

2013-02-07



Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande?

Andreas Wingfors

Ivo Lisius



EXAMENSARBETE
Högskoleingenjör med inriktning mot lantmäteriteknik
Institutionen för ingenjörsvetenskap

EXAMENSARBETE

Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande?

Sammanfattning

Få frågor väcker ett sådant engagemang som parkeringar gör, såväl från kommunens sida som från fastighetsägarens och bilägarens. För bilägaren är det av stor betydelse var man kan parkera sin bil. Parkering handlar inte enbart om tillgänglighet utan även om säkerhet, trygghet och hur det påverkar stadsmiljön.

När tomter tas i anspråk för bebyggelse så finns det bestämmelser i 8 kap 9§ PBL om hur parkering ska anordnas. Fastighetsägarna har bland annat en skyldighet att anordna utrymme för parkering på tomten eller i närheten av den. Att fastighetsägaren får anordna parkeringsutrymme i närheten av tomten öppnar möjligheter till gemensamma parkeringsanläggningar. De riktlinjer för parkering som kommunen har antagit bör vara utgångspunkten för i vilken omfattning som utrymme för parkering ska krävas vid bygglovsprövningen.

Det första man bör se över är om det för fastighetsägaren finns möjlighet att anordna parkeringsutrymme på den egna fastigheten, vilket inte alltid är en bra lösning inom t ex inre städer. För att lösa frågan på annan fastighet i närheten av fastigheten så finns det ett antal olika möjligheter för fastighetsägaren att lösa parkeringsfrågan.

Det kan ske genom servitut, antingen som officialservitut eller som avtalsservitut. Om anläggningen är avsedd att vara gemensam för flera fastigheter så kan en gemensamhetsanläggning inrättas enligt anläggningslagen. Externa parkeringsanläggningar kan komma till stånd på initiativ av kommunen eller av en privat aktör. De färdigställda parkeringsplatserna kan sedan upplåtas genom ett nyttjanderättsavtal.

Parkeringsköp är ytterligare ett sätt att lösa parkeringsfrågan. Den offentlighetsrättsliga förpliktelsen att anordna parkeringsutrymme omvandlas då, genom ett civilrättsligt avtal, till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal eller en privat parkeringsanläggning.

Alla lösningar har både positiva och negativa aspekter, vilket vi belyser i denna rapport, såsom reglering av kostnader för drift och underhåll av anläggningen, att avtal kan sägas upp o.s.v.

Datum:	2013-02-07
Författare:	Andreas Wingfors, Ivo Lisius
Examinator:	Ulf Ernstson
Handledare:	Elisabet Gondinger, Fastighetskontoret i Göteborgs stad
Program:	Högskoleingenjör med inriktning mot lantmäteriteknik
Huvudområde:	Lantmäteriteknik Utbildningsnivå: Grundnivå
Poäng:	15 högskolepoäng
Nyckelord:	Parkering, parkeringsköp, avlösen, friköp, parkeringsnorm, parkeringspolicy
Utgivare:	Högskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap, 461 86 Trollhättan Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

BACHELOR'S THESIS

Parking purchase - a tool for plan implementation?

Summary

Few issues raise such an engagement as parking areas, both by the municipality, property- and car owners. For car owners, it is of great importance where to park his car. Parking is not simply about availability but also about safety, security and how it affects the urban environment.

When the land will be utilized for building development, there are regulations in Chapter 8, § 9 PBL how parking will be provided. Property owners have an obligation to provide parking space and it shall be arranged in an equitable manner, on the site or near it, which gives an opportunity for shared parking facilities. The guidelines for parking that the municipality has adopted should be the starting point for the extent of that space for parking is required when a building permit review.

The first thing you should look at, is if the property owner has ability to provide parking space at his own property, but this is not always the best solution in areas such as inner cities. To solve the issue on another property near the property, there are a number of different possibilities for the property owner to resolve the parking issue.

It may be through an easement, either as official easement or easement agreements. If the facility is intended to be shared by multiple properties as a joint facility, it can be established by Facilities Act. Common parking facilities may also take place at the initiative of the municipality or by a private operator. The finished parking areas can then be leased by a tenancy agreement.

Parking purchase is another way to solve the parking issue. The public legal obligation to provide parking space is then transformed, through a civil contract, to an obligation to financially contribute to a municipal or private parking facility.

All solutions have both positive and negative aspects, such as, regulating the costs of operation and maintenance of plant, the agreement can be terminated, etc. which we illustrate by this report.

Date:	Feb. 7, 2013
Author:	Andreas Wingfors, Ivo Lisius
Examiner:	Ulf Erntsson
Advisor:	Elisabet Gondinger, Real Estate Offices in Gothenburg
Programme:	Land Surveying
Main field of study:	Land Surveying
Credits:	15 HE credits
Keywords:	Parking, Parking purchase, parking policy, parking norms, parking agreement
Publisher:	University West, Department of Engineering Science, S-461 86 Trollhättan, SWEDEN Phone: + 46 520 22 30 00 Fax: + 46 520 22 32 99 Web: www.hv.se

Förord

Efter tre år på Högskolan Väst i Trollhättan avslutas vår utbildning med detta examensarbete som genomförts gemensamt med fastighetskontoret i Göteborg.

Ett stort tack vill vi rikta till vår handledare på fastighetskontoret i Göteborg, Elisabet Gondinger, för att vi fick chansen att utföra vårt examensarbete hos er och för allt stöd du gett oss under tiden som gått. Även Annika Wingfors ska ha ett varmt tack, som har fungerat som ett bollplank och hjälp oss när vi kört fast.

De kommuner, parkeringsbolag m fl. som ställt upp på intervjuer och svarat på frågor m.m. har en stor del i att vi har kunnat utföra detta examensarbete. TACK!

Innehåll

Sammanfattning	i
Summary.....	ii
Förord.....	iii
Nomenklatur.....	v
1 Inledning.....	1
1.1 Bakgrund/problembeskrivning.....	1
1.2 Syfte/ mål.....	1
1.3 Avgränsningar.....	2
2 Metod/tillvägagångssätt	3
3 Litteraturstudier	6
3.1 Parkering	6
3.1.1 Krav på parkeringsutrymme enligt PBL (2010:900).....	6
3.1.2 Tidigare lagreglering.....	6
3.1.3 Hur fastighetsägare kan uppfylla krav på parkeringsutrymme.....	8
3.1.4 Kommunens roll	10
3.2 Parkeringsköp	11
3.2.1 Vad är ett parkeringsköp?	11
3.2.2 Parkeringsköpets lagenlighet.....	12
3.2.3 Osäkerhet i parkeringsköp	13
3.2.4 Krav vid fastighetsbildning.....	13
3.2.5 Hänsyn till planer och bestämmelser vid fastighetsbildning.....	14
3.3 Avtal om parkeringsköp.....	15
3.3.1 Krav i avtalet.....	15
3.3.2 Avtalets innehåll med kommentarer.....	16
4 Intervjuer.....	20
4.1 Hans Johansson Norconsult, Göteborg.....	20
4.2 Germund Persson, chefsjurist SKL.....	21
4.3 Annika Gustafsson, Advokat	22
4.4 Göteborgs Stad.....	22
4.5 Malmö Stad.....	23
4.6 Stockholm Stad.....	24
5 Analys/diskussion	25
6 Slutsatser och framtida arbete	27
Källförteckning.....	29

Bilagor

- A. Eget förslag till parkeringsköpsavtal

Nomenklatur

Förkortningar

AL	Anläggningslagen
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
FBL	Fastighetsbildningslagen (1970:988)
ÄPBL	Plan- och bygglagen (1987:10)
SKL	Sveriges kommuner och landsting

Ordförklaringar

Tomt	Mark som upptas av bebyggelse och mark som ligger i direkt anslutning till denna och som används eller behövs för att bebyggelsen ska kunna användas för det avsedda ändamålet. Är ett funktionsbegrepp som ofta, men inte alltid, överensstämmer med en fastighet.
Fastighet	Ett avgränsat markområde inklusive de växter och fasta byggnader som finns på marken.
Civilrättsligt avtal	Avtal mellan två enskilda personer (till vilka också räknas en juridisk person).
Offentlighetsrättslig förpliktelse	En förpliktelse mellan en enskild person och det allmänna.

1 Inledning

1.1 Bakgrund/problembeskrivning

I samband med framtagande och genomförande av detaljplaner uppkommer krav på att fastighetsägare ska lösa parkeringsutrymme för tillkommande bygggrätter. Parkering ska som huvudregel lösas inom den egna fastigheten men i vissa fall är detta inte lämpligt, vilket medför att man istället måste försöka lösa det i fastighetens närhet. Ett sätt att göra detta är genom en extern parkeringslösning genom s.k. parkeringsköp. I Göteborgs stad används i dagsläget inte parkeringsköp i någon större omfattning, dock finns starka påtryckningar från exploatörer att detta ska möjliggöras. Det nämns även i Göteborgs stads parkeringspolicy att parkeringsköp ska användas.

Varför parkeringsköp inte används vet man inte, det kan bero på okunskap och osäkerhet i om det är lagligen möjligt att lösa frågan om parkeringsutrymme genom ett s.k. parkeringsköp. Man har talat om det inte är lagenligt att tvinga exploatörer att ingå ett avtal om parkeringsköp. Men handlar verkligen ett parkeringsköp om att tvinga exploatören att utföra ett parkeringsköp eller är det ett erbjudande som kommunen lägger fram till exploatören.

Ett annat dilemma som vi har frågat oss är om parkeringsutrymme krävs för att en fastighet ska anses vara lämplig såsom föreskrivs i 3 kap 1§ FBL eller om Lantmäteriet inte kan utföra fastighetsbildning om inte parkeringskravet är uppfyllt. I vilket skede ska det då avgöras om parkeringsutrymmet anses vara uppfyllt och kan Lantmäteriet vägra att utföra fastighetsbildning som är förenlig med gällande detaljplan.

Enligt tidigare undersökningar om parkeringsköp, till exempel SOU (1989:23) Parkeringsköp, är det parkeringsköpsavtalet som har varit det som egentligen är det stora problemet, vilket orsakat att parkeringsköp inte används eller att parkeringsköp inte är en lämplig lösning. Hur ska man då skriva parkeringsköpsavtalet så att de följer de kriterier som gäller för kraven om anordnande av parkeringsutrymmen enligt 8 kap 9 § PBL. Hur ska avtalet utformas så det säkerställer att parkeringsutrymme är tillgängligt för fastigheten, är till förmån för fastigheten även om ny fastighetsägare träder in i avtalet samt att utrymmet är tryggt tillräckligt lång tid?

Det finns många frågor man kan ställa sig när det handlar om just parkeringsfrågan i allmänhet och inte minst när det handlar om huruvida parkeringsköp ska vara ett alternativ för att lösa parkeringsbehovet.

1.2 Syfte/mål

Syftet med examensarbetet är att grundläggande beskriva formerna för att lösa parkeringsutrymme med fokus på att belysa vad parkeringsköp innebär, hur det används i andra kommuner samt sammanställa de fördelar respektive nackdelar som parkeringsköp kan komma att medföra.

Målet är att presentera en rapport som ska fungera som ett verktyg vid plangenomförande då man använder sig utav parkeringsköp.

1.3 Avgränsningar

Vår uppgift från fastighetskontoret i Göteborg är att undersöka om parkeringsköp är ett lämpligt verktyg vid plangenomförande. Vi bedömer att det är viktigt att kort beröra hur historiken i lagstiftningen sett ut och som i sin tur resulterat i den lagstiftning som gäller idag, om kraven för fastighetsägaren att anordna lämpligt parkeringsutrymme.

Parkeringsköp är endast ett alternativ för att lösa de av lagen uppställda krav på att parkeringsutrymme ska anordnas och det kan då vara intressant att få vetskap om några andra alternativ som fastighetsägaren kan använda., vilket vi kort beskriver i denna rapport.

Den studie om parkeringsköp som vi kommer att beröra är då parkeringsutrymmet ska anordnas vid nybyggnation i samband med att detaljplan har upprättats och då kommunen är huvudman för parkeringsanläggningen.

Vi har fått den uppfattningen att när det handlar om parkeringsfrågor så kolliderar två lagstiftningar med varandra, PBL respektive FBL. Det är därför av vikt att vi försöker klara upp osäkerheten i om en fastighet kan anses vara olämplig om inte parkeringsutrymmet säkerställs genom servitut eller gemensamhetsanläggning. De paragrafer vi kommer att studera är 3 kap 1-2 §§ FBL.

2 Metod/tillvägagångssätt

Den litteratur som fanns att tillgå om ämnet innehöll främst uttalanden och åsikter från utredningar av olika slag. Detta gav oss sammantaget en uppfattning om den problematik som råder kring ämnet och som behandlas i uppsatsen.

Efter att ha ventilerat kring olika idéer till projektarbete i cirka ett halvår blev vi i januari månad 2012 tipsade av, Annika Wingfors på fastighetskontoret i Göteborg, som berättade om att de hade behov av att få en fråga utredd om Parkeringsköp. Eftersom vi inte hade någon kännedom om ämnet började vi av den anledningen att sätta oss in i ämnet och gjorde en liten förundersökning. Utgångspunkten för undersökningen var en statlig utredning om parkeringsköp från 1987 (SOU 1987).

Några veckor efter att vi hade fått uppdraget träffade vi Elisabet Gondinger (chef på fastighetskontoret) och Annika Wingfors (projektledare), för ett ”späningsmöte”. Under det här mötet ställde vi ett antal frågor som hade utkristalliserats i samband med genomförandet av förundersökningen. Vi försökte få reda på vad uppdraget innebar och vad de ville ha fram. Grundtanken som kom fram var att fastighetskontoret ville börja använda parkeringsköp som ett verktyg när man upprättar detaljplaner. I samband med mötet gjordes noteringar om fastighetskontorets synpunkter. Därefter påbörjades detaljplaneringen av den kommande huvudstudien, dvs själva examensarbetet.

Inom ramen för inledningen av examensarbetet genomfördes en förstudie i form av litteraturstudier. Syftet var att skapa en förståelse för parkeringsfrågan i allmänhet och hur det regleras i lagstiftningen. Informationen inhämtades framförallt från boverkets hemsida och lagtexter som Plan- och Bygglagen (PBL). Startmötet för huvudstudien ägde rum på fastighetskontoret i Göteborg där uppdragets utformning, innehåll och riktning preciserades ytterligare.

Inledningsvis införskaffades information om ämnet från den litteratur som fanns att tillgå kring parkeringsköp. Det som fanns tillhanda var SOU (1989:23) Parkeringsköp, Promemoria (Ds 1990:79), Proposition 1990/01:146 och en av SKL framtagen normalförslag till parkeringsköpsavtal.

Den första veckan på plats på fastighetskontoret i Göteborg ägnades åt att leta efter information och att utforma en frågeställning. Frågeställningen kom att ändras en del de efterföljande veckorna men grundfrågeställningen; *kan parkeringsköp användas som ett verktyg vid plangenomförande?* var tämligen bestämd genom hela examensarbetet. En annan viktig uppgift var att upprätta avgränsningar i samarbete med fastighetskontoret. *Vad är relevant att ha med?* Var en fråga som ventilerades successivt och som utmynnade i ett ställningstagande.

Vi upptäckte omgående att det inte fanns särskilt mycket i skrift om p-köp och det som fanns var 20 till 30 år gammalt. Därför behövde vi av den här anledningen vidga vårt perspektiv och framförallt ta reda på hur det såg ut i olika kommuner, både större och mindre kommuner med hänsyn taget till såväl yta som befolkningsstorlek.

Ett utkast på frågor utarbetades under den inledande perioden, däribland fanns frågorna *"Vad är parkeringsköp"* och *"hur använder ni er av parkeringsköp"* med. Vi fick av medarbetare på fastighetskontoret i Göteborg tips på relevanta kontakter i andra kommuner, parkeringsbolag m.m. Informationen användes som utgångspunkt för urvalet av kommuner och intervjuer som kontaktades med mail och telefon.

Intervjuer är av stor vikt för att få reda på hur parkeringsköp används i olika kommuner och vad som orsakat osäkerheten till användandet av parkeringsköp.

Valet av kommuner inför intervjuerna baserades på att kommunerna skulle vara tillräckligt stora för att uppleva något av samma parkeringsproblematik som råder i Göteborg, och därför bör ha funderat på parkeringsköpslösningen. Vi tog även kontakt med mindre grannkommuner till Göteborg, men det visade sig att parkeringsfrågan inte alls var samma stora fråga eller ens något större problem, så detta tillförde inget nytt. Även parkeringsbolag till de största kommunerna intervjuades då de har en stor medverkan i parkeringsköpslösningen, för att den ska fungera. Sedan valdes det även ut ett antal jurister och personer som hade erfarenheter av parkeringsköp för att få perspektiv på hur man såg på parkeringsköpslösningen utanför kommunkontoren.

Intervjufrågorna utgick från ett antal frågor men anpassades sedan beroende på vem det var som blev intervjuad. Frågornas karaktär ändrades allteftersom vi fördjupade oss i ämnet. Alla intervjuerna spelades även in för att vi skulle få möjligt att i efterhand gå tillbaka och höra vad den intervjuade sa och därigenom även öka kvaliteten på intervjuerna.

All information som utvunnits ur litteratur och intervjuer har diskuterats mellan oss och handledare på fastighetskontoret i Göteborg. Detta för att förstå problematiken och komma fram till lösningar.

Det var mödosamt och problematiskt att få tag på "rätt folk". Det gjordes mer än 20 samtal till olika tjänstemän, där vi frågade om hur de använde parkeringsköp märkte vi hur de, snarare än att besvara frågan, istället hänvisade oss vidare.

Efter att ha intervjuat en tjänsteman på lantmäteriet i Göteborg förstod vi att det i allmänhet inte rädde någon större, utbred kunskap om parkeringsköp och att vår approach därför måste ändras. Så i stället för att fråga *"Vad är parkeringsköp?"* så frågade vi *"har ni något emot att ställa upp på en intervju om parkeringsköp"* till de som sa att de inte använde parkeringsköp så vi att intervjuen istället skulle handla om hur de

löste parkeringsproblematiken. Frågan *"Vad är parkeringsköp?"*, visade sig vara för känslig och den uppfattades lätt som att vi ifrågasatte tjänstemännens kunskaper om ämnet vilket var känsligt och gjorde att det snarare blev "taggarna" utåt än att vi fick några bra svar. Genom denna ändring så lossnade det och vi fyllde snabbt upp kalendern med intervjuer.

En intervju vi tidigt hade var med Hans Johansson på Norconsult. Han hade jobbat länge med parkeringsköplösningar och hade många tankar som vi tog med oss. Han hade även viss skriftlig information om ämnet som vi fick. Senare intervjuade vi även advokaten, Annika Gustafsson, på advokatfirman Fylgia och upptäckte att hon och Hans hade snarlik uppfattning om parkeringsköp. Efter intervjuer med några mindre kommuner, som inte alls använde parkeringsköp, insåg vi att mindre kommuner sällan har samma parkeringsproblematik som större städer och därför beslöt vi att de mindre kommunerna inte var relevanta att ta med i vår undersökning.

Efter att ha intervjuat ett flertal tjänstemän i Malmö, dels på kommunen och även verksamma i Malmös parkeringsbolag kom vi fram till att de viktigaste frågorna att få svar på var: *"hur ska avtalet om parkeringsköp utformas?"*, *"kan lösningen anses vara stadigvarande?"* och *"i vilket skede i detaljplaneprocessen ska frågan om p-köp tas upp?"*. Vi strök frågan *"vad är parkeringsköp?"* efter att ca 10 intervjuade hade svarat snarligt på den frågan, vi visste vad parkeringsköp var vid det här laget.

I Stockholm intervjuade vi Germund Persson på SKL som i många år hjälpt kommuner runt om i landet med parkeringsköp. Vi fick av Germund Persson ett normalförslag till parkeringsköp från 1993 som vi tidigare inte hade. Detta hade vi stor nytta av när det gällde frågan om hur avtalet bör utformas.

När vi skrivit ihop intervjuerna, som även spelades in, satte vi oss ner både själva och med fastighetskontoret för att utifrån informationen dra slutsatser och besvara våra frågeställningar.

3 Litteraturstudier

3.1 Parkering

Få frågor väcker ett sådant engagemang som parkeringar gör, såväl från kommunens sida som från fastighetsägarens och bilägarens. För bilägaren är det av stor betydelse var man kan parkera sin bil. Att parkering finns på den egna fastigheten kan ses som en fördel, men det handlar inte enbart om placering utan även om tillgänglighet, säkerhet, trygghet samt hur parkeringen påverkar stadsmiljön. Att bestämma antal platser, utformning och placering av parkeringsplatser överläts, genom plan- och bygglagen, till kommunerna i deras allmänna trafikplanering, såsom genom deras parkeringsnormer.

3.1.1 Krav på parkeringsutrymme enligt PBL (2010:900)

När tomter tas i anspråk för bebyggelse så finns det bestämmelser i 8 kap 9§ PBL om hur dessa ska anordnas. Det föreskrivs bland annat att man ska ta hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. I 8 kap 9§ 1st 4p nämns att på en fastighet ska finnas ett lämpligt utrymme för parkering, vilket ska vara utrymme som är lämpligt beläget och tillräckligt stort. Det är fastighetsägarens skyldighet att detta utrymme anordnas och krav ställs även på att parkering ska, i skäligen utsträckning, anordnas på tomten eller i närheten av den. Att en fastighetsägare kan anordna parkeringsutrymme utanför den egna fastigheten skapar möjlighet till att externa parkeringsanläggningar kan anordnas. De riktlinjer för parkering som kommunen har antagit bör vara utgångspunkten för i vilken omfattning som utrymme för parkering ska krävas vid bygglovsprövningen. (Lagkommentarer från ZETEO)

3.1.2 Tidigare lagreglering

1947 års byggnadsstadga

Det var först genom 1947 års byggnadsstadga som byggnadsnämnden fick befogenhet att kräva av en fastighetsägare att anordna parkeringsutrymme. Bestämmelsen om denna befogenhet uttrycks i 80 § 2 mom.

Om skäl äro därtill, äger byggnadsnämnden påfordra, att på gård eller inom byggnad ska finnas utrymme för parkering av fordon, i den mån så erfordras för dem som där bo eller vistas.

Man ansåg att krav på att anordna parkeringsutrymme enbart gällde då fastighetsägaren hade avsikt att vidta bygglovskrävande åtgärder på sin fastighet, vilket resulterade i att skyldigheten till anordnandet av parkeringsutrymme kunde aktualiseras enbart i samband med att bygglov beviljades. Kravet gällde enbart anordnandet av parkeringsutrymme på den egna fastigheten och skulle tillgodose

behovet för de som bor eller vistas på fastigheten. (SOU 1989:23 Parkeringsköp, s. 22).

1959 års byggnadsstadga

I 1959 års byggnadsstadga beskrevs fastighetsägares ansvar för parkeringsutrymme i 53 § 3 mom.

Å tomt skall inom- eller utomhus finnas särskilt, tillräckligt stort utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon för dem som bo eller vistas på tomten samt för verksamhet som där bedrivs, såvida dylikt utrymme kan beredas för rimlig kostnad och utan synnerlig olägenhet i övrigt. Från vad sålunda föreskrivits äger byggnadsnämnden medgiva undantag, om särskild plats för fordonen beretts annorstädes än å tomten så ock eljest om särskilda skäl äro därtill.

I jämförelse med vad som gällde enligt den äldre byggnadsstadgan avsåg bestämmelserna även parkeringsbehov för den verksamhet som bedrevs på fastigheten såsom besöksparkering och utrymme för lossning och lastning av fordon. Kravet avsåg fortfarande utrymme på den egna fastigheten och om detta inte kunde anordnas för en rimlig kostnad eller utan synnerlig olägenhet i övrigt förelåg ingen skyldighet för fastighetsägaren att anordna parkeringsutrymme. Fastighetsägaren kunde på så sätt befrias från skyldigheten att anordna parkeringsutrymme genom att påvisa att det tekniskt eller ekonomiskt var orimligt att anordna detta utrymme. Om skyldighet däremot förelåg för fastighetsägaren kunde byggnadsnämnden medge undantag om att parkeringsutrymme får anordnas utanför tomten. Det var först i detta läge som ett avtal om parkeringsköp kunde bli aktuellt och vara ett alternativ för fastighetsägaren att fullgöra sin skyldighet om att anordna parkeringsutrymme. Avtalet skulle vara frivilligt ingånget av fastighetsägaren, det fanns alltså inga möjligheter för byggnadsnämnd eller kommun att ålägga fastighetsägaren att anordna parkeringsutrymme utanför den egna fastigheten.

Enligt rättspraxis kunde byggnadsnämnden inte vägra bygglov om fastighetsägare var befriad från skyldigheten att anordna utrymme för parkering p.g.a. att det inte kan lösas på den egna fastigheten. (SOU 1989:23 Parkeringsköp, s. 22-24).

Plan- och Bygglagen (1987:10), ÄPBL

1987 års plan- och bygglag upphävdes 2011-05-02 och ersattes av den idag gällande plan- och bygglagen, PBL (2010:900). Bestämmelserna i ÄPBL om parkering som nämns nedan har samma betydelse som i 8 kap 9 § PBL (2010:900), se kapitel 3.1.1.

Bestämmelser om krav på parkeringsutrymme infördes i 3:15–16 §§ PBL. Fastigheter som tas i anspråk för nybyggnation ska, enligt 3:15 §, lämpligt utrymme för parkering i skälig utsträckning anordnas på fastigheten eller i närheten av denna. Enligt 3:16 § tillämpas bestämmelsen i skälig utsträckning på redan bebyggda fastigheter och vid tillbyggnader som kräver bygglov eller vid ombyggnad. (SOU 1989:23 Parkeringsköp).

Kommunen har enligt 3 kap 15 § PBL en laglig skyldighet att tillse att kravet på anordnande av parkeringsutrymme uppfylls. Prövningen, om skyldighet till anordnande av utrymme kan anses vara uppfyllt, sker i sista hand vid bygglovsansökan och om byggnadsnämnden då inte anser att skyldigheten är uppfyllt så avslås ansökan om bygglov. Till skillnad från tidigare byggnadsstadgar så kan anordnandet av parkeringsutrymme uppfyllas genom att utrymmet anordnas på fastigheten eller i närheten av den. Så om fastighetsägaren möter hinder mot att anordna utrymmet på den egna fastigheten så kan fastighetsägaren alltså inte undgå skyldigheten till att anordna parkeringsutrymme. Fastighetsägaren blir då skyldig att skapa parkeringsutrymme utanför den egna fastigheten, genom att anordna utrymmet på annans fastighet eller att ingå i någon form av gemensam lösning av parkeringsfrågan. (Aulin 1993, s. 2-3).

3.1.3 Hur fastighetsägare kan uppfylla krav på parkeringsutrymme

Gemensamhetsanläggning

Parkeringsanläggningar som ska vara gemensamma för flera fastighetsägare kan inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL. Ansökan om sådan förrättning kan göras av berörda fastighetsägare, men även av kommunen. Kommunen kan också i detaljplanen reglera gemensamhetsanläggning genom fastighetsindelningsbestämmelser, enligt 4 kap 18§ PBL, och på så sätt mer kunna garantera tillkomsten av gemensamhetsanläggningen redan i planarbetet, vilket i vissa fall kan vara nödvändigt. Kommunen kan, genom fastighetsindelningsbestämmelser, reglera parkeringsanläggningens omfattning och vilka fastigheter som ska anslutas till denna. Om kommunen väljer en kollektiv lösning av parkeringsfrågan så ska det, redan vid framtagandet av detaljplan, utredas om förutsättningarna för en gemensamhetsanläggning är uppfyllda.

En fastighet kan tvingas till anslutning till gemensamhetsanläggning om villkoren i AL är uppfyllda. Genom att ingå i en gemensamhetsanläggning så är parkeringsanläggningen knuten till fastigheten och räknas som tillhör till fastigheten. En gemensamhetsanläggning är ett tungt vägtyg för att reglera en gemensam parkeringsanläggning p.g.a. att omprövning krävs då nya fastigheter ska anslutas till gemensamhetsanläggningen. (SOU 1989:23 Parkeringsköp, s. 52-55) (Prop.1990/91:146).

Servitut

Om en fastighetsägare vill ha sitt parkeringsbehov tillgodosett på annans fastighet så är servitut en bra lösning för att trygga tillgång till parkeringsutrymme. Servitut kan då skapas genom fastighetsbildning enligt FBL, ett s.k. officialservitut eller genom ett civilrättsligt avtal, även kallat avtalservitut. Ur fastighetsrättslig synvinkel ger officialservitutet en tillfredsställande parkeringslösning och utgör då ett alternativ till att inrätta en gemensamhetsanläggning. Ägaren av anläggningen får dock inte, genom servitutet, förenas med någon skyldighet att utföra positiva prestationer, undantagsvis

kan denne åta sig att underhålla väg, byggnad eller annan anläggning som avses med servitutet. Att föreskriva om att sörja för driften eller att medverka till att utföra anläggning är i princip inte möjlig. En annan nackdel är även att förhållandet mellan ett flertal härskande fastigheter inte kan regleras. Fördel med officialservitutet är att det alltid gäller mot ny ägare, vilket skyddar sakrättsligt tillgången till parkeringsutrymmet utanför egen fastighet. Avtalservitutet kan dock upphävas eller ändras i privaträttslig ordning, vilken är en nackdel. (SOU 1989:23 Parkeringsköp, s. 55-57) (Prop.1990/91:146).

Hyra och arrende

Även utan samverkan mellan fastigheter kan parkeringsanläggningar komma till stånd för att betjäna flera fastigheter, parkeringsanläggningen kan då uppföras i kommunal regi eller av privat aktör. De färdigställda parkeringsplatserna kan sedan upplåtas i, enligt de krav som kommunen har, behövt antal till fastighetsägaren genom ett nyttjanderättsavtal. Inom detaljplan kan ett sådant avtal inte vara bindande längre än 25 år, vilket torde vara tillräckligt långt, enligt den statliga utredning som gjordes 1989 om parkeringsköp. En nyttjanderätt kan skyddas genom inskrivning men om parterna är överens kan avtalet under upplåtelse tiden ändras eller upphävas dock kan någon av parterna säga upp avtalet vid upplåtelse tidens utgång. Risken att ett avtal ändras eller upphävs genom överenskommelse borde dock inte vara så stor om det är kommunen eller ett kommunalt parkeringsbolag som är ena parten. Även om ett sådant avtal riskerar att ändras, och bygglov har beviljats med detta avtal som grund, så har fastighetsägaren fortfarande samma skyldighet att anordna utrymme för parkering och byggnadsnämnden får ställa de krav på fastighetsägaren. (SOU 1989:23 Parkeringsköp, s. 57-58) (Prop.1990/91:146).

Parkeringsköp

Fastighetsägaren har, som tidigare förklarats, en skyldighet att anordna lämpligt parkeringsutrymme inom den egna fastigheten eller i närheten av denna. Inom t ex stadskärnor kan det vara mindre passande, eller rent av omöjligt, att anordna detta utrymme på den egna fastigheten och parkeringsköp är då ett alternativ att på annan fastighet anordna parkeringsutrymme. Genom ett parkeringsköp omvandlas fastighetsägarens skyldighet att anordna parkeringsutrymme till att fastighetsägaren istället bidrar finansiellt till en gemensam parkeringsanläggning som drivs av exempelvis kommunen. Fastighetsägaren och kommunen ingår ett s.k. parkeringsköpsavtal som innebär att fastighetsägaren blir tilldelad behövt parkeringsutrymme i en gemensam parkeringsanläggning, utanför den egna fastigheten, mot en ersättning till kommunen för anläggningens kostnader. (Aulin 1993, s. 5-6).

Parkeringsköp behandlas närmare i kapitel 3.2.

3.1.4 Kommunens roll

De allmänna riktlinjerna samt att besluta om efter vilka grunder som behovet av parkeringsplatser ska bestämmas ska anses tillhöra den normala trafikplaneringen i en kommun. Utformningen av dessa riktlinjer kan lämpligen redovisas i kommunens översiktsplan och kan sedan närmare preciseras i eventuell framtida detaljplan. 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 eller genom ett kommunalt parkeringsbolag.

Det är vanligt att kommunerna upprättar s.k. parkeringspolicy och parkeringsnormer, vilka är ledande vid frågor om parkeringsutrymme. Parkeringsnormerna är de riktlinjer som en fastighetsägare ska följa för att byggnadsnämnden sedan ska kunna avgöra om kraven i PBL är uppfyllda när det gäller bland annat antalet parkeringsplatser som bör anordnas. Parkeringspolicyn beskriver mer om hur kommunen ser på parkering och hur man ska arbeta med dessa frågor nu och i framtiden.

I parkeringskommitténs betänkande (SOU 1968:18) Parkering föreslogs att kommunen skulle ha ett mera allmänt ansvar för tillskapandet av parkeringsutrymme och då ha huvudansvaret för parkeringsplaneringen. Enligt kommittén skulle det kommunala ansvaret främst innebära att övervaka, samordna parkeringsutrymmen samt fungera rådgivande. Kommunen borde, enligt kommittén, tänkas ha direkta ansvaret för att parkeringsplatser tillsakapas, om ansvaret inte kan utkrävas av någon annan part. Vidare skulle parkeringsplaneringen, enligt parkeringskommittén, i första hand ske i byggnadslagstiftningens former. (Direktiv: 1987:49 Parkeringsköp) (Zeteo lagkommentar 4:13 PBL).

3.2 Parkeringsköp

3.2.1 Vad är ett parkeringsköp?

Parkeringsköp har använts i vissa kommuner alltsedan i slutet av 1950-talet, främst i samband med att frågan om parkering har lösts med hjälp av gemensamma parkeringsanläggningar. På initiativ av kommunen till en kollektiv parkeringsanläggning så kan parkeringsköp vara en lösning för fastighetsägaren att uppfylla sin skyldighet att anordna parkeringsutrymme. Fastighetsägaren ingår ett civiltätligt avtal om parkeringsköp med kommunen och förfarandet innebär att fastighetsägaren, istället för att själv ordna utrymme, deltar finansiellt i den kommunala parkeringsanläggningen. Man har talat om två olika former av parkeringsköp, friköp respektive avlösen.

Vid friköp betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp per bilplats till kommunen för parkeringsanläggningen och kommunens ansvar är, genom att anlägga en ny eller i en redan befintlig parkeringsanläggning, att hålla erforderligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Fastighetsägaren råder sedan över det antal bilplatser som han ålagts att anordna, enligt eventuell parkeringsnorm, även om det inte är bestämda platser i anläggningen. 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. (SOU 1989:23 Parkeringsköp).

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. Upplåtelse kan dock ske på max 25 år inom detaljplanelagt område.

Byggnadsnämnden, som företrädare för kommunen som myndighet, prövar sedan om skyldigheten att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt i samband med bygglovsansökan. Det är viktigt att man håller isär kommunens dubbla roller då byggnadsnämnden är den myndighet som i samband med bygglovsprövningen har ansvar för att de krav som lagen ställer på anordnandet av parkeringsutrymme, uppfylls enligt 8 kap 9 § PBL.

Det som är avgörande ligger i om fastighetsägaren presenterar en lösning på parkeringsutrymmet enligt de av lagen uppställda kraven, vilket ska ske oberoende av om avtal upprättas med kommunal eller privat motpart. Oavsett vilken lösning som fastighetsägaren väljer så ska kraven i 8 kap 9 § PBL vara uppfyllda.

Paragrafen, 8 kap 9 § PBL, anses vara ganska tydlig i fråga om lokalisering av utrymmet, vilket ska vara på tomtens eller i närheten av den. Man kan alltså inte se att parkeringsutrymme som anordnas i närheten av tomtens ska vara någon kvalitativ

annorlunda lösning än om den hade anordnas på tomten. Utrymmet behöver ändå vara bestämd till storlek och ha ett bestämt läge. Enligt paragrafen kan man anse att fastighetsägaren har en skyldighet att kunna bevisa att parkeringsutrymmet kommer att iordningställas inom rimlig tid. Fastighetsägaren kan komma att åläggas att, i presentationen för byggnadsnämnden, ge en rimlig garanti för att utbyggnad av parkeringsanläggningarna sker i takt med de växande behoven av parkeringsutrymmen. 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. (SOU 1989:23 Parkeringsköp).

3.2.2 Parkeringsköpets lagenlighet

Parkeringsköpets lagenlighet är en fråga som har diskuterats. Dåvarande bostadsministern uttalande, i lagrådsremissen om ÄPBL, att skyldigheten för fastighetsägaren att anordna parkeringsutrymme kunde på kommunalt initiativ omvandlas till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal parkeringsanläggnings anläggande och drift genom t ex parkeringsköp. En osäkerhet som lagrådet framhöll var om i vilken utsträckning man lagligen kunde kräva sådana åtaganden av en fastighetsägare. Ovisst var även förutsättningarna och formerna för ett sådant åtagande. Bostadsministern ville inte längre vidhålla rekommendationen om parkeringsköp, med anledning av lagrådets yttrande.

Betänkandet (SOU 1989:23) Parkeringsköp, som avlämnades i februari 1989, föreslog att parkeringsköp skulle regleras i PBL och att förhandsbesked skulle få ges angående frågan om krav i 3 kap ÄPBL. Inom bostadsdepartementet, utifrån utredningens förslag samt remisskritiken, utarbetades en promemoria (Ds 1990:79) som behandlade parkeringsköp. Det fastslogs i promemorian att det inte bör råda någon tvekan om att kravet i 3 kap 15 § ÄPBL, om anordnande av parkeringsutrymme, kan tillgodoses genom ett parkeringsköpsavtal.

Om från fastighetsägaren föreslagen lösning av parkeringsfrågan i bygglovsansökan ska anses vara godtagbar eller inte ligger hos byggnadsnämnden att avgöra. Att ta med en bestämmelse i lagen, om att parkeringsköp är en godtagbar lösning, ansågs vara överflödigt och mer en upplysning åt byggnadsnämnderna, vilket därför inte ansågs vara nödvändig.

Departementschefen gjorde i prop. 1990/91:146, med promemorian som utgångspunkt, en bedömning om att uttryckligt lagstöd inte behövs för att parkeringsköp ska kunna vara ett alternativ. Däremot föreslogs vissa ändringar i PBL som skulle hindra att fastighetsägaren skulle komma i beroendeställning i förhållande till kommunen, detta skulle kunna undvikas om fastighetsägaren fick besked om sin skyldighet att tillgodose parkeringsutrymme i ett så tidigt skede i planen som möjligt, tid fanns då för fastighetsägaren att fundera över alternativa möjligheter.

3.2.3 Osäkerhet i parkeringsköp

Lagligheten av parkeringsköp har varit tveksam, vilket kan ha orsakats genom uttalanden i anslutning till lagrådsremissen till ÄPBL. Lagrådet ifrågasatte, i prop. 1985/86:1, de lagliga möjligheterna att kräva parkeringsköp, vilket medförde att departementschefen inte längre vidhöll sin rekommendation av parkeringsköp. Den föreslagna lagtexten kan, enligt lagrådet, inte anses undanröja osäkerheten i vilken utsträckning man lagligen kan framtvunga av fastighetsägare sådana åtaganden som parkeringsköp innebär, samtidigt som förutsättningarna och formerna för åtagandet är ovisst. Tveksamheten i att framtvunga skyldighet att fortlöpande bidra till drift av parkeringsanläggningen och framtida fastighetsägarers bundenhet av tidigare tagna åtaganden framhölls särskilt. Grundbestämmelsen i ÄPBL har utformats så att byggnadsnämnden kan ställa krav på fastighetsägaren att i skälig utsträckning anordna parkeringsutrymme utanför den egna tomten. Parkeringsköp är då en av de möjligheter som fastighetsägaren ska kunna använda för att fullgöra sin skyldighet. Uppfattningen under utredningen (SOU 1989:23) är att reglerna i PBL är fullt tillräckliga för att avtal om parkeringsköp ska få ingås. Utredningen fastslog dock att tilläggsbestämmelse av lättare form kan vara lämpligt, t ex att skyldigheten att anordna parkeringsutrymme kan fullgöras genom parkeringsköp, att definition av begreppen bör vara med samt att rättigheten ska vara knuten till fastigheten på ett betryggande sätt. Någon tilläggsbestämmelse gjordes dock inte i lagstiftningen.

Innebörden av ett parkeringsköpsavtal är att fastighetsägaren får tillgång till erforderligt parkeringsutrymme utanför den egna fastigheten. Fastighetsägaren måste utge ersättning i form av exempelvis hyra, arrende m fl. för kostnaderna för anläggningens utförande och drift. Behovet av parkeringsplatser, enligt parkeringsnormen, kan tillgodoses även genom inrättande av gemensamhetsanläggning enligt AL. Men när det inte handlar om en gemensamhetsanläggning, så är det angeläget att sakrättsligt skydd tillskapas för att säkerställa varaktigt anknytning till aktuell fastighet. Rätten till parkeringsutrymme skulle vara knuten till aktuell fastighet på ett betryggande sätt enligt 1968 års parkeringskommitté och i vilken utsträckning krav kunde ställas på det ansågs ligga på byggnadsnämnden som då i varje enskilt fall skulle avgöra i frågan. Man ansåg också att ett förslag till avtal om parkeringsköp bör utformas. (Prop. 1990/91:146)

3.2.4 Krav vid fastighetsbildning

De allmänna lämplighetsvillkoren finns i 3 kap 1 § FBL. Sammanfattningsvis så säger paragrafen att; med avseende på bl.a. belägenhet, omfång, väg och VA, så ska en fastighet bli varaktigt lämpad för sitt ändamål. Fastighetsbildning får inte avse behov som är tillfälliga, det ställs alltså krav på varaktighet och fastigheten ska komma till sin användning inom en överskådlig tid dvs. krav på viss aktualitet.

Om dessa krav, enligt 3 kap 1 § FBL, inte uppfylls så är fastighetsbildning tillåten endast om undantagsbestämmelserna i 3 kap 9 § eller 10 § ger stöd för det. I vårt fall så är 9 § aktuell, som föreskriver att; fastighetsbildning får äga rum, även om fastigheten inte uppfyller villkoren, om fastighetsindelningen förbättras och en mer ändamålsenlig indelning inte motverkas.

Bedömningen av huruvida en fastighet är varaktigt lämpad för sitt ändamål bör ses i ett tidsperspektiv som kan anses vara rimligt med hänsyn till samhällets föränderlighet. Högre krav på varaktighet, när det gäller fastighetsindelning, än vad som motsvaras av samhällsutvecklingen finns det ingen anledning till att kräva.

Fastigheter för bostadsändamål ska utgöra en lämplig tomtplats, vilket innebär att fastigheten ska ges en storlek så att normala tomtplatsfunktioner ryms inom fastighetens område. Man kan bortse från huvudregeln om dessa kan tillgodoses genom någon form av gemensamma anläggningar utanför fastigheten eller genom servitut. Prövning enligt 2 och 3 kap PBL bör ligga till grund i dessa fall och framförallt kraven i 8 kap 9 § PBL (3 kap 15 § ÄPBL) är av intresse. (Handbok FBL).

3.2.5 Hänsyn till planer och bestämmelser vid fastighetsbildning

Fastighetsbildning får inte ske i strid mot gällande planer och bestämmelser enligt 3 kap 2 § FBL. Mindre avvikelser får dock göras om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas.

Att fastighetsbildning sker enligt detaljplan eller bestämmelser bör vara utgångspunkt för Lantmäteriet. Överensstämmer fastighetsbildningen med gällande planer eller bestämmelser så strider det aldrig mot 3 kap 2 § FBL.

Något som kan vara av betydelse att nämna här är att bygglov inte får ges om inte fastighetsindelningen överensstämmer med aktuell detaljplan. Samråd med byggnadsnämnden ska ske i behövlig utsträckning, vilket kan vara aktuellt då parkeringsfrågan lösts genom parkeringsköp. Det ligger dock slutligen på Lantmäteriet att avgöra om fastighetsbildningen följer kraven i 3 kap 2 § FBL. Att prövningarna, enligt PBL och FBL, bör leda till samma resultat för en berörd sakägare är en uttalad grundsyn från lagstiftarens sida. Ett samråd med byggnadsnämnden bör inte behövas om fastighetsbildningen sker i enlighet med detaljplanen. (Handbok FBL).

3.3 Avtal om parkeringsköp

I propositionen 1990/91:146 konstaterades att problemet inte låg i om själva parkeringsköpet skulle kunna godtas eller inte utan problematiken handlade snarare om utformningen av avtalen. I propositionen angavs krav, se kapitel 3.3.1, som kan vara relevanta att ställa på ett parkeringsköpsavtal. Kommunen genom dess byggnadsnämnd är de som i slutändan ska avgöra huruvida dessa kriterier är uppfyllda från fall till fall.

Ett normalförslag till avtal för parkeringsköp, med kommentarer, gavs av kommunförbundet ut för första gången 1970. Därefter har en ny plan- och bygglagstiftning trätt i kraft samt att parkeringsköpets lagenlighet har diskuterats i bl. a SOU (1989:23). I och med alla förändringar, genom bl. a ny lagstiftningen, så utarbetade kommunförbundet 1993 en skrift ”normalförslag till avtal med kommentarer”. Normalförslag till avtal samt kommentarerna redovisas i kapitel 3.3.2.

3.3.1 Krav i avtalet

Storlek och läge

Ett krav är att det i avtalet måste stå preciserat om hur parkeringsutrymmet ser ut beträffande dess storlek och läge. Tanken med denna princip är framförallt att hänsyn ska tas till dem som bor och bedriver verksamhet på fastigheten, men även till trafiksäkerheten och utvecklingen av trafiken på angränsande gator och vägar. Att parkeringsutrymme anordnas i närheten av tomten innebär inte någon skillnad avseende principen, storlek och läge måste fortfarande anges.

Är läget inte preciserat i avtalet så kan det inte godkännas då fastighetsägaren får svårt att visa att lokaliseringen av utrymmet kommer att ske i närheten av tomten.

Med att parkeringsutrymmet anläggs i närheten av tomten menas, att anläggningen ska vara möjlig att nå till fots på ett godtagbart sätt. Hur långt avståndet får vara ska avgöras med hänsyn till om platserna är tänkta för boende-, arbets- eller besöksparkering. Hänsyn till rådande förhållanden på orten kan också behöva tas. Faktorerna som nämns ovan finns inte sällan med i en parkeringsutredning, fördjupad översiktsplan eller detaljplan. (Prop. 1990/91:146).

Garanti för iordningställande inom viss tid

I avtalet måste en rimlig garanti ges att parkeringsutrymmet iordningställs inom rimlig tid samt att utbyggnadstakten kommer att ske i samma takt som det ökade behovet av parkeringsutrymme. Viss eftersläpning i utbyggnaden av parkering ska kunna godtas från byggnadsnämnden, detta under förutsättning att tillfälliga platser då anordnas under övergångstiden. (Prop. 1990/91:146)

Förmånens anknytning till fastigheten

Avtalet som fastighetsägaren presenterar för byggnadsnämnden ska garantera stabilitet i förhållandet mellan bilplatserna och den fastighet de är till förmån för. Hur avtalet ska vara utformat för att garantera detta är upp till byggnadsnämnden att avgöra från fall till fall. (Prop. 1990/91:146).

Realistisk kostnad

Sista kravet som togs upp var att de faktiska möjligheterna till att tillgodose parkeringsbehov till rimlig kostnad ska beaktas. Detta för att kommunerna inte skulle driva igenom ett oskäligt pris per parkeringsplats. (Prop. 1990/91:146).

3.3.2 Avtalets innehåll med kommentarer

Punkter i avtalet	Kommentarer
Genom detta avtal regleras parternas rättigheter och skyldigheter avseende.....parkeringsplatser för att tillgodose behovet av parkeringsutrymme för fastigheten..... Av dessa ska..... kunna samutnyttjas	I avtalet så avses enbart de parkeringsplatser som är belägna utanför fastigheten, men byggnadsnämnden tar ändå med i sin bedömning, av parkeringsbehovet, om hur stor möjlighet fastighetsägaren har att anordna parkeringsutrymme inom den egna fastigheten. Man måste inte i avtalet bestämma vissa markerade bilplatser utan att det finns ett bestämt antal till förfogande för fastigheten. Platserna kan läggas ut för samutnyttjande, men man bör då ange hur många av platserna som ska stå till förfogande för detta ändamål.
Kommunen ansvarar för att fastighetsägaren senast den tillhandahålles det i ovan angivna antal parkeringsplatser. Dessa ska upplåtas i en parkeringsanläggning i kvarteret/på fastigheten/fastigheterna.....	Tiden för när parkeringsutrymmet ska vara iordningställt är en viktig del att ha med för att byggnadsnämnden ska kunna göra en rimlig bedömning. I avtalet så ska det finnas garanti för att anläggningens utbyggnad sker i samma takt som efterfrågan på parkeringsutrymmet ökar.
Hinner denna parkeringsanläggning inte att färdigställas inom utfäst tid, ska genom kommunens försorg provisoriskt i kvarteret/på fastigheten/fastigheterna..... tillhandahållas parkeringsutrymme, som skäligen kan godtas av fastighetsägaren. Särskild överenskommelse om villkoren för denna upplåtelse ska i så fall träffas	Om provisoriska platser kan anordnas under övergångstiden så kan en viss eftersläpning med utbyggnaden av parkeringsanläggningen godtas. Fastighetsägaren får då stå ut med att det kommer vara en sämre standard med mindre bra kommunikationer än det kommer vara när anläggningen är färdigbyggd. Även de provisoriska platserna ska ligga belägna i närheten av tomten.

mellan parterna.

Upplåtelse ska vara i 25 år från och med

Parkeringsköpsavtal betraktas som ett nyttjanderättsavtal. Dessa avtal är inte bindande längre än 25 år, inom detaljplanelagt område, enligt 7 kap 5§ JB. Skulle det fortfarande finnas behov av parkering efter att avtalet gått ut, så kan parterna förlänga avtalet eller efter överenskommelse lösa fastighetens parkeringsbehov på ett annat sätt.

Fastighetsägaren ska för finansiering av anläggningskostnaderna erlægga ett engångsbelopp avkr/plats eller totalt Kr. Beloppet ska betalas senast..... Om parkeringsanläggningen färdigställs först vid en senare tidpunkt ska beloppet uppräknas med konsumentprisindex och betalas senast en månad efter färdigställandet.

Enligt ”normalförslag till avtal om parkeringsköp” finns det olika avtals situationer beroende på vem som är huvudman och hur betalning av anläggningen sker. Vi berör den situation då kommunen är huvudman för anläggningen i egen regi.

Motsvarar anläggningens kostnader för anläggandet. Att parkeringsplatserna finns tillgängliga är en förutsättning för att betalning ska ske, annars ska beloppet uppräknas med konsumentprisindex.

Sedan parkeringsanläggningen färdigställts upplåtes till fastighetsägaren angivet antal parkeringsplatser mot en avgift motsvarande marknadshyran, dock lägst motsvarande kapital-, drift-, och underhållskostnader. Erlagt engångsbelopp ska härvid beaktas. Avgiften ska motsvara den andel av kostnader som proportionellt kan beräknas falla på fastighetsägarens parkeringsplatser.

Kommunen upplåter sedan de antal parkeringsplatser som i avtalet angivits, vilket också finns några andra alternativ till.

Fastighetsägaren äger rätt att, med företräde för hyresgästerna i fastigheten, upplåta parkeringsplatserna i andra hand. Fastighetsägaren svarar dock alltid gentemot kommunen för förpliktelserna enligt detta avtal.

Avtalet är till för att tillgodose fastighetens behov och detta gör att fastighetsägaren självklart i sin tur får upplåta parkeringsplatserna till sina hyresgäster.

Kommunen förbehåller sig rätt att överflytta sina skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal till kommunalt parkeringsbolag.

Kommunens intentioner kan vara att man längre fram ska överflytta sina skyldigheter och rättigheter till ett kommunalt parkeringsbolag.

	De villkor som tas upp i detta avtal ska då fortsätta att gälla även om man överflyttar till annan huvudman.
Fastighetsägarens skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal ska följa äganderätten till fastigheten och gälla såväl nuvarande som varje framtida ägare av densamma.	I förarbetena står det uttryckt att det är av vikt att parkeringsutrymmet behålls till förmån för fastigheten. Därför är det viktigt att fastighetsägaren kan visa upp ett avtal där stabiliteten är garanterad för förhållandet mellan fastigheten och antalet bilplatser.
Varje fastighetsägare är skyldig att vid överlåtelse av fastigheten intaga bestämmelse i överlåtelseavtalet om att förvärvaren övertar överlåtarens samtliga rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal.	Vid ägarbyte så ska rättigheterna och skyldigheterna som fastighetsägaren har, enligt avtalet, övergå på företrädande fastighetsägare.
Fastighetsägare som underlåter att inta sådan bestämmelse ska utge vite till kommunen med Kronor.	
För rätta fullgörandet av fastighetsägarens skyldigheter enligt avtalet ska fastighetsägaren vid detta avtals undertecknande ställa säkerhet uppgående tillkronor som kommunen finner godtagbar.	För driftsbidraget och vitesutfästelsen kan det, för huvudmannen, vara motiverat att ha tillgång till någon typ av säkerhet. Säkerheten bör ha sakrättslig anknytning till fastigheten och alltså utgöra en inteckning i denna.
Parkeringsplatserna ska i första hand tillgodose fastighetens behov. Regler om dispositionen av parkeringsplatserna regleras i särskilt avtal mellan parterna.	För att fastighetsägaren ska få sina parkeringsplatser så effektivt samutnyttjade som möjligt, så kan det vara bra att tillåta att platserna tillfälligt kan användas för andra parkeringsbehov än de som berör den egna fastigheten. En begränsning bör dock finnas så att avtalet för parkeringsköpet inte blir överutnyttjat. Angående vad som ska gälla för upplåtelseperiod och uppsägningssätt bör huvudmannen ange i avtalet.
Fastighetsägaren äger rätt att uppsäga detta avtal under förutsättning; <ul style="list-style-type: none">• Att fastighetsägaren kan fullgöra sin skyldighet att lösa fastighetens	Avtalet gäller under en viss tidperiod men fastighetsägaren bör ha möjligheten att träda ifrån avtalet under förutsättning att denne hittar alternativ lösning för parkeringsfrågan eller att han hittar någon annan som träder in i avtalet.

parkeringsbehov på annat sätt,
som byggnadsnämnden kan
godkänna, samt

- Att fastighetsägaren kan sätta
annan i sitt ställe som
anläggningens huvudman kan
godta

Uppsägning ska ske minst ett år före den
tidpunkt då fastighetsägaren önskar att
avtalet ska upphöra.

Detta avtal är beroende av;

- Att vederbörande beslutande
organ i kommunen godkänner
avtalet samt
- Att bygglov meddelas
fastighetsägaren och att avsedd
nybyggnad (ombyggnad) av
fastigheten ...kommer till stånd

En förutsättning som anges i normförslaget är att
parkeringsutrymmet har en anknytning till ett
bygglovsärende och att detta ärende inte har
slutbehandlats av byggnadsnämnden då avtalet
skrivs. Då parkeringskravet även får tillämpas på
bebyggda tomter så finns det ingen anledning att ha
ett liknande samband. Det måste också finnas
garantier för att den ny- eller ombyggnad som anges
i bygglovet blir genomförd.

Särskilda bestämmelser

Det står inget i normalförslaget om hur man ska
göra om en tvist uppstår mellan parterna. Uppstår
tvist, och parterna inte har en överenskommelse om
något annat, blir det i allmän domstol som tvisten
får avgöras. Skiljeförfarande är en dyr möjlighet men
mycket snabbare än en domstolsprocess och kan
därför vara vettigt att tillgripa om det är viktigt att
tvisten avgörs snabbt.
Om skiljemannaförfarande önskas kan det tas med i
avtalet.

Har man inte med en bestämmelse om hur
skiljemännen ska utses så, tillsätts de enligt lag.
Finns det inte med någon skiljemannaklausul så kan
parterna ändå komma överrens om att lösa tvisten
genom ett sådant förfarande. Detta förutsätter dock
att båda parterna är överrens om det.

För avtalsexempel se bilaga B.

4 Intervjuer

Intervjufrågorna utgick från ett antal frågor men anpassades sedan beroende på vem det var som blev intervjuad. Frågornas karaktär ändrades allteftersom vi fördjupade oss i ämnet. Alla intervjuerna spelades även in för att vi skulle få möjligt att i efterhand gå tillbaka och höra vad den intervjuade sa och därigenom även öka kvaliteten på intervjuerna.

4.1 Hans Johansson Norconsult, Göteborg

Teamledare för mark och exploateringsavdelningen på konsultföretaget Norconsult.

Den uppfattningen vi fick av det Hans Johansson sa under intervjun om hur ett parkeringsköp bör gå till var att byggnadsnämnden i bygglovet ställer krav på hur många parkeringsplatser som fastighetsägaren måste tillgodose. Det kan vara svårt att veta hur man ska lösa parkeringsfrågan innan man upprättat detaljplanen men att en hint ges från översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen om hur parkeringsfrågan ska lösas. I exploateringsavtalet så bör det skrivas att, det är en förutsättning att den valda parkeringslösningen genomförs, för att bygglov ska ges. Byggnadsnämnden har en aktiv myndighets- och tillsynsroll och bör ha ett kartotek eller register över genomförda parkeringsköp. Byggnadsnämnden 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. Är även viktigt att se till att avregistrera parkeringsavtal som löpt ut eller då andra lösningar funnits.

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.

Ett avtal går till så att det träffas på åtminstone 15-20 år. Avtalet kan under denna period bara frångås om fastighetsägaren visar att parkeringsbehovet är löst på ett alternativt sätt, som uppfyller byggnadsnämndens 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.

Betalningen för parkeringsköpet kan ske genom att fastighetsägaren betalar en summa och får sedan nyttja platserna mot en årlig avgift för drift och underhåll. Avgiften bygger på att kommunen haft kostnader för att anordna parkeringen eller på annat sätt medverkat till att den kommer till stånd.

Begreppen ”avlösen” och ”friköp” är lite förvillande då båda innebär ett parkeringsköp.

Det finns två sätt att genomföra betalningen på:

Antingen så betalar fastighetsägaren hela beloppet för anläggandet direkt och sedan årligen en avgift för drift och underhåll.

Eller så delas summan för anläggandet upp i en årlig avgift, plus ett bidrag till kostnader för driften och underhållet.

4.2 Germund Persson, chefsjurist SKL

Vår uppfattning av intervjun med Germund var att han menade att kommunerna brukar ha en parkeringsnorm vilket är helt individuellt och frivilligt för varje kommun. Det verkar som om kommunerna själva har stort utrymme att bedöma det antal parkeringsplatser som det ska finnas rätt till, eftersom PBL lämnat det ganska fritt att bedöma för varje kommun. De flesta kommuner har en parkeringsnorm men aktualiteten på denna kan variera.

Vid nybyggnation av större områden förekommer oftast ett exploateringsavtal. Detta gör att genomförandebeskrivningen kan vara ganska enkel om de flesta frågor redan finns reglerade i exploateringsavtalet. Juridiska, tekniska och organisatoriska förutsättningarna för att genomföra en detaljplan, ska redovisas i genomförandebeskrivningen. Där kan man också ha med hur man ska hantera parkeringsplatser.

Parkeringsköpsavtalet går ut på att kommunen tar över fastighetsägarens skyldighet och i och med detta så borde parkeringskravet vara tryggt. Germund har aldrig stött på en kommun som ångrat sig och tagit tillbaka parkeringsplatser som man tillhandahållit. Det skulle möjligen ske om kommunen tänkt bygga nått ”stort och fantastiskt” där, men då får parkeringsbehovet säkerställas på annat sätt i så fall eftersom då är det frågan om nyexploatering.

En tanke är att fastighetsägaren betalar en gång för all framtid. Det är nog mindre vanligt, utan vanligare är att betalning sker dels för tillkomsten av anläggningen och dels för driften. Betalningen sker då löpande varje år, så länge avtalet gäller. Det förekommer lite olika varianter, ibland är de enskilda bilägarna som krävs på betalningen och inte fastighetsägaren. Lagstiftningen lägger sig inte i betalningsdetaljerna, utan det viktiga är att platserna finns tillgängliga. Överutnyttjande borde inte vara några problem om kommunen bara träffat hyfsat rätt med parkeringsnormen så borde det lösa sig själv. Om parkeringsnormen är rätt eller inte

är svårt att veta men det får varje enskild kommun föra i en politisk diskussion.

Enligt huvudregeln är det inte godtagbart att utan markägarens samtycke överlåta rätten till att använda utrymmet, men det går att skriva in i avtalet att fastighetsägaren har rätt att låta någon annan kliva in som avtalspart. Efter 25 år så kan fastighetsägaren få byggnadsnämnden på halsen och finns ingen annan lösning så får fastighetsägaren förlänga avtalet med ytterligare 25 år, om det är den enda lösningen som står tillbuds.

4.3 Annika Gustafsson, Advokat

Jobbade tidigare på kommunförbundet i 21 år men är numera jurist på advokatfirman Fylgia med specialinriktning på att vara ombud för kommuner inom framförallt fastighets-, skadestånds- och miljöärenden.

Rollfördelningen mellan kommun, exploatör och LM bör se ut så att LM bara kommer in om det sker en förrättning av något slag, om till exempel en GA ska bildas. I övrigt så är det kommunen som äger planprocessen och får förhandla med exploatören om fördelning av uppgifter, ansvar och kostnader.

Det kan innebära vissa problem att ta upp parkeringsfrågan i ett tidigt skede då ändringar kan ske under planprocessen men samtidigt så föreskriver bestämmelserna i planen om hur många lägenheter det ska vara i varje område och då måste antalet parkeringsplatser, som man anser att det kan vara behov av, kunna räknas fram.

I genomförandebeskrivningen skrivs vilken parkeringsnorm som är aktuell och även var i planen parkeringsytorna finns. Planbeskrivningen kan sedan innehålla mer om hur man tänkt sig att parkeringsfrågan ska lösas samt om det blir på egna fastigheten eller angränsande.

Detta skulle vara möjligt att i planbeskrivningen hänvisa till ett exploateringsavtal som har koppling till ett parkeringsköpsavtal, detta kan sedan arbetas ihop med exploateringsavtalet.

4.4 Göteborgs Stad

Parkeringsköp används i dagsläget inte i Göteborg vilket delvis beror på osäkerhet i om parkeringsköpslösningen är en stadigvarande lösning och fastigheten inte blir lämplig för sitt ändamål då parkeringsutrymmet inte blir knuten till fastigheten genom ett parkeringsköp.

Jonas Nilsson på ”Göteborgs stads Parkerings AB” ser inga nackdelar med parkeringsköp om en stabil form tas fram med ett bra avtal och en rimlig fördelning av pengarna.

Rudolf Antoni, utredare och biträdande näringspolitisk chef för Fastighetsägarna i Göteborg, vilka arbetar i en branschorganisation som arbetar för en väl fungerande

fastighetsmarknad. Rudolf menar att fastighetsägare är positiva till parkeringsköp och visar på stor vilja till att börja använda parkeringsköp, men att kunskapen är låg. Fastighetsägarna bidrar gärna till att sprida kunskap om parkeringsköp när det väl börjar tillämpas i Göteborg.

4.5 Malmö Stad

Tomas Strandberg VD, Parkering Malmö

Parkeringsbolaget uppgift är att bygga anläggningarna och har ansvaret att optimera de antal parkeringsplatser som finns i staden genom de gemensamma parkeringsanläggningarna. De försöker balansera boende- och kontorshyresgäster, vilket innebär en optimering av anläggningarna optimalt eftersom dessa grupper ofta parkerar på olika tider på dygnet. Parkeringsbolaget sköter även driften av anläggningarna.

Inom Parkering Malmö råder det en positiv syn på parkeringsköpslösningen eftersom det är ett sätt att investera i nya anläggningar, det i kombination med samtida avgifter för dem som parkerar.

Vi förstod det från Tomas att om tittar man utifrån Malmö Stad som ägare till parkeringsköp, så har uppfattningen blivit positivare, tidigare så var allmänna åsikten att fastighetsägaren skulle anordna parkering inom den egna fastigheten, vilket innebär att han kunde bli tvungen att gräva ner parkeringarna under mark.

Lennart Persson, Stadsbyggnadskontoret

Har jobbat på stadsbyggnadskontoret i Malmö i 39 år.

Stadsbyggnadskontoret hanterar lovfrågorna och beviljar bygglov. Avtalet ska vara tecknat och klart innan stadsbyggnadskontoret lämnar ut bygglov eftersom det är en förutsättning för lovgivningen, att parkeringsfrågan är löst.

Parkeringsköpet går till så att inför varje nybyggnadsprojekt så begär byggnadsnämnden ut en parkeringsutredning från fastighetsägaren som redovisar bil- och cykelbehovet. Utifrån denna utredning så beslutas det om antal bil- och cykelplatser som behövs, sedan uppstår frågan; ”hur löser man detta?”.

Vid tecknade av ett p-köpsavtal så innebär det att någon annan har tagit över ansvaret för att lösa fastighetsägarens parkeringsbehov. Fastighetsägaren betalar 100 000 kr/plats och sedan tillkommer den avgift som det kostar att stå där med bilen.

När fastighetsägarens hyresgäster frågar var han löst parkering, ska han kunna säga att han har köpt platser i en specifik anläggning. Sedan vänder sig hyresgästerna till den anläggning som Malmö parkering har och så får de lösa ett månadskort. Att platserna sedan finns till för hyresgästerna att nyttja är fastighetskontorets ansvar men även Malmö parkering, det är en dubbelkoll som råder.

Parkeringsköpet ska tillskapa erforderligt antal bilplatser inom i avtalet angiven

parkeringsanläggning, platsen behöver dock inte vara specificerad.

Lennart menar att det är viktigt att ha ett parkeringsbolag och ett fastighetskontor där det råder full kontroll på skrivna avtal.

4.6 Stockholm Stad

Anders Edlund, marknadschef Stockholm parkering

Vid genomförande av ett parkeringsköp i Stockholm så kommer Parkeringsbolaget som en senare part. Första parten är när bygglov söks för en fastighet i Stockholm, då kräver stadsbyggnadskontoret att om det t.ex. ska byggas 100 lägenheter så ska det finnas 50 parkeringsplatser. Men kvoten på antalet parkeringar varierar.

Själva p-köpet har gått till så att parkeringsbolaget hyr ut parkeringsplatser till fastighetsägaren som betalar ett årsbelopp för anläggande och driften på ett långsiktigt avtal oftast på 20-25år.

Det är parkeringsbolaget som sköter själva avtalshanteringen. När avtalet är skrivet så måste fastighetsägaren visa upp en kopia för byggnadsnämnden, för att visa att de löst parkeringssituationen för att få bygglov. Platserna kan antingen vara bestämda eller obestämda och det som ingår i parkeringsköpet är driften och att de i sin tur kan hyra ut till sina hyresgäster. Därefter är fastighetsägaren tvingad att hyra platserna under åren som det är avtalat om. Även om parkeringssituationen ändras för fastighetsägaren så får inte avtalet sägas upp i förtid eller att annan avtalspart träder in.

Vanligast är att fastighetsägaren vill bygga parkeringsgarage i källaren men då är inte parkeringsbolaget inkopplat alls. De kan sköta driften av garaget men tar i övrigt inte något ansvar.

En ny parkeringsplats kostar mellan 300-500 tusen och det gör att man måste ta ca 3000 kr/mån för att det ska löna sig och den betalningsviljan finns inte riktigt.

Parkeringsplatser i Stockholm ligger på allt från 500-4500kr/mån. Att det går upp i sådana priser beror på att det kostar så mycket att bygga.

I Stockholm läggs hellre parkeringsgaraget under mark då det inte är snyggt att ha det ovan samt att fastighetsägaren hellre väljer att bygga ett till bostadshus i stället för ett stort parkeringsgarage. Hyresgästerna vill bara kunna ta hissen ner i garaget och ta bilen i stället för att behöva gå en bit om garaget ligger beläget en bit ifrån.

Parkeringsbolaget tycker det är rimligt med max 5min promenad till bilen. Det förekommer önskemål från folk, som har parkeringsgarage under jord i nybyggda hus, om att de ska få en parkering närmare hissen, fast parkeringsplatsen bara är belägen 30m från hissen.

5 Analys/diskussion

Parkeringsköp är en metod som har används i många år och stora osäkerheter har under åren uppstått. Att det inte finns lagstiftning för parkeringsköp har försvårat tolkning av användandet av parkeringsköp, vilket gör att parkeringsköp tillämpas olika i olika kommuner. I Stockholm upprättas nyttjanderättsavtal på 25 år och fastighetsägare har under denna period ingen möjlighet att frånträda avtalet, betalning sker årligen för anläggandet och driften. Malmö ingår man ett 25 årigt nyttjanderättsavtal och betalning sker endast med ett engångsbelopp vid upprättandet av avtalet. Fastighetsägarna har under dessa 25 år möjlighet att frånträda avtalet om annan lösning kan presenteras.

Att det finns två olika former av parkeringsköp, friköp respektive avlösen, har försvårat förståelsen för hur man genomför ett parkeringsköp. Båda formerna är ett parkeringsköp, men med olika sätt för fastighetsägaren att ekonomiskt bidra till anläggningen. Ersättningen för parkeringsköp kan utformas på olika sätt, till exempel kan utförandet av anläggningen finansieras genom ett engångsbelopp eller att den är medräknad i en årlig avgift. Driften av anläggningen kan vara inkluderad i engångsbeloppet eller att fastighetsägaren betalar årligt belopp. Olika kommuner använder sig av olika sätt för ersättningen.

Avtal om parkeringsköp kan anses vara mest likt ett nyttjanderättsavtal, vilket inom detaljplanlagt område endast kan tecknas på max 25 år. Om dessa 25 år kan anses vara tillräckligt lång tid för att lösningen ska vara stadigvarande parkeringslösning för fastigheten har diskuterats genom åren. Med hänsyn till att man ska följa utvecklingen i samhället, så tycker vi att 25 år är tillräckligt om man som fastighetsägare måste presentera ny lösning efter tidens utgång eller förlänga nuvarande avtal.

Ansvarsfördelningen vid parkeringsköp är en viktig del för att få parkeringslösningen att fungera. Vi har märkt att det saknas en tydlig struktur gällande vem som ska göra vad och att tillsyn inte görs i ett flertal kommuner. Med tillsyn menar vi att kontrollera så att respektive part fullgör sina skyldigheter enligt överenskommelsen exempelvis att kommunen upprättar parkeringsanläggningar i takt med ökat behov så att parkeringsutrymme finns tillgängligt för fastighetsägaren. Att en fastighetsägare ingår ett avtal om parkeringsköp frigör inte heller att dennes skyldighet att anordna parkeringsutrymme. Sker uppsägning, antingen genom överenskommelse eller vid upplåtelsestiden slut, ska en ny lösning presenteras för byggnadsnämnden. Det kan därför vara bra att ha en fungerande tillsynsmyndighet som kontrollerar att fastighetsägaren fullgör sin skyldighet, även efter avtalets utgång.

Osäkerheten om parkeringsköpets lagenlighet har diskuterat flitigt. Utifrån de intervjuer vi utfört och det vi kunnat utläsa i den litteratur vi haft tillgång till är vår bedömning att parkeringsköp kan vara ett användbart verktyg vid plangenomförande, det viktiga är att avtalet utformas tydligt.

Under vår undersökning har vi frågat oss om parkeringsköpet säkerställer parkeringsutrymmet för den aktuella fastigheten. Vi har kommit fram till att det är av stor vikt att man i avtalet preciserar fastigheten och parkeringsutrymme så inga tveksamheter uppkommer när det gäller fastigheten tillgång till utrymmet.

6 Slutsatser och framtida arbete

Ett parkeringsköp är en möjlighet för fastighetsägaren att fullgöra sin skyldighet att anordna parkeringsutrymme, utanför den egna tomten. Fastighetsägaren bidrar finansiellt till en kommunal parkeringsanläggning som gemensamt används av flera fastigheter. Ett civilrättsligt avtal upprättas lämpligen på 25 år mellan parterna. Formerna som beskrivit i arbetet, friköp respektive avlösen, tycker vi inte ska användas. Man ingår helt enkelt ett avtal om parkeringsköp och inget annat, formerna berör enbart hur betalning ska ske.

Avtalet är den del i parkeringsköpet som har skapat mest osäkerhet och därför är formuleringen av detta mycket viktig. Det är viktigt att man i avtalet tydligt reglerar bl. a vad som sker efter avtalstidens slut, vad som gäller om fastigheten överläts, hur betalning ska erläggas, utrymmets läge och storlek, att utrymmet är knutet till fastigheten m.m. Vi har utformat ett eget förslag på avtal och vad vi tycker bör finnas med för att försöka minimera osäkerheten med parkeringsköp, se bilaga A.

Avtalet om parkeringsköp ska tydligt precisera vilken fastighet som upplåtelsen är till förmån för samt vilken anläggning som upplåtelsen avser. Det tycker vi har uppfyllts genom punkt 1 respektive 2 i vårt förslag till parkeringsköpsavtal.

En parkeringslösning ska vara stadigvarande för fastigheten och tiden för upplåtelsen är därför avgörande. Ett parkeringsköpsavtal på 25 år är en tillräcklig lång tid för att parkeringsutrymmet ska anses vara långsiktigt stadigvarande. Detta förutsätter dock att fastighetsägaren, vid avtalets utgång om uppsägning sker, presenterar ny lösning för byggnadsnämnden eller upprättar ett nytt avtal med kommunen. Detta regleras i punkt 3 i vårt förslag till parkeringsköpsavtal.

En ytterligare aspekt för att avtalet ska vara stadigvarande är att avtalet ska gälla för ny fastighetsägare och då följa med fastigheten vid överlåtelse av den. I vårt förslag till avtal för parkeringsköp har vi i punkt 7 gjort klart för fastighetsägaren att de har en skyldighet till att förbehåll om avtalet ska göras i samband med överlåtelse samt att vite utgår om detta inte görs.

Det är bra att redan tidigt i planskedet ta upp parkeringsfrågan, vilket kan göras genom att man i genomförandebeskrivningen föreslår att parkeringsköp ska tillämpas. Parkeringsköp ska ses som en möjlighet för fastighetsägaren och inte en skyldighet. Fastighetsägare måste sedan göra ett aktivt val om han vill tillämpa parkeringsköp eller anordna parkeringsutrymmet på annat vis exempelvis på sin egna tomt. Vidare reglerar man parkeringsköp i genomförandeaftalet med en hänvisning till parkeringsköpsavtalet.

Byggnadsnämnden ansvarar för att skyldigheten enligt 8 kap 9 § PBL anses vara uppfyllda, vilket avgörs vanligtvis vid ansökan om bygglov. Vid parkeringsköp är det nödvändigt att parkeringsköpsavtalet godkänns av byggnadsnämnden i ett tidigare

skede, d.v.s innan genomförandeavtalet görs gällande. Genomförandeavtalet ska på så sätt vara villkorat med att parkeringsköpsavtalet ska godkännas av byggnadsnämnden.

Parkeringsköp medför både positiva och negativa aspekter:

Positiva

Negativa

- | Positiva | Negativa |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Ekonomiskt fördelaktigt för fastighetsägarna. | <ul style="list-style-type: none">• Ekonomiskt osäkert för kommunen |
| <ul style="list-style-type: none">• Minskar behovet av markparkering, vilket resulterar i mer effektiv markanvändning. | <ul style="list-style-type: none">• Kräver tillsyn |
| <ul style="list-style-type: none">• Möjlighet till mer effektivt nyttjande av parkeringar genom samutnyttjande. | <ul style="list-style-type: none">• Råder stor osäkerhet om tillämpning |
| <ul style="list-style-type: none">• Kommunen får rådighet över anläggningen och kan öka dess tillgänglighet, säkerhet och trygghet. | |

”Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande?” var vår huvudfråga att besvara genom denna rapport. Vår slutsats är att det är en bra lösning på parkeringsfrågan och är ett användbart och lagenligt verktyg vid plangenomförande. Då ett parkeringsköp ger kommuner möjlighet till full rådighet, om kommunen är huvudman, över parkeringsanläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Full rådighet över anläggning ger kommunerna möjlighet att skapa parkeringsanläggningar som är tillgängliga, trygga och säkra för de som använder anläggning samt möjlighet för kommunerna att påverka stadsmiljön, genom att anlägga parkeringsanläggningar som bl. a rent estetiskt smälter in i omgivningen.

Något som är viktigt att ta reda på är hur parkeringsbehovet påverkas i stadskärnorna av att inresa till städerna med bil motverkas på olika sätt. Minskar behovet på grund av höjda parkeringskostnader eller trafiktullar?

Något annat som kan vara av vikt att vidare utreda är hur de olika berörda, t ex kommunen, Lantmäteriet och byggnadsnämnden ska samarbeta för att ett parkeringsköp ska kunna tillämpas. Samt hur ska tillsynens av fastighetsägarens skyldighet bevakas av byggnadsnämnden. Hur kommunerna, som huvudman för parkeringsanläggningen, ska kunna samutnyttja parkeringsanläggning är också något som borde utredas noga. Det för att parkeringsanläggningarna inte ska överbelastas med bilar för boende i närområdet, besöksparkering o.s.v.

Källförteckning

Aulin, Torbjörn (1993). *Parkeringsköp: normalförslag till avtal med kommentar: enhandledning*. Stockholm: Svenska kommunförbundet

Handbok FBL: [lagtillämpning]. H. 1, Kap. 1-3. (1996). Gävle: Lantmäteriverket

Regeringens proposition 1990/91:146 om ändring i plan- och bygglagen (1987:10). (1991). Stockholm: Gotab

Utredningen om översyn av parkeringsköp (1989:23). *Parkeringsköp: betänkande.*

Stockholm: Allmänna förl.

Zeteo (2012). *Lagkommentarer av 8 kap 9 § PBL.* [Elektronisk].

Tillgänglig:

<<http://zeteo.nj.se/ppd/template.htm;jsessionid=F106DC859FEA057AF8274D3F6050C826?view=main>> [2012-07-31]

A. Eget förslag till parkeringsköpsavtal

AVTAL OM PARKERINGSKÖP

Mellan Göteborgs Stad genom dess, å ena sidan, och
.....såsom ägare av fastigheten....., nedan kallad
fastighetsägaren, å andra sidan, träffas följande avtal.

1. Genom detta avtal regleras parternas rättigheter och skyldigheter avseende.....parkeringsplatser för att tillgodose behovet av parkeringsutrymme för fastigheten..... Av dessa avses..... kunna samutnyttjas
2. Kommunen ansvarar för att fastighetsägaren senast den tillhandahåller det ovan angivna antal parkeringsplatser. Dessa ska upplåtas i en parkeringsanläggning i kvarteret/på fastigheten/fastigheterna.....

Är inte parkeringsanläggning färdigställd inom utfäst tid, ska genom kommunens försorg provisoriskt i kvarteret/på fastigheten/fastigheterna.....tillhandahållas parkeringsutrymme, som skäligen kan godtas av fastighetsägaren. Särskild överenskommelse om villkoren för denna upplåtelse ska i så fall träffas mellan parterna.
3. Upplåtelsen gäller i 25 år från och med

Detta avtal frigör dock inte fastighetsägaren från sina skyldigheter enligt 8 kap 9 § PBL.

När avtalstiden löper ut och om uppsägning av detta avtal sker är fastighetsägaren skyldig att ingå ett nytt avtal eller presentera en annan lösning som byggnadsnämnden godkänner.
4. Fastighetsägaren ska för finansiering av anläggningskostnaderna erlægga ett engångsbelopp avkr/plats eller totalt Kr. Beloppet ska betalas senast..... Om parkeringsanläggningen färdigställs först vid en senare tidpunkt ska beloppet uppräknas med konsumentprisindex och betalas senast en månad efter färdigställandet.

Fastighetsägaren erlägger en årlig avgift för anläggningens underhåll och drift, vilken uppgår till.....kr/år. Avgiften ska uppräknas med konsumentprisindex och ska betalas i förskott.
5. Fastighetsägaren äger rätt att, med företräde för hyresgästerna i fastigheten, upplåta parkeringsplatserna i andra hand. Fastighetsägaren

svarar dock alltid gentemot kommunen för förpliktelseerna enligt detta avtal.

6. Kommunen förbehåller sig rätt att överflytta sina skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal till kommunalt parkeringsbolag.
7. Fastighetsägarens skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal ska följa äganderätten till fastigheten och gälla såväl nuvarande som varje framtida ägare av densamma.

Varje fastighetsägare är skyldig att vid överlåtelse av fastigheten intaga bestämmelse i överlåtelseavtalet om att förvärvaren övertar överlåtarens samtliga rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal.

Fastighetsägare som underlåter att inta sådan bestämmelse ska utge vite till kommunen med Kronor.

8. För rätta fullgörandet av fastighetsägarens skyldigheter enligt avtalet ska fastighetsägaren vid detta avtals undertecknande ställa säkerhet uppgående till kronor.
9. Parkeringsplatserna ska i första hand tillgodose fastighetens behov. Regler om dispositionen av parkeringsplatserna regleras i särskilt avtal mellan parterna.
10. Fastighetsägaren äger rätt att säga upp detta avtal under förutsättning;
 - Att fastighetsägaren kan fullgöra sin skyldighet att lösa fastighetens parkeringsbehov på annat sätt, som byggnadsnämnden kan godkänna, eller
 - Att fastighetsägaren kan sätta annan i sitt ställe som anläggningens huvudman kan godta

Uppsägning ska ske minst ett år före att upplåtelseperioden löper ut. Om ingen uppsägning sker förlängs avtalet med tio år i sänder med ett års uppsägningstid.

11. Detta avtal är beroende av;
 - Att vederbörande beslutande organ i kommunen godkänner avtalet samt
 - Att bygglov meddelas fastighetsägaren och att avsedd nybyggnad (ombyggnad) av fastighetenkommer till stånd

12. Tvist på grund av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

Detta avtal upprättas i två exemplar av vilka parterna tar var sitt.

20.....-.....-.....

20.....-.....-.....

.....
För Kommun

.....
För Fastighetsägare