

Kommunstyrelsen

Parkeringsköp: prismodell samt prisnivå inom Eskilstuna kommun

Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige

1. Fastighetsägare ska av kommunen kunna erbjudas friköp från skyldighet att tillhandahålla parkeringsplatser enligt kommunens riktlinjer för parkeringstal, inom de platser kommunen finner lämpligt genom så kallat parkeringsköp.
2. Prismodell för parkeringsköp (procentuell andel av produktionskostnad, fördelat per parkeringsplats) med procentsatsen 80 procent godkänns som prismodell respektive prisnivå.

Sammanfattning

Kommunen har analyserat parkeringsverksamheten inom kommunen och studerat olika prismodeller med prisnivåer för så kallade parkeringsköp. Fastighetsägare har enligt bestämmelser i Plan- och bygglagen ansvar för att tillhandahålla parkeringar för sin fastighets behov vilket regleras i kommunens riktlinjer för parkeringstal.

Ett parkeringsköp innebär att en fastighetsägare friköper sig från ansvaret att tillhandahålla parkeringsplatser vid till exempel nybyggnation av fastigheter för bostadsändamål eller verksamheter. Parkeringsköp är något som tillämpas i många olika kommuner när kommunen vill täcka del av investeringskostnader för av kommunen planerade anläggningar som innehåller parkeringar. Utifrån studier av de olika prismodellerna har en valts ut som verkar mest lämplig för Eskilstuna kommun (procentuell andel av produktionskostnad, fördelat per parkeringsplats) samt procentsatsen 80% som prisnivå. Med prisnivå 80% menas att kommunen ska hämta in 80% av anläggningens produktionskostnad via parkeringsköp när sådana blir tillämpliga. Det är kommunen som avgör när ett parkeringsköp kan vara aktuellt och vilka maximala gångavstånd från en viss fastighet som kan accepteras i samband med parkeringsköp. Ett avtal om parkeringsköp bygger på att båda parter är överens.

Beslutet bedöms medföra att enskilda fastighetsägare får en bättre tydlighet om hur parkeringsköp med tillhörande prismodell och prisnivå kommer att hanteras inom kommunen och på så sätt få bättre planeringsförutsättningar. En anläggning med högre kapacitet stället för att respektive fastighetsägare har sin egen torde också ge mer kostnadseffektiva lösningar i slutändan. Kommunen får möjligheter att i tidigt

skede säkerställa delfinansiering av kommunens anläggningar och enklare att planera när i tid byggnation av parkeringsanläggningar ska ske.

Ärendebeskrivning

Eskilstuna kommun har analyserat parkeringsverksamheten inom kommunen. Inom ramen för detta har bland annat olika alternativ för hantering av så kallade parkeringsköp och prismodeller studerats.

En fastighetsägare är enligt plan- och bygglagen (PBL) skyldig att tillhandahålla ett visst antal parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser som fastighetsägaren behöver tillhandahålla regleras i kommunens riktlinjer för parkeringstal.

Kommunen avser att bland annat uppföra så kallade mobilitetshus innehållande parkeringsplatser på strategiska platser inom kommunen. En del av finansiering av dessa är tänkt att inhämtas via parkeringsköp. Övrig finansiering avses inhämtas via parkeringsavgifter. Parkeringsköp är även tänkt att kunna tillämpas på befintliga anläggningar om kapacitet finns. Bakgrunden till av kommunen planerade mobilitetshus och parkeringsanläggningar är att kommunen anser att det främjar ett bättre markutnyttjande, och bidrar till bättre samnyttjande av parkeringar inom kommunen generellt.

Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från skyldigheten att tillhandahålla parkeringsplatser. I stället åtar sig kommunen, mot betalning från fastighetsägaren, att tillhandahålla erforderligt antal parkeringsplatser så att fastighetsägare uppfyller kraven för kommunens parkeringstal enligt riktlinjer. Parkeringsköp i olika former är något som tillämpas i många kommuner.

Kommunen, eller dess bolag, äger och ska äga parkeringsanläggningarna och ansvara för resultat samt drift och underhåll och i förekommande fall projektering, upphandling och byggnation. Ett friköp från skyldigheten att tillhandahålla parkering innebär inte att specifika platser i en anläggning pekats ut eller reserveras för den fastighetsägare som friköper sig från skyldigheten. Kommunen garanterar i stället att ledig kapacitet ska finnas i respektive parkeringsanläggning att kunna hyra ut på sedvanligt sätt enligt kommunens taxa för det antal platser för vilka parkeringsköp avtalats.

Parkeringsköp kan ske i följande fall:

1. Parkeringsanläggning med vakanta platser finns inom rimligt maximalt gångavstånd. (Kommunen gör bedömning i vart enskilt fall)
2. När kommunen etablerar en ny parkeringsanläggning inom rimligt maximalt gångavstånd. (Kommunen gör bedömning i vart enskilt fall)

Vid tecknande av köpekontrakt av kommunal mark, markanvisningsavtal eller exploateringsavtal ska det framgå om tecknande av parkeringsköpsavtal ska göras, och när ett sådant avtal ska upprättas. I det fall det gäller en ny anläggning som

detaljplaneläggs ska parkeringsköpsavtalet vara signerat innan detaljplanen antas av kommunen. Avtal om parkeringsköp kan även tecknas i bygglovsskedet om avtal inte kunnat slutas innan en detaljplan antagits. Detta kan vara aktuellt när kommunen är att se som exploatör av fastigheter.

Finansiering och prismodell

Kommunen har tittat närmare på tre olika prismodeller som alla har olika för- och nackdelar, och valt att föreslå att Eskilstuna kommun ska använda en prismodell där fastighetsägare som väljer att teckna ett parkeringsköpsavtal får betala en avgift som baseras på att kommunen tar ut en viss procent av produktionskostnaden fördelat per parkeringsplats i aktuell anläggning. Konsultutredning, en till ärendet tillhörande bilaga, har visat att cirka 75-85 procent av produktionskostnaden är en rimlig nivå att eftersträva att hämta hem genom parkeringsköp med hänsyn till genomförandekraft och nivå av kapital kommunen själv behöver binda upp vid nyproduktion samt även med hänsyn taget till att det ska vara ett attraktivt erbjudande för fastighetsägarna.

I ett första skede föreslås därför att kommunen erbjuder fastighetsägaren att för undantaget från skyldigheten att tillhandahålla en parkeringsplats, erlægga en parkeringsköpsavgift motsvarande 80 procent av produktionskostnaden för aktuell parkeringsanläggning fördelat per parkeringsplats. Om kommunen vid utvärdering skulle komma fram till att man vill ta ut en annan procentsats, ska kommunfullmäktige ta ett nytt beslut om detta.

I det fall en fastighetsägare vid parkeringsköp hänvisas till en befintlig anläggning med ledig kapacitet ska parkeringsköpsavgiften bestämmas till 80 procent av bedömd nyproduktionskostnad av aktuell anläggning vid tidpunkten för tecknandet av parkeringsköpsavtalet, fördelat per parkeringsplats.

I undersökta kommuner förekommer olika prismodeller för parkeringsköp. Vissa kommuner tar ut en i förhand bestämd avgift per parkeringsplats, en fast summa. Detta kan upplevas enklare för fastighetsägaren att beräkna sina kostnader men bedöms svårare för kommunen att utvärdera och följa upp de ekonomiska resultaten. Det känns också mer rättvist att den enskilde fastighetsägaren får betala aktuell produktionskostnad då priser till exempel på mark och anläggningstyper kommer variera från plats till plats. Bland de kommuner som undersökts varierar fasta priser mellan 93 000 till 260 000 kronor per friköpt parkeringsplats.

Som ett exempel för vald prismodell och prisnivå har en tidig kalkyl gjorts över ett parkeringshus / mobilitetshus med nyckeltal om 500 platser och 100 miljoner kronor i investeringskostnad. I det exemplet skulle en parkeringsköpsavgift hamna på cirka 200 000 kronor för en parkeringsplats för en personbil. I beräkningen har man kalkylerat med en lägre belägningsgrad (55%) än snittet (65%) i Eskilstuna kommun. Med dessa nyckeltal skulle man nå ett "Break-even" efter tre år för denna anläggning men det kan även ta kortare respektive längre tid beroende av faktisk belägningsgrad och utvecklingen av kommunens taxor för parkering. Kommunens bedömning är dock med hänsyn till senaste tidens prisutveckling att produktionskostnader ökat vilket även för med sig en högre friköpsavgift. Linköpings kommun har angivit att deras parkeringsbolag har en produktionskostnad om 384 000 kronor per

parkeringsplats i en parkeringshusanläggning enligt deras senaste uträkningar.

Handläggning

Följande information ska ingå i parkeringsköpsavtal:

Avtalstyp

Friköp, fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp och köper sig därmed fri från skyldigheten att tillhandahålla parkeringsplatser under avtalstiden.

Avtalstid

25 år (i enlighet med nyttjanderätt i PBL)

Ansvar

Avtalet ska tydliggöra att kommunen tar över ansvaret för parkeringsfrågan från fastighetsägaren i avtalet

Preciserat läge

Säkerställer att det framgår var parkeringsplatsen ska vara

Bibehållet antal platser över tid

Säkerställer att det framgår av avtal att kommunen bibehåller överenskommen kapacitet för parkering i minst 25 år

Iordningsställande inom rimlig tid

Säkerställer att det framgår av avtal när parkeringsanläggningen planeras stå färdig

Avstånd från fastigheten

Säkerställa att avståndet till parkeringsanläggningen är inom rimligt avstånd tillhörande fastighet. Kommunen gör bedömning i vart enskilt fall vad som kan accepteras.

Antal parkeringsplatser som avtalet avser

Antal platser baseras på behovet framtaget av detaljplanering/bygglovshantering enligt Eskilstunas riktlinjer för parkeringstal.

Storlek / typ av parkeringsplats som avtalet avser

Vilken typ av fordon avses parkering för, maximala mått

Avgift för parkeringsköp samt tidpunkt för betalning

Räknas fram och fastställs i samband med tecknandet av avtalet för parkeringsköp och ska framgå av avtalet. Avgiften ska baseras på andel av produktionskostnad, 80 procent, fördelat på antalet parkeringsplatser som avtalet avser.

Övriga villkor

Eventuella övriga villkor, t.ex. vad som sker om platser i vald anläggning inte byggs.

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

Beslutet innebär att kommunen får möjlighet och rätt att erbjuda fastighetsägare friköp från kommunens parkeringsnorm genom så kallat parkeringsköp enligt vald prismodell och vald prisnivå. Beslutet bedöms även innebära att kommunen får större

inflytande över att kunna samordna parkeringsfrågor vid stadsplanering och ny exploatering på ett bättre sätt, för parkeringsverksamheten i övrigt, samt att tidigt kunna säkra viktig del av finansieringen för kommunens kommande parkeringsanläggningar. Beslutet bedöms även vara till fördel för fastighetsägare inom kommunen genom att man får möjligheten till att friköpa sig från skyldigheten att ordna parkeringar inom egna fastigheter.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Tommy Malm
Kommundirektör

Kristina Birath
Miljö- och samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet skickas till:
Samhällsbyggnadsnämnden
Eskilstuna kommunfastigheter AB



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Prismodell för parkeringsköp i Eskilstuna kommun



Innehåll

1. Föreslagen prismodell för parkeringsköp

- Prismodell och prisnivå
- Villkor för parkeringsköp

2. Bilaga – Analys av prismodeller för parkeringsköp

Prismodell för parkeringsköp

Föreslagen prismodell för parkeringsköp

Baserat på genomförd analys av alternativa prismodeller för parkeringsköp (se bilaga), samt tidigare erfarenheter är Rambolls bedömning att den prismodell som skulle passa bäst för Eskilstuna kommun att gå vidare med och implementera är den modell som baseras på en procentuell andel av produktionskostnaden.

En modell baserad på en procentuell produktionskostnad är följsam för eventuella framtida förändringar, enkel att administrera och enkel att kommunicera till fastighetsägarna (samma procentsats gäller för alla oavsett område etc.)

Föreslagen prismodell: Procentuell andel av produktionskostnaden

Föreslagen prisnivå: Ca. 75-85% av produktionskostnaden

Villkor för parkeringsköp: se nästa sida



Villkor för parkeringsköp

Villkor	Krav	Hantering
Ansvar	<ul style="list-style-type: none"> Den som åtar sig ansvaret efter parkeringsköp ska uppfylla samma krav på parkering som om det vore fastighetsägaren själv skulle ha anlagt parkeringen 	<ul style="list-style-type: none"> Tydliggör att kommunen tar över ansvaret från fastighetsägaren i avtalet
Preciserat läge	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringsens lokaliseringen ska preciseras 	<ul style="list-style-type: none"> Säkerställer att det framgår var parkeringsplatsen ska vara
Bibehållet antal platser över tid	<ul style="list-style-type: none"> Fastighetsägaren ska ha rätt till avtalade parkeringsplatser över en längre tid 	<ul style="list-style-type: none"> Säkerställer att det framgår av avtal att fastighetsägaren har rätt till parkeringsplatserna i minst 25 år
Friköp eller avlösen	<ul style="list-style-type: none"> Vid friköp betalar fastighetsägaren en engångssumma omedelbart Vid avlösen förbinder sig fastighetsägaren att hyra parkeringsplatser under ett antal år 	<ul style="list-style-type: none"> Använd friköp i parkeringsköpsavtalen
Iordningsställande inom rimlig tid	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringsplatserna ska färdigställas i rimlig tid efter avtalstecknande 	<ul style="list-style-type: none"> Säkerställer att det framgår av avtal när parkeringsanläggningen planeras stå färdig
Bestämd storlek	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringen ska utgöra en definierad yta med en bestämd storlek 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringsplatsens storlek anges i parkeringsköpsavtalet
Avstånd från fastigheten	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringsanläggningen ska ligga på ett rimligt gångavstånd från aktuell fastighet 	<ul style="list-style-type: none"> Säkerställ att avståndet till parkeringsanläggningen är inom rimligt avstånd till tillhörande fastighet, max ca. 400-600m
Avtalstid	<ul style="list-style-type: none"> Parkeringsavtal är att ses som ett nyttjanderättsavtal, kan tecknas på max 25 år enligt PBL 	<ul style="list-style-type: none"> Teckna parkeringsköpsavtalen på 25 år

Krav enligt PBL

Krav enligt SOU 1989:23

Bilaga – Analys av prismodeller för parkeringsköp

Definition av parkeringsköp?

- En fastighetsägare är enligt plan- och bygglagen (PBL) skyldig att tillhandahålla ett visst antal parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser som fastighetsägaren behöver tillhandahålla regleras av ett angivet parkeringstal i kommunens eller regionens parkeringsnorm.
- Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från skyldigheten att tillhandahålla parkeringsplatser. I stället åtar sig kommunen, mot betalning från fastighetsägaren, att tillhandahålla erforderligt antal parkeringsplatser så att fastighetsägare uppfyller kraven i parkeringsnormen.
- Kommunen äger parkeringsanläggningen och ansvarar för resultat samt drift och underhåll.
- Fördelen för kommunen - samla parkering och frigöra markyta på ett kostnadseffektivt sätt samt minskad risk vid investering.
- Fördelen för fastighetsägaren – parkeringsbehovet tillgodoses billigare än om de skulle ha gjort det själva



Beskrivning av prismodeller för parkeringsköp

Fastpris

- Fastpris är den vanligaste prismodellen bland svenska kommuner idag
- Parkeringsköpsbeloppet bestäms av att kommunen tar ut ett fast pris.
- Det fasta priset kan differentieras baserat på lokalisering eller typ av parkeringsanläggning (ovan jord, under jord, trädäck etc.)
- Priset bestäms vanligtvis av ett visst antal prisbasbelopp eller ett fast värde.
- Viktigt att koppla priset till ett index.

Procentuell andel av produktionskostnad

- Något mindre vanlig modell bland kommuner idag
- Kommunen tar ut en procentuell andel av produktionskostnaden som pris för parkeringsköp
- Samma procentsats kan användas för samtliga parkeringar i kommunen.
- Priset sätts utifrån den vid tidpunkten för beslut rådande produktionskostnaden för parkeringsplatsen.
- Indexering krävs inte då priset baseras på aktuell produktionskostnad.

För- och nackdelar med de olika prismodellerna

Fastpris

Fördelar:

- Transparent mot fastighetsägarna – tydligt vilket pris som gäller
- Kan ses som rättvist för fastighetsägaren då det är samma pris för samma typ av parkering oavsett produktionskostnad

Nackdelar:

- Inte följsam för prisförändringar
- Fastpriset som sätts baserat på dagens typ av byggnation ,är inte så följsam för förändringar och kräver god kännedom om produktionskostnaderna
- Risk att ta ut för mycket eller för lite i parkeringsköp vilket kan försvåra kommunens kalkyler eller riskera att bli oattraktivt för fastighetsägaren

Procentuell andel

Fördelar:

- Följsam för eventuella prisförändringar och för varierande priser vid olika typer av byggnationer
- "Framtidssäkrad prissättning"
- Fastighetsägaren betalar för "sin" parkeringsplats, inget annat. Säkrar att kommunen inte tar ut för mycket eller för lite.
- Enkel administrativ hantering av modellen

Nackdelar:

- Något mindre transparent prismodell
- Olika pris för olika fastighetsägare kan ses som orättvist då fastighetsägaren inte kan styra det.

Prisnivå för parkeringsköp

- Det finns inga lagar/riktlinjer som styr prisnivån för parkeringsköp. Kommunen kan fritt sätta priset.
- Men, parkeringsköp är i grunden frivilligt för fastighetsägaren och om det inte ses som attraktivt kan fastighetsägaren gå vidare med andra alternativ.
- Fastighetsägarens betalningsvilja och alternativkostnad styr alltså indirekt prisnivån.
- Vidare kan kommunens önskemål om markanvändning, relation med fastighetsägare etc styra priset.



Översikt av prismodeller och prisnivåer för parkeringsköp

Kommun	Prismodell för P-köp	Pris
Borås stad	Fastpris	189 600 kr
Uppsala kommun	Fastpris	220 000 kr
Västerås stad	Fastpris	193 000 kr – 260 000 kr
Umeå kommun	Fastpris	146 000 kr
Helsingborgs stad	Fastpris	142 200 kr – 189 600 kr
Malmö kommun	Fastpris	100 000 kr
Halmstad kommun	Fastpris	93 000 kr
Trollhättans kommun	Fastpris	237 000 kr
Lunds kommun	Kalkyl per projekt	Ca. 50 % av investeringskostnad
Göteborgs stad	Kalkyl per projekt	Ca. 50 % av investeringskostnad
Stockholms stad	Kalkyl per projekt	Ca. 35–40 % av investeringskostnad
Jönköpings kommun	Procentuell andel av produktionskostnaden *	75–95 % av investeringskostnad
Region Gotland	Procentuell andel av produktionskostnaden	80 % av investeringskostnad
Linköpings kommun	Procentuell andel av produktionskostnaden	75 % av investeringskostnad

*Hur hög den procentuella andelen är beror på huruvida kommunen är inblandade i exploateringen eller ej, dvs. om det är en kommunal aktör som har parkeringsbehovet