde planmonopolet vara ett verktyg för att ange områden som gemensamhetsanläggningar och där man via lantmäteriförrättning bildar gemensamhetsanläggning med andelstal per fastighet.

Kommunstyrelsens förvaltning

Servitut är också en tydlig koppling där kommunen kan upplåta mark till en fastighetsägare som vill bygga parkeringar för att klara parkeringsnormen.

I korthet, flexibla kommunala lösningar som löser exploatörens kortsiktiga behov och som på sikt kan omvandlas till stabila lösningar med en tydlig koppling mellan fastighet och parkeringsplats utan kommunal förvaltning.

Förslag på beslut med hänvisning till denna utredning är att inte införa parkeringsköp. Parkeringsfrågan ordnas i första hand på egen fastighet och i andra hand via tydliga kopplingar mellan fastighet och parkering som löses med servitut eller GA anläggningar. Införandet av parkeringsköp ställer krav på organisation och resurser samt på en gemensam målbild för alla trafikslag. Oavsett beslut om parkeringsköp så är första steget i denna resa att avsätta resurser för att kunna ta fram ett parkeringsprogram som fungerar som ett handlingsprogram i planeringsprocessen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Planering & Utveckling

Anders Dahlberg
Markingenjör