

kommunfullmäktige

kommunstyrelsen

övriga nämnder

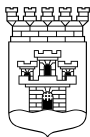
förvaltning

# Program för friköp av parkering samt mobilitetskonto

---

Fastställt av Kommunfullmäktige 2019-02-28 § 28





JÖNKÖPINGS  
KOMMUN

# PROGRAM FÖR FRIKÖP AV PARKERING SAMT MOBILITETSKONTO

Antagandehandling

Jönköping 2018-10-16

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>BAKGRUND – STYRANDE DOKUMENT</b>	<b>2</b>
1.1	Program för parkering i Jönköpings kommun	2
1.2	Parkeringsplan för Jönköpings kommun	2
1.3	Grön resplan	3
<b>2</b>	<b>PROGRAM FÖR FRIKÖP AV PARKERING SAMT MOBILITETSKONTO</b>	<b>4</b>
2.1	Friköp av parkering	4
2.2	Mobilitetsköp	5
2.3	Konto för friköp av parkering	5
2.4	Mobilitetskonto	6
	2.4.1 Omföringar och användning	6
	2.4.2 Förvaltning	6
2.5	Mobilitetslots	7
<b>3</b>	<b>REVIDERINGAR</b>	<b>7</b>

Program för friköp av parkering samt mobilitetskonto  
Jönköpings kommun, Stadskontoret, 551 89 Jönköping

# 1 BAKGRUND – STYRANDE DOKUMENT

## 1.1 Program för parkering i Jönköpings kommun

Den 29 april 2015 fastställdes *Program för parkering i Jönköpings kommun*. Den övergripande målsättningen med detta program redovisas nedan.

Målsättningen med detta parkeringsprogram är att det ska medverka till skapandet av en stad som är tillgänglig för alla.

Programmet skall uppmuntra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

Det ska bidra till en attraktiv och vacker stad med en hållbar utveckling ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

Parkeringsprogrammet är indelat i tre fokusområden av vilka området effektiv markanvändning i stor utsträckning ligger till grund för föreliggande *Program för friköp av parkering samt mobilitetskonto*, se nedan.

### Effektiv markanvändning

- o Samnyttjande av parkeringsplatser ska främjas.
- o Möjlighet till parkeringsköp ska finnas.
- o Parkeringsplaner bör upprättas för större nybyggnadsområden.
- o Bilpooler och övriga hållbara mobility managementåtgärder bör främjas.
- o Pendlar- och samåkningsparkeringar ska främjas.

En ständigt pågående utveckling av vår kommun innebär förtätning, mer effektivt utnyttjad mark och en samhällsplanering som utvecklas hållbart. Vår förtätade stad innebär fler bostäder i centrala stadsdelar och ett ökat parkeringsbehov som behöver tillfredsställas. Kommunen har enligt plan- och bygglagstiftningen (PBL) ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen, vilket kan innefatta att utforma en parkeringspolitik. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna parkering då privata eller andra offentliga aktörer exploaterar utan den skyldigheten har fastighetsägaren. Enligt plan- och bygglagstiftningen, ska tomter som tas i anspråk för bebyggelse "i skälig utsträckning" förses med utrymme för parkering av fordon, på tomten eller i närheten av denna.

I *Program för parkering i Jönköpings kommun* har dock enligt ovan fastslagits att möjlighet till parkeringsköp ska finnas. Fastighetsägaren ges med parkeringsköp möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten. Parkeringsköp medför att flera olika aktörer kan köpa tillgång till parkering inom samma anläggning, vilket i sin tur ger förutsättningar för samnyttjande och de fördelar det innebär.

## 1.2 Parkeringstal för Jönköpings kommun

Som en följd av parkeringsprogrammet antogs den 16 juni 2016 *Parkeringstal för Jönköpings kommun* med nedanstående undertitel.

Riktlinjer för att anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor.

Ovanstående ligger även i linje med syftet med tidigare antagen *Kommunikationsstrategi* där bland annat följande anges: "För att Jönköping också i framtiden ska vara en attraktiv stad ökar behovet av åtgärder för bättre tillgänglighet och minskad miljöbelastning från trafiksystemet. Trafiksystemet i Kärnan utgår från målsättningen att resebehoven inom, till och från Kärnan i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka."

Parkeringstalen, som är flexibla, innebär att byggaktörer/fastighetsägare i viss utsträckning kan påverka det antal bilparkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnation. En reduktion av antalet parkeringsplatser för bil med upp till 15 procent kan erhållas om särskilda åtgärder görs för att minska efterfrågan på bilparkering. Sådana åtgärder redovisas av byggaktören/fastighetsägaren i en *Grön resplan* som presenteras/diskuteras under detaljplanarbetet och följs upp (i vissa fall upprättas) i samband med att bygglov söks. Ett grundläggande krav för den gröna resplanen är att byggaktören/fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att marknadsföra/informera om förutsättningarna för boendet/verksamheten och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser.

I Parkeringstalen anges följande beträffande friköp av parkeringsplatser: "Om byggherren/fastighetsägaren vid bygglovprövning inte kan anlägga/bygga de parkeringsplatser som krävs på den egna tomten finns i vissa fall möjlighet till s.k. friköp (civilrättsligt avtal med kommunen). Vad gäller bostäder så kan detta tillämpas vid förtätning (bostäder byggs på vindar, på gårdar och som påbyggnad på befintliga hus) och för del av större bostadsprojekt. Detta förutsätter att parkeringshus med vakanta platser finns inom rimligt gångavstånd eller att det finns möjlighet att etablera nytt parkeringshus inom acceptabelt gångavstånd. Friköpsavgiften är ett engångsbelopp som beräknas i samband med bygglovgivning och som sedan betalas till kommunen. Kommunen tillhandahåller då, om möjligt, parkering i gemensamma anläggningar inom rimligt gångavstånd från fastigheten. Om befintliga anläggningar inte finns tillgängliga fonderas medel till kommande anläggningar. Det är ingen rättighet att teckna avtal för friköp utan förfrågningar bedöms med hänsyn till beläggningsgrad i befintliga anläggningar och möjlighet att uppföra nya parkeringshus i närområdet. Dessa friköp är exempel på samnyttjande i de kommunala anläggningarna. Utgångspunkten för den ekonomiska modellen för friköp bör vara att ca 75 % av kostnaden för att anlägga en parkeringsplats som ersätter den friköpta bör täckas av avgiften. Resterande kostnader ska täckas av framtida parkeringsavgifter. Av friköpsbeloppet bör exempelvis 5 % avsättas i en fond för åtgärder som främjar hållbart resande."

### **1.3 Grön resplan**

Praktiska rutiner för hantering av reduktion av parkeringstal för bil genom s.k. *Grön resplan*, fastställt i parkeringstalen, har beslutats av den s.k. PLEX-gruppen (Plan och exploateringsgruppen) den 10 mars 2017. Dokumentet heter "Grön resplan För reduktion av parkeringstal vid nybyggnation" och beskriver vilka åtgärder som behöver vidtas för att erhålla 5, 10 respektive 15 procents reduktion av gällande parkeringstal avseende bil.

## 2 PROGRAM FÖR FRIKÖP AV PARKERING SAMT MOBILITETSKONTO

Föreliggande Program för friköp av parkering och mobilitetskonto ersätter gällande regler rörande friköpsbelopp beslutade av kommunfullmäktige (1991-08-29 kf§ 269 Revidering av friköpsbelopp avseende parkering).

### 2.1 Friköp av parkering

Det är ingen rättighet att teckna avtal för friköp utan förfrågningar bedöms med hänsyn till beläggningsgrad i befintliga parkeringsanläggningar och möjlighet att uppföra nya parkeringsanläggningar i närområdet.

Friköp av parkering kan ske i följande fall.

1. Parkeringsanläggning med vakanta platser finns inom rimligt gångavstånd (ca 600 m).
2. Möjlighet att etablera ny parkeringsanläggning inom rimligt gångavstånd (ca 600 m).

I båda ovanstående fall överförs 5 % av friköpsbeloppet till Mobilitetskonto, se kapitel 2.4 och resterande 95 % av friköpsbeloppet överförs till Konto för friköp av parkering, se kapitel 2.3. (Sedan tidigare avsatta friköpsmedel som inte nyttjats vid Programmets antagande hanteras enligt tidigare gällande regler.)

Byggaktören har genom avtal om friköp av parkering fullgjort sina skyldigheter och ansvaret har därmed överförts till kommunen att fullfölja åtagandet enligt gällande parkeringstal.

Friköpsavgiften är ett engångsbelopp som beräknas enligt följande modell.

- A. Vid exploateringar där kommunen deltar och uppför parkeringsanläggning som har samhörighet med exploateringen och dit parkeringsplatsbehovet kan hänföras ska byggaktören som friköpsbelopp erlagga 75 % av produktionskostnaden för p-huset fördelat per parkeringsplats. Erläggande av ersättning ska ske i samband med exploateringsavtals, eller motsvarande avtals, tecknande utifrån budgeterad kostnad per plats. I det fall faktisk kostnad per plats överstiger budgeterad kostnad ska slutligt reglering av beloppet ske senast 1 år efter slutbesiktad entreprenad för parkeringsanläggning. Om det genom angivet avtal regleras en rätt för byggaktören att säkra eller förhyra viss del av parkeringsplatserna enskilt ska ett friköpsbelopp om 80-85 % av den faktiska produktionskostnaden istället gälla utifrån samma beräkningsgrund. På motsvarande sätt ska 95 % gälla i det fall friköpet ska tillfredsställa ett behov av boendeparkering.
- B. Vid exploateringar där kommunen över tid tar på sig ansvaret för att upprätta parkeringsplatser inom rimligt avstånd från själva exploateringen ska byggaktören som friköpsbelopp erlagga 75 % av den genomsnittliga produktionskostnaden per plats för de två eller tre senast uppförda kommunala parkeringsanläggningarna om sådana finns uppförda inom relevant tidsaspekt och inom skäligt jämförbart område, uppräknat med ett generellt byggindex. I annat fall ska kommunen äga rätt att uppskatta en skälig produktionskostnad för uppförande av parkeringshus vid den aktuella tiden. Erläggande av sådan ersättning ska ske i samband med exploateringsavtals, eller motsvarande avtals, tecknande.

## 2.2 Mobilitetsköp

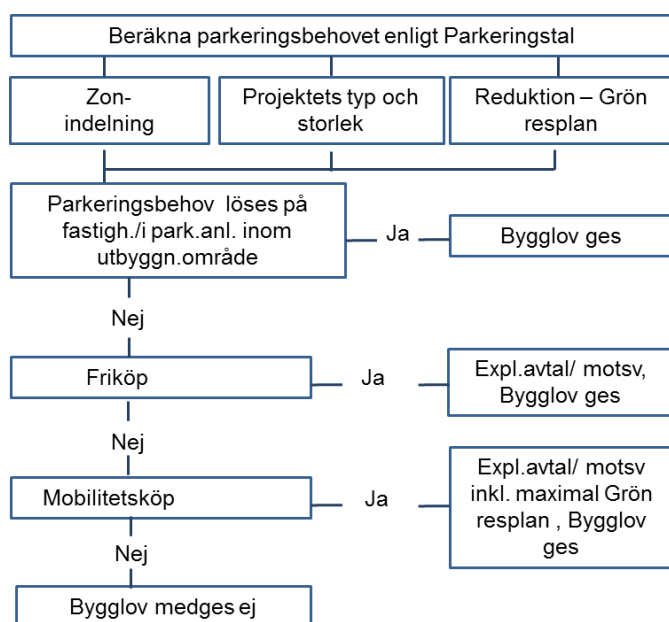
I vissa fall (förtätningsprojekt i stadsmiljö) då ett slutligt bedömt parkeringsbehov för bil helt eller delvis inte går att lösa inom fastigheten och vakanta platser inom rimligt gångsavstånd eller möjlighet till att anlägga nya platser inom rimligt gångavstånd saknas (d.v.s. kriterier för friköp uppfylls inte, se avsnitt 2.1) kan mobilitetsköp göras, se figur 1.

Mobilitetsköp ska användas till att minska bilinnehavet och därmed parkeringsbehovet genom åtgärder som långsiktigt förbättrar mobiliteten med gång/cykel/kollektivtrafik kring fastigheten (inom ca 600 m radie). Åtgärderna ska tillföra mervärden utöver ordinarie skattefinansierade åtgärder.

Syftet med mobilitetsköp är således att skapa en alternativ lösning för att ersätta en mindre del av det totala bilparkeringsbehovet, eller när bilparkeringsbehovet endast utgör ett mindre antal bilplatser. Detta för att bygglov ska kunna ges och att kommunen därmed inte ska gå miste om bostäder, arbetsplatser eller annan service.

Mobilitetsköp ska endast vara möjligt att göra för upp till 10 bilplatser per projekt. Mobilitetsköpet ska motsvara 100 % enligt beräkningsmodell B, se avsnitt 2.1 och ska förenas med ett krav på att upprätta en s.k. Grön resplan för maximal reduktion av bilparkeringsbehovet om detta inte redan har gjorts, se Parkeringsplan för Jönköpings kommun. Mobilitetsköp är inte möjligt att göra för cykelplatser eller parkeringsplatser för funktionshindrade.

Beslut om mobilitetsköp fattas på samma sätt som friköp av parkering via exploateringsavtal eller motsvarande, inom ramen för kommunens arbete med fysisk planering och exploatering (den s.k. PLEX-processen). I figur 1 illustreras de olika sätten att tillgodose parkeringsbehovet i förtätningsprojekt i stadsmiljö.



Figur 1 Mobilitetsköp som en sista möjlighet att tillgodose bilparkeringsbehovet i förtätningsprojekt i stadsmiljö.

## 2.3 Konto för friköp av parkering

Konto för friköp av parkering förvaltas av stadskontoret. Medel på kontot (förutbetalda intäkter i balansräkningen) ska intill dess att de tas i anspråk påföras ränta STIBOR 6M. Beslut om användning av medel ur kontot fattas av kommunfullmäktige i samband med beslut om uppförande av parkeringsanläggning.



## 2.4 Mobilitetskonto

### 2.4.1 Omföringar och användning

Omföring till mobilitetskonto (förutbetalda intäkter i balansräkningen) ska göras i följande fall.

1. 5 % av belopp vid friköp av bilparkering (se kapitel 2.1).
2. 100 % av belopp vid mobilitetsköp (se kapitel 2.2).
3. Minst 4 mnkr per år via kommunens budget (belopp fastställs årligen i samband med beslut om VIP).

Omföringar till kontot ska särskiljas så att kategori 1 och 2 sammanförs för sig och kategori 3 förs för sig. Medel på kontot (förutbetalda intäkter i balansräkningen) avseende kategori 1 och 2 ska intill dess att de tas i anspråk påföras ränta STIBOR 6M.

Vad som är lämpligt att använda mobilitetskontot till kommer att förändras och utvecklas över tid. Följande grundläggande utgångspunkter ska dock gälla:

- Omföringar som hänförs till kategori 1 och 2 används till åtgärder som på ett varaktigt sätt bidrar till förbättrad mobilitet med gång/cykel/kollektivtrafik inom ett område motsvarande ca 600 m från de fastigheter som gjort omföringar till kontot.
- Omföringar som hänförs till kategori 3 ska, förutom att finansiera uppdraget mobilitetslots, användas för övriga åtgärder som främjar ett yteffektivt trafiksystem och som bidrar till ett mer hållbart resande. Merparten av dessa medel bör användas för att täcka tillkommande kostnader till följd av investeringar som på ett varaktigt sätt bidrar till förbättrad mobilitet med gång/cykel/kollektivtrafik.

### 2.4.2 Förvaltning

Medlen på mobilitetskontot ska förvaltas av stadsbyggnadskontoret och uppdraget Mobilitetslots, se kapitel 2.5, ska hantera verksamhet kopplat till mobilitetskontot. Stadskontorets ekonomiavdelning hanterar omföring av medel från mobilitetskontot efter att stadsbyggnadsnämnden beslutat om användning av medel.

Medel på mobilitetskontot ska användas för att täcka framtida tillkommande kapitalkostnader samt andra kostnader till följd av investeringar som genomförs för att främja ett hållbart resande. Investeringar, vars tillkommande driftkostnader täcks av medel från mobilitetskontot, medför därmed ingen ökad kostnad för skattekollektivet. Under förutsättning att tillkommande kostnader (kapitalkostnader såväl som kostnader för drift och underhåll) under hela investeringens livslängd ryms inom medel på mobilitetskontot, inarbetas nödvändig investeringsutgift för mobilitetsprojekten i kommunens investeringsbudget. Investeringen är i detta fall att betrakta som en självfinansierad investering. Intäkter från mobilitetsköp som avsätts i det så kallade mobilitetskontot täcker tillkommande kostnader under investeringens hela livslängd.

Ansökan om medel från kontot kan göras av stadsbyggnadskontorets utvecklings- och trafikavdelning, tekniska kontorets gata/parkavdelning, mark- och exploateringsavdelningen samt Jönköpings kommuns Fastighetsutveckling AB. Jönköpings kommuns Fastighetsutveckling AB kan endast ansöka om medel för anläggande av cykelparkering. Beslut om användning av medel från mobilitetskontot fattas av stadsbyggnadsnämnden.

## 2.5 Mobilitetslots

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för uppdraget mobilitetslots som finansieras via mobilitetskontots kategori 3. Uppdraget mobilitetslots omfattar bl.a. att:

- löpande dokumentera vilka fastigheter som genomfört friköp av parkering och mobilitetsköp samt hur dessa medel använts,
- följa upp byggaktörernas egna avtalade mobilitetsåtgärder i Grön resplan så att ingångna avtal hålls,
- utvärdera hur paketen av mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp påverkar bilnehav och bilanvändning,
- ge reserådgivning åt företag, bostadsrättsföreningar och andra verksamheter,
- i samverkan med de som har rätt att ansöka om medel från mobilitetskontot, årligen prioritera lämpliga objekt inom ramen för mobilitetskontot.

## 3 REVIDERINGAR

Program för friköp av parkering samt mobilitetskonto (avsnitt 2 i detta dokument) godtas i sin helhet av kommunfullmäktige. Stadsbyggnadsnämnden delegeras dock rätten att göra uppdateringar av avsnitt 2.4.2 och 2.5.