



Datum  
2020-02-05  
Adress  
Lugna gatan 82  
Diarienummer  
FSKF-2019-23605

## Yttrande

Till  
Kommunstyrelsen

### Förslag till yttrande över Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm STK-2018-96

föreslås besluta att lämna följande yttrande:

#### Sammanfattning

Förskolenämnden är positiv till en reviderad parkeringspolicy med parkeringsnorm och är angelägen om att den nu aktuella ersätts. Förskolenämnden ser inte att den problematik som återkommande lyfts hanterats; att kostnader förskjuts från fastighetsägare till förskoleverksamheten och att det inte är i enlighet med vårdnadshavares önskan att använda parkeringshus för hämtning och lämning. Ur stadens perspektiv är den nya parkeringspolicyn ett viktigt verktyg för att förbättra trafikmiljön, så även kring förskolorna. I det fortsatta strategi- och utredningsarbetet förväntar sig förskolenämnden att utformning av parkeringshus, finansieringsmodellens konsekvenser för skattefinansierade verksamheter och de minsta barnens intressen av en trygg, säker och mer självständig mobilitet beaktas.

#### Yttrande

Förskolenämnden välkomnar förslaget till ny parkeringspolicy och är angelägen om att nya principer för parkering tillämpas snarast. Den nu gällande parkeringspolicyn från 2010 har haft negativa effekter då antal parkeringsplatser som bedömts nödvändiga inte har gått att påverka då mobilitetsåtgärder endast fått genomföras i form av pilotprojekt. I tillägg har flera projekt fördröjats och försenats kraftigt genom att parkeringsfrågan inte har kunnat lösas i bygglovsskedet i enlighet med gällande parkeringspolicy. Detta som ett symptom på hur processen från tilldelning av mark till färdig detaljplan kunnat bortse från de krav som stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden ställer på förskolornas ytor. Ekvationen går sällan ihop, alla funktioner får slåss om sin plats och parkering prioriteras bort. I bygglovsskedet, när det inte varit möjligt att lösa tredjepartsavtal eller parkeringsköp i en gemensamhetsanläggning inom rimligt gångavstånd är det alldeles för sent att planera om för färre barn för att frigöra yta på egen fastighet. Med föreliggande policy ser förskolenämnden en tydligare ansvarsfördelning där dessa fall inte längre bör kunna uppstå. Särskilt uppskattas att förskolan som verksamhet har behandlats med omsorg och adresseras i de olika avsnitten.

### Policydelen

Ur förskolenämndens perspektiv är det viktigt att påtala att det i de inledande avsnitten visar att det finns påståenden som tagits för givna men som för den slutliga hyresgästen är mer komplexa. Att det skulle bli lägre byggkostnad är såklart beroende av hur mycket den alternativa mobilitetslösningen kostar. Att anlägga en markparkering kostar en fjärdedel av att köpa en option på en parkeringsplats i ett parkeringshus, enligt tabellen på sidan 9. Medan vi prövar oss fram genom olika verktyg och finansieringslösningar samt hänvisar till en framtida flexibilitet betalar förskolenämnden stora summor årligen för att kunna lösa parkeringsfrågan i bygglovsskedet; pengar som inte borde belasta de samlade lokalkostnaderna för förskolorna utan fastighetsägaren eller parkören. Detta är en konsekvens som påtalas i nära varje detaljplanearbete och tas upp i alla analyser om nämndens ökande lokalkostnader. Kostnader som uppstår i skärningspunkten mellan stadens styrdokument om parkering och den kommunala finansieringsmodellen är problematisk och måste hanteras. Förskolenämnden menar vidare att det är av stor vikt att snarast påbörja en utredning för hur finansieringsprincipen inte ska belasta den så kallade barnpengen genom att investeringen skjuts från fastighetsägare till hyresgäst.

Det finns också stora värden i policydelen. Det är en tydligt strukturerad text som är lätt att förstå och läsa. Det finns en tydlighet i avsikten och Malmö stad blir en framåtriktad aktör i resan mot en ökad andel hållbara färdmedel. Möjligheten att inventera kringliggande parkeringsplatser för att eventuellt kunna samnyttja dessa vid förtätning eller ombyggnad är ett särskilt välkommet inslag. Förskolenämnden står inför flera förtättningsprojekt på befintliga förskoletomter i områden där varje förskoleplats är värdefull för att kunna lämna lokaler med bristande fysisk miljö i närområdet.

### *Parkeringsköp*

Ett parkeringsköp innebär för förskolenämnden att det parkeringsbehov som en ny förskola ger upphov till löses i en gemensamhetsanläggning, ett parkeringshus eller parkeringsgarage. Servicenämnden löser genom avtal med parkeringsupplåtaren ett antal parkeringsplatser i enlighet med gällande parkeringsnorm. En vanligt förekommande summa är 100 000 kronor per parkeringsplats. Enligt komponentavskrivningsprincipen i Malmö stad är avskrivningstiden för denna investering strax över 29 år. Enklare uttryckt kan sägas att om 25 platser ska lösas enligt parkeringsköpprincipen kommer 2,5 miljoner kronor att läggas till investeringskostnaden som ligger till grund för hyressättningen. För att sedan nyttja platserna måste den enskilda personen, personal eller vårdnadshavare, lösa parkeringsbiljett eller abonnemang. Parkeringsplatserna avsätts inte särskilt till förskoleverksamheten utan de samnyttjas tillsammans med andra kunder.

Som det tydligt skrivs ut är parkeringsköpet ett incitament för parkeringsoperatören att uppföra en gemensamhetsanläggning. Förskolenämnden står bakom principerna om att det är bra att minska antalet bilar på gatorna där barnen rör sig. Därtill kommer kritik; parkeringshus är ingen önskvärd miljö för någon vårdnadshavare att vardagligen vistas i med sina barn. Parkeringsmöjligheten som erbjuds kan möjligen verka som ett styrmedel mot andra färdmedel men för den vårdnadshavare som behöver ta bilen till förskolan kan det till

och med vara rationellt att välja att parkera närmre förskolans ingång. Detta beteende hos vårdnadshavare skapar i sin tur otrygga och farliga trafikmiljöer där oskyddade trafikanter rör sig.

För övrigt önskas förtydligande om parkeringsköp i befintliga gemensamhetsanläggningar. Är modellen endast tillämplig för att skapa incitament att uppföra en ny anläggning?

### **Parkeringsnorm**

Parkeringsnormen baseras på en zonindelning av staden där förväntad efterfrågan på parkeringsplatser speglas. Normen för förskola är uppdelad i cykelplatser för anställda, för hämtning och lämning samt för barn, bilparkeringsplatser för anställda och bilparkeringsplatser för hämtning och lämning. Som exempel kommer en förskola för 120 barn i Limhamn att behöva anlägga 8 cykelparkeringsplatser för anställda, 24 cykelplatser för hämtning och lämning samt 12 platser för barncyklar. Av dessa ska 6 vara anpassade för platskrävande cyklar. Samma förskola kommer med en medelnivå av mobilitetsåtgärder att behöva anlägga 4 bilparkeringsplatser för anställda och 10 korttidsplatser. En av parkeringsplatserna ska ligga i anslutning till tillgänglig entré och vara anpassad för specialfordon för rullstolsburna.

Det är en viktig signal till stadsplaneringen att barn inkluderas i parkeringsnormen. Många av de äldsta barnen i förskolan börjar att cykla till förskolan på egen cykel tillsammans med en vuxen om förutsättningarna i trafikmiljön finns. Förskolenämnden är positiv till att såväl förskola som de mindre barnen synliggörs i parkeringsnormen och uppmuntrar till att se förskolorna som en viktig målpunkt att kunna nå på ett tryggt och säkert sätt för barn på egen cykel.

En risk med parkeringstalen är att de inte tar hänsyn till den utveckling som samhället i övrigt genomgår. Samhällsplaneringen är målstyrd mer färdmedelsfördelningen där bilen tar mindre andel. Parkeringsnormen i sin tur förefaller vara efterfrågestyrd och speglar ett nuläge. Sett till att den nu gällande parkeringsnormen varit gällande i 10 år finns risk för planeringsmässiga inläsningseffekter i att uppföra gemensamhetsanläggningar för att lösa behov som inte finns. I de fall markparkering anläggs på den egna fastigheten kan åtminstone parkeringsytan omvandlas till friyta om behovet av parkeringsplatser förändras.

### *Samnyttjande av bilplatser*

Många av de parkeringsplatser som idag samnyttjas vid förskolorna delas med fritidsverksamhet, något som saknas i tabellen. Av förväntad belägningsgrad att döma avser tabellen parkeringsplatser för anställda. För att undvika tolkningsfrågor vore en belägningsstudie av förskolornas korttidsparkeringar intressant ur aspekten samnyttjande.

### *Gångavstånd till parkering och angöring*

Det finns fördelar med att det definierats vad som är ett rimligt gångavstånd. Med denna definition faller ett än viktigare ansvar att parkeringsfrågan blir löst i detaljplaneprocessen. Det är mycket kostsamt för förskolenämnden att det i ett senare skede behöver anläggas parkering på den egna fastigheten och därmed minska friytan.

Förskolenämnden önskar ett förtydligande om rimligt gångavstånd för anställda, om detta faller under kategorin arbete eller förskola, för att undvika tolkningsfrågor.

### **Fortsatta strategier**

#### *Mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp*

Å ena sidan är det bra att det finns en ventil i de fall det inte går att lösa tillräckligt med parkeringsplatser på egen fastighet. Å andra sidan är det enligt samma resonemang som parkeringsköp inte rimligt att en sådan kostnad ska förskjutas till förskoleverksamheten. I det fortsatta utredningsarbetet ser förskolenämnden fram emot en principdiskussion kring hur denna fråga skulle kunna hanteras.

Särskilt intressant i det fortsatta strategiarbetet är hur krav kan ställas på parkeringsoperatörerna. Den för parkeringsoperatörerna mycket fördelaktiga affärsmodell som har etablerats bör innebära höga krav på utformning, särskilt där förskolor eller skolor är hänvisade. Parkeringsmiljön blir än mer viktig när fler hänvisas dit. Trygghetsaspekten sett till kön är viktig men även den reella säkerhetsaspekten för barn i förskoleåldern. Barn i förskoleålder är i genomsnitt mellan 75-110 cm långa och döljs helt av de parkerade bilarna om de inte står vid körbanan. Utformningen är mycket viktig för översiktligheten liksom separerade ingångar så att barnen inte behöver korsa bilarnas körväg.

### **Konsekvenser**

De exempel på konsekvenser för förskolenämnden som påtalats bör ingå i detta avsnitt då skola och förskola utgör en stor del av den kommunala investeringsbudgeten.

I avsnittet om barnkonsekvenser och hälsoeffekter finns inget att invända men i sammanhanget förefaller de många löpmeter bullerplank som sätts längs förskolegårdarna vara en negativ konsekvens för de mindre barnen. Åtgärder för att nå bullrets källa – trafiken hade varit önskvärt i många fall.

Ordförande

.....  
Rose-Marie Carlsson  
.....

Nämndsekreterare

.....  
Louise Säfström  
.....

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