

RAPPORT
**FÖRDJUPAD STUDIE PARKERINGSHUS
POTTHOLMEN**



2015-02-23

1 Bakgrund tidigare beslut/ställningstaganden

År 2009 genomförde Karlskrona kommun tillsammans med Kärnhem AB parallella arkitektuppdrag för Pottholmen. Som följd av de parallella uppdragen utarbetade samhällsbyggnadsförvaltningen ett planprogram för Pottholmen som godkändes av kommunstyrelsen i oktober 2012

1.1 Detaljplaneförutsättningar

Detaljplanen befinner sig i planprocessens andra remisskede, granskning.



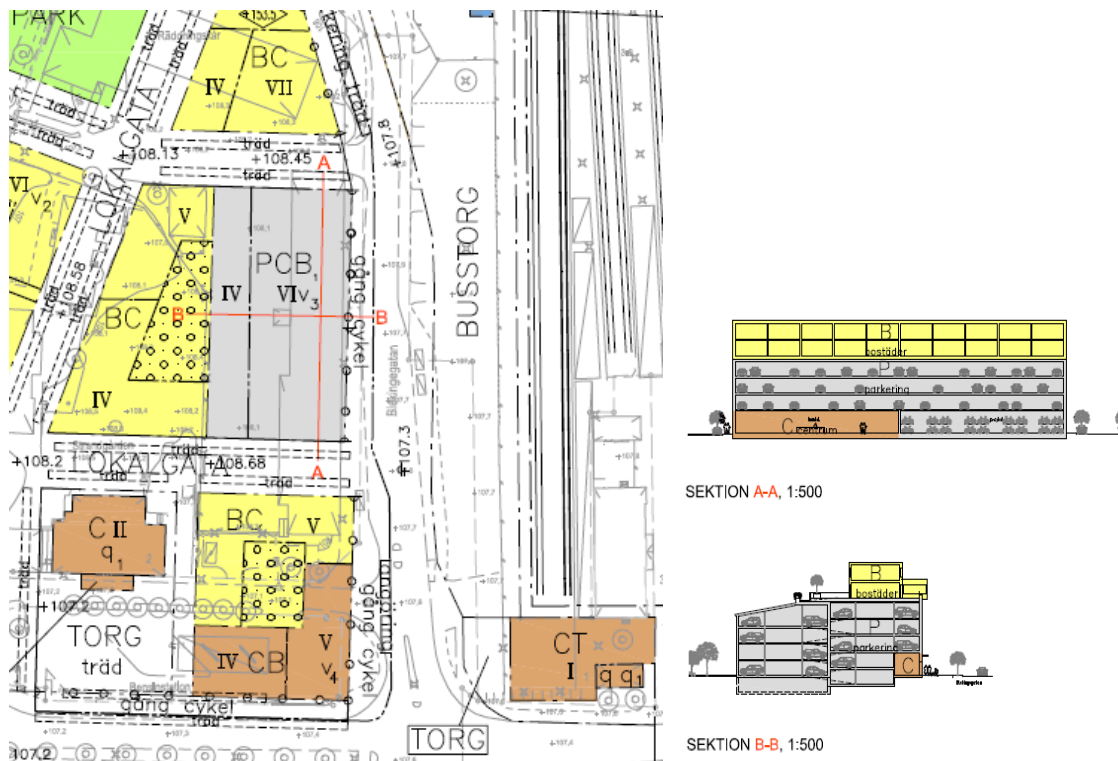
Bild över planprocessen

Detaljplaneförslaget skickades på samråd (maj-juni 2014) efter godkännande av miljö och byggnadsnämnden, MBN.

Under samrådet gavs berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet upprättades en samrådsredogörelse som redovisade alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställde sig till dessa. Ett 10-tal synpunkter berörde parkeringsfrågorna och P-huset.

Efter samråd, samt efter godkännande av MBN har planförslaget varit utställt mellan 21 november och 19 december 2014 för granskning. Synpunkter på förslaget som inkommit har nu slutbehandlats och ställts samman i ett granskningsutlåtande.

Detaljplanen kommer under mars att behandlas av Samhällsbyggnadsnämnden och är planerad att antas av kommunfullmäktige under maj 2015.



(bild utklipp ur plankarta Pottholmen, granskningshandling)

2 Produktionsmässiga förutsättningar

Enligt planförslaget placeras ett parkeringshus i kvarter 3. Utbyggnaden kommer att ske i etapper. En utbyggnad av parkeringshuset planeras i en utbyggnadsetapp som beräknas infalla 2020-2021. Utbyggnaden kan dock ske först efter att ny brandstation har uppförts och den befintliga brandstationen på Pottholmen har rivits.

Tidigare utredning från Tyréns¹ visade att ur behovssynpunkt är den ideala tiden för färdigställande under år 2020, detta med hänsyn taget till att kunna tillgodose P-platsbehovet under hela utbyggnadsperioden.

Parkeringshusbyggnaden har i den förslagna detaljplanen fyra olika användningsområden. Förutom parkeringshus med 280 platser, inryms även ca 200 m² uthyrningsbara lokaler för affärsverksamhet samt ett 200 m² stort utrymme för cykelparkering. De två översta våningarna (våning 5 o 6) möjliggör dessutom utbyggnad av 5 st tvåvånings radhus à ca 124 m².



Cykelparkering föreslås även i parkeringshuset i kvarter 3. Här ett exempel från Malmö.

För att skapa handlingsfrihet är det viktigt att byggnaden redan från början "designas" med utgångspunkt att skapa en framtida möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning. Detta för att möjliggöra en framtida avstyckning och försäljning av olika delarna av byggnaden.



(illustration, P-husets placering ur Gestaltungsprogram för Pottholmen, granskningshandling sid 17)

¹ Parkeringsstrategi för Pottholmen 2014-04-17, rapporten godkänd av kommunstyrelsen 2014-10-07.

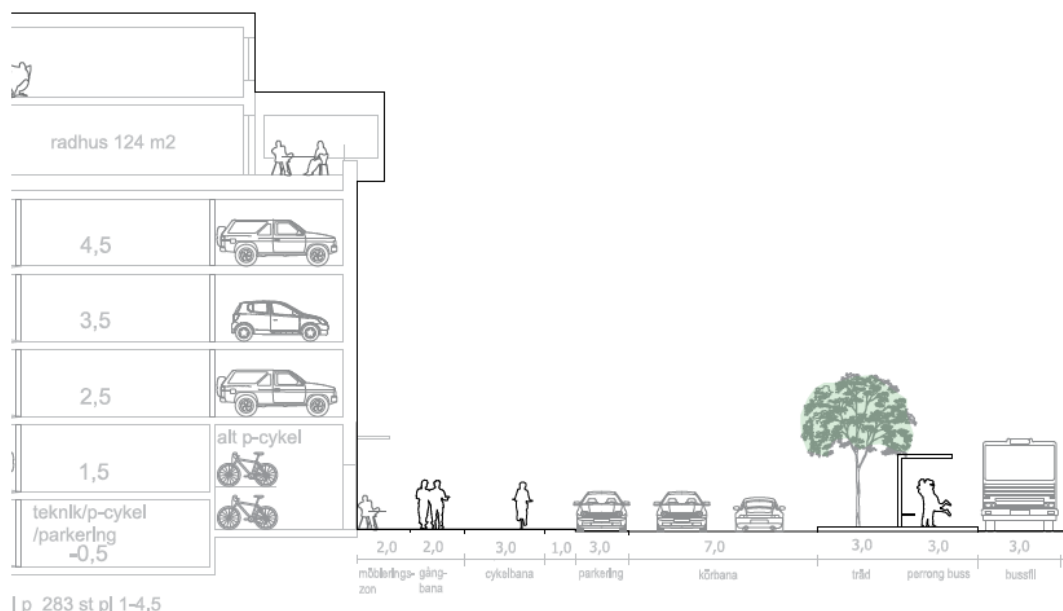
Att förbereda för en tredimensionell fastighetsbildning ställer särskilda krav, speciellt på de tekniska installationernas utformning, i byggnaden. Med en framsynt teknisk utformning, kan fastighetsbildningen förenklas om olika delar av byggnaden avyttras/säljs.

Projektledning och en tydlig projektstyrning av projektet är en nyckel för att få rimliga ekonomiska förutsättningar för projektets genomförande. För att säkerställa detta bör detta ske under kommunens huvudmannaskap.



(bild, P-huset Oxen i Gävle ex på gestaltning av nybyggt p-hus för att smälta in i bef miljö)

Förvaltningskompetens under parkeringshusets årliga drift är även det en nyckel för att huset ska kunna bli en tillgång för området och områdets framtida utveckling. Med en aktiv förvaltning med kommunens huvudmannaskap kan parkeringshuset ge ett stort mervärde för hela området, detta gäller inte minst för att styra vilka verksamheter som lokaliseras i lokaldelarna av byggnaden.



(illustration, ur gestaltningsprogram för Pottholmen, granskningshandling sid 23)

2.1 Erfarenheter från Älvstranden Göteborg

Sammanställning av en intervju med Johan Ekman, Älvstranden Utveckling AB. Intervjun genomfördes 2015-01-09.

Älvstranden ansvarar för områdets p-behov

Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) är ett helägt kommunalt bolag som utvecklar de gamla varvsområdena Eriksberg och Lindholmen för bostäder och verksamheter. De ansvarar även för utvecklingen av parkeringshus. Parkering är en fråga som finns med i det löpande utvecklingsarbetet. Kontinuerliga bedömningar görs över parkeringsbehovet i området. Det handlar både om att se över möjligheten att flytta markparkering till nya platser och att utreda behovet av nya parkeringshus. Älvstranden iordningställer färre platser än parkeringsbehovet för området men bygger samtidigt ut kollektivtrafik och cykelbanor. Livsstils- och beteendeförändring är en del i arbetet med att minska behovet av p-platser.

Långsiktigt planeringsperspektiv viktigt

Det är viktigt att ha ett långt planeringsperspektiv för parkering. På grund av en ovilja att ta kostnader för parkeringshus ligger dock ofta parkeringsfrågan allt för sent i planeringen. Hanteras inte parkeringsfrågan i ett tidigt skede är erfarenheten att utbyggnadstakten av området går långsammare. Det är också viktigt att parkeringsplatserna finns tillgängliga i takt med att området bebyggs, d.v.s. att parkeringsplatserna är färdiga samtidigt som närområdet byggs.

Möjlighet till parkering viktig för individen

För den enskilda individen är möjlighet till parkering vid sin bostad eller arbetsplats en viktig fråga. Av många värderas bilen högt och är en del av livsstilen. Mellan olika åldersgrupper finns dock olika beteende. Den äldre generationen tenderar att värdera bilen högre än den yngre generationen.

När utvecklingen startade på Eriksberg byggdes bostadshusen med en p-plats i garage under huset och ofta en ytterligare plats i området. Det upplevdes som nödvändigt för att få ett intresse för området eftersom många av de som flyttade dit kom från en livsstil med villa och två bilar. Istället för att påtvinga ett beteende var tanken att locka till ett nytt beteende med färre bilar. Idag finns ett överskott av parkeringsplatser i garagen på Eriksberg men ett underskott av besöksparkering.

Parkering är tidigt en viktig fråga för etablering av företag. Flera företag som visat intresse av att flytta till Lindholmen kommer från lägen med gratis markparkering.

Kostsamt att bygga p-hus

Förutsättningarna för Älvstranden är att finansiera parkeringshusen från egen budget. Parkering är kostsamt att bygga och det är en pedagogisk utmaning att få människor att förstå att det kostar att stå i ett parkeringshus. Detta gäller särskilt då det finns möjlighet till billig parkering på stora öppna asfaltsytor. Det är en utmaning att ta betalt när markparkering kostar ca 300 kr ex. moms och parkeringshus 700 till 800 kr ex. moms. Efterhand som markparkeringen har försvunnit har det blivit lättare att ta betalt för parkeringarna i parkeringshus.

En annan utmaning är att få de arbetande att acceptera ett längre gångavstånd mellan p-platsen och arbetsplatsen, detta är några anledningar till att det är svårt att få ekonomi i ett parkeringshus. Samtidigt är parkeringshusen nödvändiga för möjligheten att utveckla området. Det är viktigt att hitta en intäktsnivå som får parkeringshusen att gå runt.

Parkeringshus med flera funktioner

Älvstranden har bra erfarenhet av att kombinera parkeringshus med andra funktioner. På Lindholmen finns ett parkeringshus som är inbyggt i en tidigare industrihall. Kärnan är ett parkeringshus medan sidorna är klädda med kontor. Ett annat parkeringshus på Lindholmen har butiker i bottenvåningen. Ytterligare ett parkeringshus på Eriksberg har bostäder på taket. Detta parkeringshus såldes med en bygggrätt för bostäder och köparen valde sedan utveckla bostäderna. Ett annat parkeringshus på Eriksberg har en lekplats på taket. De olika funktionerna har anpassats efter platsen och förutsättningarna och har varit ett sätt skapa en mer attraktiv gatumiljö.

Med erfarenheterna från Älvstranden bör utbyggnaden av parkeringshuset ske så tidigt som möjligt för att underlätta för intresserade exploatörer.

2.2 Erfarenheter från Malmö Parkering

Sammanställning intervju med Per Sternek, teknikchef, P-Malmö. Intervjun genomfördes 2015-01-23.

P-Malmö största parkeringsaktören i Malmö

Det var två huvudorsaker till att P-Malmö började bygga parkeringshus i egen regi. Dels fanns en önskan om att företaget skulle bli en starkare aktör i Malmö, dels fanns det önskemål kring parkering från staden och regionen i samband med byggnationen av Citytunneln. Fördelen man såg med ett eget parkeringsbolag var att få kontroll över ekonomi och utveckling. P-Malmö har ca 70% av Malmös marknad, omsätter ca 300 mkr och går med vinst.

P-Malmö bygger för att äga och förvalta

P-Malmö bygger för att långsiktigt äga sina parkeringshus. Det innebär att kvalitets- och driftfrågor är betydelsefullt. En attraktiv och trygg utformning av husen är viktig för att locka kunden som då blir mindre priskänslig. Till exempel arbetar P-Malmö med glas för att få in ljus, invändig belysning och ljusa väggar. Belysning är den enskilt största driftskostnaden.

P-köp löser exploatörens parkering

P-Malmö jobbar ofta med att lösa exploatörens parkeringsbehov via P-köp. Det innebär att exploatören betalar Malmö stad för att lösa sitt parkeringsbehov. P-köp är något som uppskattas av exploatörerna eftersom det är kostsamt att bygga egna parkeringsgarage för att tillgodose p-normen. En p-plats via p-köp kostar ca 100 000 kr. Vid utveckling av ett nytt område är det viktigt att parkeringsplatserna är färdiga samtidigt som övriga byggnader är uppförda.

Möjlighet att kombinera parkeringshus med fler funktioner

Malmö stad är aktiv i dialogen kring parkeringshusen. De har en långsiktig strategi vad gäller placering och innehåll så att parkeringshusen i så stor utsträckning som möjligt ska fungera för de kringliggande områdena och gatulivet i kvarteret.

Det finns flera möjligheter att kombinera parkeringshus med andra funktioner. P-Malmö funderar mycket på vilken service kunderna kan vara intresserade av i anslutning till parkering. Ett lyckat exempel är bilvårdsanläggningarna som finns i flera av parkeringshusen. En fördel med att tillföra service är att det befolkar parkeringshuset och skapar trygghet. P-Malmö ser även över möjligheten till andra funktioner såsom kemitvätt.

Ett alternativ när andra funktioner tillförs, till exempel lokaler, kan vara tredimensionell fastighetsbildning. I de fall där tredimensionell fastighetsbildning har använts av P-Malmö har det varit efter att parkeringshuset uppförts och det har funnits en köpare av berörd del.

Produktionskostnaderna varierar

Produktionskostnaderna varierar beroende på tomten, läget och kvaliteten på parkeringshuset och därmed även kostnaden per kvm. Fullriggaren kostade ca 275 000-300 000 kr per p-plats eftersom parkeringshuset fick särskilda kvaliteter medan mindre påkostade parkeringshus kan kosta ca 200 000 kr per p-plats.

P-Malmö fungerar som beställare av parkeringshus och arbetar gärna enligt partnering-entreprenad. Fördelen är en öppen dialog mellan de olika parterna och flexibilitet i utförandet. Upphandlingsformen är dyrare men fördelarna med ett öppet samarbete överväger.

Exempel: P-hus Fullriggaren i Västra Hamnen

Fullriggaren i Västra hamnen i Malmö var ett parkeringshus som skulle byggas i ett nytt kvarter där övrig bebyggelse skulle bestå av 90 procent bostäder och 10 procent kontor. I anslutning låg sedan tidigare delar av Malmö högskola. Staden var aktivt i dialogen om utformningen av huset och tog initiativ till butikslokalen (Netto) i parkeringshuset. Till en början ägde P-Malmö lokalen men eftersom det fanns en köpare av butikslokalen genomfördes en tredimensionell fastighetsbildning och lokalen såldes.

Utformningen av Fullriggaren anpassades efter profilen i Västra Hamnen, det vill säga en hållbar stadsdel. Det innebar solceller på fasaden, att huset delvis kläddes med växter, möjlighet för två små vindkraftverk på taket, bil pool med 10 bilar och fladdermuskupor på fasaden. P-huset Fullriggaren invigdes i maj 2012 och har ca 450 p-platser. Det har ett plan under mark och sex plan ovan mark. Entreprenadkostnaden var ca 80 mkr.

3 Ekonomiska förutsättningar

Grunden för de ekonomiska förutsättningarna i kalkylen för parkeringshuset är att finansiering sker via lån för investeringen samt att de P-köp avgifter som erhålls från exploatörerna i området används som investeringskapital.

P-köp är en avgift som inbetalas i samband med tecknandet av exploateringsavtalen där kommunen åtar sig att tillgodose antalet platser som erfordras enligt detaljplanen. Detta för att inte exploatörerna ska behöva inrymma p-platserna i sina egna projekt. Avgiften används sedan som extra amorteringar för att minska låneskulden i utbyggnaden av kommunens parkeringshus.

Enligt Boverkets riktlinjer ska ett P-köpsavtal

- Ge en garanti för att utbyggnaden av parkeringsanläggningen sker i takt med de växande behoven av parkeringsutrymmen. Viss eftersläpning med utbyggnad av en anläggning bör kunna accepteras om provisoriska platser anordnas över en rimlig övergångstid.
- Ange det antal platser som ska friköpas och som ska planeras och finnas tillgängliga på en definierad och bestämd fastighet. Platserna behöver inte exklusivt erbjudas den parkeringsköpande fastighetens hyresgäster utan kan samutnyttjas mellan olika intressenter.

Bilplatsbehovet beräknas och utgår från den parkeringsnorm som föreslås för området:

- 0,5 bilplats per lägenhet
- 9 bilplatser per 1000 kvm BTA kontorsyta
- 11 bilplatser per 1000kvm BTA handelsyta

Kalkylerna bygger på att utbyggnadstakten för hela området Pottholmen ligger mellan år 2015 och år 2025.

Ytor (BTA)					Bilplatsbehov		Kontor		Handel		Summa	
Kvarter	Bostäder	Kontor	Handel	Parkering	Bostäder 0,5 bpl per 100 BTA	Kontor 9 bpl per 1000 BTA	Handel 11 bpl per 1000 BTA		Summa bpl			
1.	3 550	3 780	100		18	34	1		53			
2.	9 200	1 100	150		46	10	2		58			
3.	6 520		700	8 440	33	0	8		40			
4.	10 750		200		54	0	2		56			
5. 14 våningar	6 900		600		35	0	7		41			
6.	8 300		300		42	0	3		45			
7. Brygga			550		0	0	6		6			
8. Strandgården		1500			0	14	0		14			
Summa	45 220	6 380	2 600	8 440	226	57	29		312			
Total summa				62 640					241			
Samnyttjande												
					Vardagar (10-16)	75%	170	100%	57	50%	14	241
					Fredagar (16-19)	55%	124	20%	11	90%	26	162
					Lördagar (10-13)	50%	113	10%	6	100%	29	147
					Natt	90%	203	10%	6	0%	0	209
Max behov med samnyttjande											241	

(Tabell parkeringsbehovet under utbyggnadstiden)

Som utgångspunkt för kalkylmodellen har använts den modell som tillämpas av det kommunala parkeringsbolaget i Malmö (P-Malmö) för ny och ombyggnad av parkeringshus. P-Malmö har under de senaste 10 åren investerat ca 1 000 mkr i ny och ombyggnad av parkeringshus.

Som referensobjekt har valts parkeringshuset Fullriggaren i Västra hamnen i Malmö som färdigställdes år 2012. Driftkostnaderna i kalkylen är också hämtade från denna anläggnings erfarenhetsvärden.

3.1 Produktionskostnad-Investering

Kalkylen för produktionskostnaden bygger på följande förutsättningar.

- Produktionskostnad för parkeringshusdelen 250 000 kr/p-plats
- P-köp per plats 250 000 kr

Tkr	Bruttoinv	Mark	P-köp
P-hus 280 p-platser	70 000	8 000	
P-köp till år 2021 ackumulerat			51 500
P-köp till år 2025 ackumulerat			73 125
Totalt	70 000	8 000	73 125

(Tabell produktionskostnad-investering)

Den kalkylerade produktionskostnaden på ca 250 000kr per P-plats, kan jämföras med en alternativkostnad, för att bygga ut motsvarande antal platser i garageplan inom respektive kvarter, som skulle innebära mer än den dubbla produktionskostnaden.

3.2 Finansiering-Investering

Parkeringshuset finansieras via lån respektive eget kapital. Det egna kapitalet består av inbetalda P-köp före och efter P-husets utbyggnad och som baseras på de P-köpsavtal som tecknas med områdets exploatörer/byggherrar.

P-köp bygger på p-normen 0,5 plats per lägenhet och 250 000 kr per plats (dvs 125 000 kr per lägenhet).

Totalt innehåller området en utbyggnad av 450 lägenheter och 9000 kvm kontor och handel i första etappen, varav ca 300 lägenheter är planerade före år 2021/2022.

	Färdigställt år	Tillkommande behov (bpl)	Antal Lgh x 0,5 =bpl	1000 kvm BTA lokal =bpl	P-köp (tkr)	Acc P-köp	Nytt p-hus	Kommentar
Etapp 0	2015							
Kvarter 10		14		14	-	-		Inget P-köp, Bef kommunal anläggning
Etapp 1	2016-2018							
Kvarter 2		58	46	12	14 500	14 500		
Etapp 2	2018-2020							
Kvarter 1		53	18	35	13 250	27 750		
Etapp 3	2020-2022							
Kvarter 4		54	52	2	13 500	41 250		
Etapp 4	2020-2022						- 78 000	Bruttoinvestering
Kvarter 3		41	33	8	10 250	51 500	- 26 500	Brutto - P-köp kv 1-4
Etapp 5	2023-2025							
Kvarter 5		41,5	35	7	10 375	61 875	- 16 125	Brutto - P-köp kv 1-5
Etapp 6	2024-2026							
Kvarter 6		45	42	3	11 250	73 125	- 4 875	Brutto - P-köp kv 1-6

(Tabell Finansiering via P-köp)

3.3 Intäkter och kostnader-Drift

Intäktssidan bygger på parkeringsintäkter från korttids- och långtidsparkeringar.

INTÄKTER VID BERÄKNAD FULLBELÄGGNING och antagna grundavgifter								
Parkeringsplatser	Andel	Antal Pl	Timmar/dag	Kr/timme	Moms	Dagar/år	Månad/år	Intäkt Tkr
Korttid	20%	56	5	13	20%	250	0	728
Företagskort	25%	70		700	20%	0	12	470
Boende	75%	210		700	20%	0	12	1 411
Summa								2 610

(Tabell Intäkter vid full beläggning)

Som underlag för intäkterna av parkeringen har en beläggningsprognos antagits med initialt bygger på en 50 % beläggning 2021 och med en 100 % beläggning först år 2029.

Beläggningsprognos %	År 2021	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029
Korttid	50%	60%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	100%
Företagskort	50%	60%	70%	70%	80%	90%	100%	100%	100%
Boende	60%	60%	70%	70%	80%	90%	100%	100%	100%

(Tabell prognostiserad beläggningsgrad)

På kostnadssidan finns de traditionella kostnaderna för försörjningsmedia (el, vatten värme mm), fastighetsskatt och underhållskostnaderna för fastigheten, kostnader för räntor och avskrivningar som kvarstår när p-lösen är inbetalda. Till detta tillkommer kostnader för att administrera själva "parkeringsrörelsen" med administration av månadskort samt korttidsbetalningar.

Den långsiktiga kalkylen visar att driften riskerar lämna ett underskott de första två åren men kommer att kunna lämna ett överskott då hela området är färdigställt.

INTÄKTER TKR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Korttid	364	437	510	546	582	619	655	692	728
Avtal	1 082	1 129	1 317	1 317	1 505	1 693	1 882	1 882	1 882
TOTALA INTÄKTER	1 446	1 566	1 827	1 863	2 088	2 312	2 537	2 573	2 610
Driftskostnader	-725	-725	-725	-725	-725	-725	-725	-725	-725
Avskrivning Byggn	-370	-370	-370	-370	0	0	0	0	0
Ant ränta	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
Ränta investering	-663	-654	-646	-638	-200	-200	-200	-200	-200
TOTALA KOSTNADER	-1 758	-1 749	-1 741	-1 733	-925	-925	-925	-925	-925
RESULTAT	-312	-184	85	130	1 163	1 387	1 612	1 648	1 685
ack. Resultat	-312	-495	-410	-280	883	2 270	3 882	5 530	7 215

(Tabell, driftnetto-resultat)

4 Tyréns rekommendation

- Tyréns rekommenderar en tydlig och långsiktig parkeringsstrategi för Pottholmen. Stabila och pålitliga förutsättningar för parkeringsfrågorna påverkar utbyggnadstakten av bostäder och verksamheter positivt. Det är viktigt att parkeringsplatser i rätt omfattning finns tillgängliga i den takt som kvarteren med bostäder och verksamheter färdigställs.
- Utbud och avgiftsnivåer på markparkering på allmän plats eller kvartersmark påverkar och samspelar med marknadsförutsättningarna för ett parkeringshus. Markparkering till låg avgift försvårar möjligheten till intäkter i parkeringshus. För att skapa rimliga ekonomiska förutsättningar att uppföra och driva ett parkeringshus måste gynnsamma intäktsmöjligheter skapas och möjligheten till billig markparkering tas bort
- Det är kostsamt att bygga parkeringshus och intäktsmöjligheterna kommer att förbättras i takt med att området byggs ut. Om kommunen ska ha full rådighet över parkeringsfrågan vad avser utbud, service och avgiftsnivåer så är kommunalt huvudmannaskap att rekommendera. En privat aktör tar inte ansvar för områdets helhet och funktion utan tar endast hänsyn till affärsförutsättningarna och möjligheterna till avkastning på investerat kapital.
- Parkeringshuset kan kompletteras med andra servicefunktioner som kan ge intäktsmöjligheten och möjligheten att skapa ett mer attraktivt och tryggt P-hus.
- P-köp från exploatörer är ett rekommenderat sätt att delfinansiera parkeringshuset. P-köp är ekonomiskt fördelaktigt för exploatörerna och ger nödvändiga ekonomiska bidrag för att kommunen ska kunna driva parkeringshuset med sund ekonomi. P-köp regleras i samband med markanvisning och försäljning av kvartersmark. .
- Tredimensionell fastighetsbildning kan genomföras i ett senare skede efter att området är färdigbyggt och verksamheten har en stabil ekonomi. Möjligheten bör beaktas och finnas med i hela planeringskedjan (tekniska utformningen).
- Kommunalt huvudmannaskap ger kommunen full rådighet över taxorna och tryggar skötseln av parkeringshuset. Det ger också exploatörerna en garanti när markanvisningsavtal tecknas och P-lösen skall utbetalas så att utbyggnaden av parkeringshuset kommer att genomföras enligt planerna.
- Trossökortets nuvarande avgiftsnivå, kräver en strategisk översyn. Det är av avgörande betydelse att kommunen tar ett samlat grepp på taxorna på Trossö och Pottholmen.

Rapporten har utarbetats av Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Pernilla Sjögren

Analytiker: Katarina Maijer

Trafikplanerare: Anna-Karin Ekström

Seniorkonsult: Sven-Åke Emanuelsson

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00

www.tyrens.se

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986

Uppdrag: 251139

Beställare: Karlskrona kommun, kommunledningsförvaltningen

2015-02-23

O:\KSD\251139\EX_Text\Pottholmen ÅTA nr 3\Utredning Karlskrona KHP-version 2 2015-02-23.docx

Version: 2