



Datum

2025-09-19

Adress

Diarienummer

TN-2025-1713

Yttrande

Till

Stadsbyggnadskontoret

Remiss - Policy för mobilitet och parkering
SBK-2025-614

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har lett uppdraget om att göra en översyn av kommunens parkeringspolitik. En projektgrupp har genomfört uppdraget och utarbetat ett förslag till ny policy och norm. Tekniska nämnden ställer sig bakom intentionerna och huvuddragen i policyn avseende parkering och mobilitetsåtgärder. Styrdokumentet visar en framtidsytande färdriktning och speglar Malmö som en stad i framkant inom mobilitet och parkering. Tekniska nämnden vill emellertid lämna övergripande synpunkter på struktur, innehåll och process.

Yttrande

Tekniska nämnden ställer sig bakom intentionerna och huvuddragen i policyn avseende parkering och mobilitetsåtgärder. Styrdokumentet visar en framtidsytande färdriktning och speglar Malmö som en stad i framkant inom mobilitet och parkering. Tekniska nämnden vill emellertid lämna övergripande synpunkter på struktur, innehåll och process.

Policyns avgränsning och innehåll

Förvaltningen ser positivt på en policy som tydligt beskriver hur parkering och angöring ska organiseras för att främja mer effektiv markanvändning och ett hållbart transportsystem i både ny och befintlig miljö.

Gränsdragningarna för vilken typ av mobilitet som avses behöver dock klargöras så att det inte går att missuppfatta policyn som styrande för all mobilitet i staden.

Övergripande mobilitetsfrågor regleras i andra styrdokument (ÖP och TROMP - Trafik och mobilitetsplan för Malmö). Policyn skall bidra till att uppfylla krav och mål i dessa



dokument genom att fastställa ramar för parkering och mobilitetsåtgärder kopplade till exploatering, men också till att styra och förtydliga stadens intentioner gällande parkering i den befintliga miljön.

Policyn ska därmed inte styra stadens arbete med mobilitet generellt, innehålla övergripande strategier för mobilitet och delad mobilitet i hela staden, hantera mobilitetsutbud för alla Malmöbor eller omfatta kravställning för och utformning av mobilitetsåtgärder i stort.

Generellt behöver även begreppsanvändningen ses över i dokumentet. Två viktiga begrepp som behöver särskiljas är ”Mobilitet” och ”Mobilitetsåtgärder”. Användningen av begreppet ”Mobilitet”, som betyder rörelse, och dokumentets titel ”Policy för mobilitet och parkering” riskerar att skapa missförstånd kring innehåll och användning av policyn och vilka frågor den styr.

Styrning

För att undvika överlappning eller dubbla krav i stadens styrdokument är det viktigt att:

- övergripande strategier och krav i andra dokument inte upprepas i denna policy, utan i stället hänvisas till dem,
- hänvisningar enbart görs till styrdokument som är beslutade. Det gäller även policykartan, som innehåller styrdokument som är remitterade, men ej är politiskt beslutade.

För att stärka styrningen och minska mängden detaljregleringar i stadens styrdokument behöver policyn renodlas som styrdokument och i stället kompletteras med riktlinjer och anvisningar som beslutas i respektive nämnd och bolag. En översyn och sortering behöver göras kring vad i remisshandlingen som skall vara en del av policyn och vad som bör återfinnas i nämndernas riktlinjer och anvisningar. Det förtydligar kommunfullmäktiges styrning och rådigheten för respektive frågor bland de berörda nämnderna och bolagen.

I remissversionen finns också en rubrik med fortsatta strategier, som ska kompletteras efter remissrundan. Ur ett styrningsperspektiv kan det vara svårt att utläsa hur de ska harmoniera och vilka prioriteringar som gäller mellan strategier och fortsatta strategier. Det bör övervägas om dessa skall ingå i policydokumentet.

Vissa av bilagorna bör vara en del av policyn och det politiska beslutet. Avser särskilt kapitel 9.5 ”Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder” och eventuellt 9.2 ”Parkeringstal per BTA i tidiga skeden”.



Process

Det är olyckligt med en mycket kort remisstid på ett styrdokument som ska antas av kommunfullmäktige. Förvaltningar behöver rimlig tid att granska, förankra och analysera viktiga styrdokument. Det är avgörande för att upprätthålla kvalitet, rimliga arbetsförutsättningar för medarbetare och ge bästa förutsättningar för politiken att fatta bra beslut.

Specifika synpunkter per rubrik

2. Övergripande strategier & principer

Det anges att dessa strategier och principer gäller för hela staden, det vill säga både allmän plats och kvartersmark om inget annat anges. Denna policy gäller inte generellt för allmän plats och det behöver ses över om alla principer i kapitlet skall gälla för hela staden.

2.1. Yteffektiv mobilitet för en levande stad

Policyn bör omfatta målsättning kring minskning av bilparkeringens ytanspråk. Hur den yta som frigörs genom detta ska användas skall ej hanteras inom ramen för denna policy.

2.5 Sömlös mobilitet för hela resan

Avsnittet bör inte ingå i policyn, eftersom frågan redan hanteras i TROMP. Alternativt kan hänvisning göras till TROMP.

2.6. Delad mobilitet i hela staden

Avsnittet bör inte ingå i policyn, eftersom frågan redan hanteras i TROMP. Alternativt kan hänvisning göras till TROMP.

2.13 Samplanering av kvartersmark och allmän platsmark

I texten framgår att en god samordning och samplanering av cykel- och bilparkering samt delad mobilitet ska ske mellan kvartersmark och allmän platsmark för att åstadkomma den mest lämpliga lösningen för respektive fastighets och stadens allmänna behov av cykel- och bilparkering. Lösningar på allmän plats kan komplettera lösningar på kvartersmark, men aldrig garanteras den enskilda fastighetsägaren. Fastighets- och gatukontoret ser positivt på en ökad samverkan men anser det vara viktigt att fastighetsägarens ansvar är tydligt och inte lämnas att lösas på allmän plats.



3. Mobilitetsnorm

3.2 Zoner

Behovet av mobilitet finns i hela staden, men typen av mobilitetsåtgärder och efterfrågan på cykel- och bilparkering varierar mellan olika delar.

Det skulle vara förtjänstfullt med en zonkarta som är tydligare kopplad till TROMP och dess delområden.

Det har gjort stora investeringar för att skapa goda förutsättningar för hållbar mobilitet i staden. Det bör återspeglas i kartan. De områden som har god tillgång till kollektivtrafik bör ha lägre parkeringstal.

3.5 Verksamheter

Avsnitt 3.5 om verksamheter behöver förtydligas, särskilt kring vad som utgör normen och kravställningar kring delningsfordon.

Malmö Works – informationsrutan saknar koppling till kapitlet.

Vidare är det oklart varför det ställs krav på elcykelpool för verksamheter men cykelpool för bostäder. Logiken bakom detta bör utvecklas.

4. Parkering och angöring på allmän plats

Avsnittet om parkering och angöring på allmän plats är för detaljerat för att ingå i en policy som ska beslutas av kommunfullmäktige. Policyn bör enbart ange övergripande ramar och ansvarsfördelning. Mer detaljerade inriktningar om hur platser prioriteras, utformas och samordnas i trafikmiljön bör ej hanteras här.

Tekniska Nämnden vill lyfta frågan huruvida prioriteringsordningen är rätt avvägd där alla delningsfordon är högre prioriterade än egen cykel, även delningsbilar.

4.3. Cykelparkering och mikromobilitet

Det är många faktorer att förhålla sig till vid placering av cykelparkering. Att parkering och uppställning för cykel och annan mikromobilitet skall prioriteras framför bilparkering behöver framgå, dock inte avgränsat till längs cykelstråk och vid kollektivtrafiknoder. Prioritering av funktioner i gaturummet i övrigt skall ej vara en del av denna policy. Texten i avsnittet bör justeras till enbart: *"I första hand ska ytor för bilparkering och biltrafik omvandlas till cykelparkering och parkering för mikromobilitet."*

4.7 Zonindelning allmän plats



Tekniska nämnden är tveksamma till behovet av denna karta i policydokumentet.

5. Parkeringslösning

Det bör övervägas om denna typ av krav på detaljutformning hör hemma i en policy. Policyns roll är att ange övergripande principer och ansvarsfördelning, medan mer konkreta lösningar och tekniska krav bör hanteras i riktlinjer och anvisningar.

Under flera punkter så anges att kvartersmarkens behov kan hänvisas till allmän plats. Kvartersmarkens behov ska inte lösas på allmän plats. Se även kommentar på avsnitt 2.13 ovan.

5.3. Specialfall & förtydliganden

Ekonomi

Det bör övervägas om denna typ av information skall vara del av policyn.

Finansiering av bilparkering

Det anges att mobilitets- och parkeringsköp ska möjliggöra byggandet av mobilitetshus genom att täcka en del av investeringskostnaden, där högst hälften finansieras av parkeringsdelen av mobilitetsköp och resterande del av parkeringsavgifter. Detta är en förändring jämfört med dagens modell.

Förändringen kan medföra ökade genomförandeproblem: investeringsbeslut för mobilitetshus kan skjutas upp tills kundunderlaget är tillräckligt stort, vilket särskilt påverkar projekt med privata aktörer. Detta kan leda till att byggherrar får svårt att genomföra mobilitets- och parkeringsköp i bygglovskedet. Tillfälliga lösningar, exempelvis tillfälliga markparkeringar, kan då behövas, men dessa kräver både mark och villiga aktörer.

Det vore därför lämpligt att dessa genomförandefrågor och risker tydligt framgår i kapitel 6 – Konsekvenser.

Laddinfrastruktur

Avsnittet är för detaljerat för att vara del av denna policy. Avsnittet behöver ses över. Huvudinriktningen att laddinfrastruktur som huvudprincip skall etableras på kvartersmark framgår redan av övergripande strategier och principer.



6 Konsekvenser

Ytor för bilparkering ersätts även av plats för hållbara transportslag som cykel och kollektivtrafik och delad mobilitet.

En positiv konsekvens är inte bara att de som inte har bil gynnas utan det skapas även bättre förutsättningar för fler att aktivt välja bort att ha egen bil.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]