

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö
Remissyttranden

2018-05-25

Om denna bilaga

Detta är en bilaga till ”Remissammanställning för Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö”, 2018-05-25, och innehåller alla inkomna remissyttranden, kompletta bortsett från personuppgifter.

Yttrandena kommer i den ordning de är inkomna och registrerade.

Förteckning

| | |
|--|----|
| TFK – TransportForsK..... | 6 |
| Länsstyrelsen i Skåne län..... | 6 |
| Räddningstjänsten Syd | 6 |
| Rickard Roth – Roth Fastigheter..... | 6 |
| Naturvårdsverket | 6 |
| Handikappidrottens Samarbetsorganisation HISO | 6 |
| Parkering Malmö..... | 7 |
| Reservation (SD) | 9 |
| Vinnova | 9 |
| Sverigedemokraterna i Malmö | 9 |
| Umeå kommun..... | 10 |
| Fastighetsägarna Syd..... | 11 |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB..... | 12 |
| Malmö stads råd för funktionshinderfrågor..... | 12 |
| Stadsbyggnadsnämnden | 13 |
| Reservation (L, M)..... | 13 |
| Reservation (SD) | 15 |
| Seniorgården..... | 15 |
| Lunds Universitet..... | 15 |
| Ikano Bostad..... | 15 |
| Tillväxtverket..... | 16 |
| Skanska Öresund | 16 |
| Kulturnämnden..... | 18 |
| Reservation (L, M)..... | 18 |
| Boverket | 19 |
| Trafikverket | 19 |
| Sveriges Bussföretag..... | 19 |
| Göteborgs stads stadsbyggnadskontor | 21 |
| Stena Fastigheter..... | 21 |
| Förskolenämnden | 23 |
| Reservation (SD) | 31 |
| MKB Fastighet AB..... | 32 |
| Stadskontoret..... | 34 |

| | |
|---|----|
| Sveriges Åkeriföretag..... | 34 |
| Riksbyggen..... | 34 |
| Miljönämnden | 35 |
| Reservation (SD) | 37 |
| Särskilt yttrande (L)..... | 37 |
| Särskilt yttrande (M, MP, S)..... | 38 |
| Särskilt yttrande (V) | 38 |
| Grundskolenämnden..... | 39 |
| Reservation (SD) | 42 |
| Midroc Property Development..... | 42 |
| Heimstaden..... | 43 |
| Fritidsnämnden | 44 |
| Reservation (SD) | 44 |
| Särskilt yttrande (L, M)..... | 45 |
| Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden | 45 |
| Reservation (SD) | 47 |
| Skandia Fastigheter..... | 47 |
| Region Skåne | 48 |
| Lunds kommuns stadsbyggnadskontor..... | 50 |
| Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden..... | 50 |
| Reservation (L, M)..... | 52 |
| Särskilt yttrande (SD)..... | 53 |
| Arbetsmarknads- och socialnämnden..... | 53 |
| Reservation (L, M)..... | 55 |
| Reservation (SD) | 56 |
| Funktionsstödsnämnden..... | 56 |
| Reservation (L) | 57 |
| Reservation (M) | 58 |
| Reservation (SD) | 58 |
| Naturskyddsföreningen och Föreningen Bilfria Gator Malmö..... | 59 |
| Jernhusen | 60 |
| Peab Bostad | 61 |
| Servicenämnden..... | 63 |
| Reservation (L, M)..... | 65 |
| Reservation (V)..... | 65 |
| Särskilt yttrande (SD)..... | 65 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| Cykelfrämjandet | 66 |
| Svensk Handel..... | 67 |
| Ylva S Åqvist – Plan M..... | 68 |
| Centerpartiet Malmö | 69 |
| PRO Samorganisation Malmö | 70 |
| Statens Fastighetsverk | 72 |
| Tekniska nämnden (delegation 1)..... | 73 |
| Reservation (L, M)..... | 74 |

TFK – TransportForsk

TFK tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen angående förslag på ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad, men vill meddela att TFK avstår från det.

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen har den 2018-02-01 mottagit översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm (SBN-2016-1303 / TN-2016-2685) för vårt yttrande. Vi vill på detta sätt meddela att vi avstår från att yttra oss.

Räddningstjänsten Syd

Hej! Räddningstjänsten Syd avser inte att svara på remissen. Ni är såklart välkomna att stämma av med oss ifall det uppkommer frågor som ni tror kan röra oss.

Rickard Roth – Roth Fastigheter

Hej. Jag tycker allmänt att det är väldigt positivt att Malmö Stads parkerings policy är under förändring i linje med hur boende ändrar sitt beteende. Många saker är bra och intressanta. Jag vill peka på 2 saker som kan behöva förtydligas:

- I områden med exceptionellt bra allmänna kommunikationsmedel tycker jag inte att byggherren ska avkrävas ett större antal kostsamma mobilitetsåtgärder. Redan platsens karaktär bidrar av sig själv till att de boende använder alternativa transportmedel till den egna bilen. Målet måste vara att se till så att det går att få fram billigare bostäder i sådana områden. Hyllie, Triangeln och runt Malmö C är alla sådana platser. Vi har siffror från vår fastighet i Hyllie Finn1 som visar på att detta är möjligt sedan inflyttningen 2013.
- Bedömningar som måste göras i varje enskilt fall blir en utmaning för de handläggare som är involverade. Ett regelverk behöver tas fram så att olika projekt blir behandlade på samma sätt.

Ser fram emot vidare arbete med dessa frågor.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår att yttra sig i rubricerat ärende.

Handikappidrottens Samarbetsorganisation HISO

HISO - Handikappidrottens Samarbetsorganisation har tagit del av remissen och vill avge följande yttrande.

Vi representerar 15 handikapporganisationer i Malmö och har som utgångspunkt att kommentera remissförslaget utifrån ett mera generellt perspektiv, med betoning på tillgänglighetsaspekten för personer med funktionsnedsättning/ funktionsvarianter.

Det är inte så lätt att sja om hur det kommer att påverka just vår verksamhet, då det ännu inte har genomförts. Däremot kan det påverka enskilda personer med olika typer av funktionsnedsättning i deras vardag. Det är bra med tydliga och klara riktlinjer för parkering på allmän plats, det har alla

nytta av. I förslaget lyfts hälsoaspekten fram som en positiv konsekvens, genom att människor ska välja andra alternativ än egna motorfordon, bl. a. då kollektivtrafiken. Detta är bra, om det även då kan leda till att kollektivtrafiken blir ännu bättre än idag.

HISO tycker självklart att det är bra om man kan förbättra hälsan och miljön genom att gå, cykla eller använda kollektivtrafiken. Men även om det har gjorts mycket för att anpassa kollektivtrafiken för vår målgrupp under senare år, så är den fortfarande inte helt anpassad för alla utan tar ofta längre tid, färre hållplatser mm. Vi förutsätter därför att Malmö stad samarbetar kring dessa frågor med huvudman för kollektivtrafiken.

HISO arbetar för att vår målgrupp ska få bästa möjliga hälsa och fritid oberoende av funktionsnedsättning. Det är mycket viktigt att man kan ta sig till och från fritidsanläggningar med egen bil, kollektivtrafik eller färdtjänst. Detta innebär även det ska vara enkelt att kunna betala parkeringsavgift i de fall detta ska erläggas för de som har parkeringstillstånd. D.v.s. automaterna ska kunna hanteras även av personer med varierande funktionsnedsättning.

I parkeringsnormen anges att minst 1 p-plats ska finnas för person med nedsatt rörelseförmåga (med parkeringstillstånd). Detta kan lätt leda till att det ofta bara anläggs 1 p-plats. Därför tycker vi, att det borde ändras, så att man skriver minst 2 p-platser eller flera, beroende på det behov som kan finnas på den plats man ämnar anlägga p-platser.

För vår del är det viktigt att förslaget inte innebär att mobiliteten för vår målgrupp försämras och att nya hinder uppstår. Men som sagt, då vi inte har facit i hand hoppas vi att förslaget också är genomtänkt ur tillgänglighetsperspektivet för personer med olika former av funktionsnedsättning.

Parkering Malmö

Ett mycket omfattande arbete har genomförts med syfte att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Många av stadens aktörer däribland även Parkering Malmö har medverkat i detta arbete.

Remissen är uppdelad i tre delar, parkeringspolicy, parkeringsnorm och fortsatta strategier. Vi avser att utgå ifrån denna uppdelning i detta remissyttrande.

Parkeringspolicy

Parkering Malmö vill betona remissens ambition om vikten att försöka styra parkering till i första hand parkeringsplatser på kvartersmark framför parkering på stadens gator. Stadens tillväxt och förtätning innebär utmaningar för tillgängligheten. Mer plats behövs för att klara av utbyggnaden av cykelleder, ambitionen att förbättra och utöka kollektivtrafiken samt att hantera biltrafiken i enlighet med de ambitioner som finns i näringslivsstrategin och trafik och mobilitetsplanen. Detta innebär att parkering på sikt bör tas bort från fler huvudstråk i staden. Ett exempel är östra sidan av Pildammsvägen vid SUS där tillgång på parkering finns i P-hus Södervärn och där behov finns av bättre tillgänglighet på gatan.

Faktarutan sidan 9 tabell 2, de verkliga kostnaderna för parkering där skall kostnaden vara per månad och inte per år.

Att hantera detta via högre avgifter på allmän plats är dock inte helt enkelt då staden endast har rådighet över prissättningen på kommunal mark. Avgifterna på allmän plats är att betrakta som en reglering medan prissättning för att parkera på kvartersmark ofta styrs av andra faktorer. En

höjning av avgiften på gatan kan naturligtvis innebära att förutsättningarna för att höja priset på kringliggande parkering på kvartersmark ökar.

Tanken med mobilitetsköp som ett alternativ till parkeringsköp vid förtätning där svårighet att lösa ett ökat parkeringsbehov finns är bra. Det är i detta fall viktigt att mobilitetsåtgärder kan få effekt i närområdet.

Möjlighet till mobilitetsåtgärder från fastighetsägaren finns redan idag men ökas kraftigt i denna remiss, framförallt i de centralare zonerna. Förslaget innebär att det i två intilliggande fastigheter kan bli mycket stora skillnader vad gäller parkeringsnorm. I ena fastigheten kommer det att vara möjligt att hyra parkeringsplats i nivå med dagens behov medan i grannfastigheten kommer ingen parkeringsplats vara tillgänglig för de boende. Det kommer framöver vara viktigt att kommunicera ut förutsättningarna både från staden till fastighetsägaren i bygglovsskedet och senare också från fastighetsägaren till boende i samband med inflyttning/bostadsrättsköp. Kan detta framöver för en köpare med behov av bil i förläggningen innebära en effekt på värdet på bostadsrätten?

Vi tror det är bra om avtalen med byggherrarna avseende parkeringsköp och mobilitetspott upprättas inom samma förvaltning/bolag. Vi tycker man bör utreda vidare om detta är lämpligast som nu inom fastighetskontoret eller som remissen föreslår inom Parkering Malmö. Vi stödjer förslaget att mobilitetspotten finansierar en mobilitetssamordnare med placering på Parkering Malmö och att vi i samråd med Gatukontoret hanterar inkomna medel.

Parkeringsnorm

Parkering Malmö tycker föreslagen zonindelning ser lämplig ut. Att området runt station Hyllie är zon 2 och därmed har krav på högre parkeringsnorm än områdena runt Malmö C och station Triangeln är bra. Idag ser vi tydliga skillnader vad gäller framförallt parkeringsbehovet för verksamheter men även i viss mån boende och framförallt att boende i lägre omfattning låter bilen stå kvar hemma under dagtid.

En förändring jämfört med tidigare parkeringsnorm är att kravet på bilplatser numera föreslås utgå ifrån BT A och inte som tidigare per lägenhet. Detta stämmer sannolikt väl med verkligt parkerings behov.

I de flesta fall innebär förslagen en minskning av parkeringsnormen för boende jämfört med tidigare även utan att mobilitetsåtgärder genomförs. De mätningar vi genomfört idag pekar på att dagens parkeringsnorm för boende ganska väl överensstämmer med verkligt behov. Den nya normen ställer således krav på att en förändring mot minskat bilinnehav faktiskt också sker.

Vad gäller kontor så är dagens parkeringsnorm betydligt lägre än verkligt behov vilket ofta innebär bekymmer för fastighetsägare att kunna erbjuda parkering i den omfattning deras hyresgäster kräver i samband med etablering. Denna utmaning blir knappast mindre med detta förslag som i vissa fall innebär ungefär samma parkeringsnorm som tidigare och i andra fall en något lägre parkeringsnorm. Här kommer krävas mycket arbete med omställningen vad gäller transport till och från arbetet framöver.

Samnyttjande av bilplatser är av stor vikt för att inte mer platser än vad som faktiskt behövs skapas. Det finns av detta skäl en samnyttjandetablell som bygger på att olika bilister (boende, verksamma, handel etc) har behov av parkering vid olika tidpunkter. I denna samnyttjandetablell på sid 29 föreslår vi följande ändringar:

- Bostäder boende vardag 9-16 (45-70), i förslaget (60-80)
- Bostäder boende kväll/natt (90-100), i förslaget (80-90)
- Bostäder besök (5,30,40,40 i de olika kategorierna), i förslaget (10,40,50,50)

Vad gäller boende har vi gjort mätningar som visar att i Hyllie har ca 40% sin bil parkerad vid bostaden och i centrum är motsvarande siffra ca 55%. Det skall naturligtvis i förslaget finnas en ambition om att fler skall låta bilen vara kvar hemma och hitta andra färdsätt till arbetet e.d. Det bör dock också kopplas ihop med en ambition att minska det egna bilinnehavet och parkeringsnormen sannolikt innebär att de som väljer bort sin bil är i första hand de som inte behöver den för att ta sig till sitt arbete och att siffrorna ovan därigenom snarare kommer att sänkas. Med remissens förslag riskerar samutnyttjandeeffekten därmed begränsas.

Fortsatta strategier

Parkering Malmö tycker det är bra med olika former av grupperingar för att genomförandet av strategier i enlighet med remissförslaget, trafik och mobilitetsplanen samt malmö stads näringslivsstrategi kan genomföras.

Vi ställer oss positiva till de förslag till grupperingar och frågeställningar som finns föreslagna i remissen.

Reservation (SD)

Den parkeringspolicy och parkeringsnorm som P-Malmö ("bolaget") har yttrat sig över har ett innehåll som vi som Sverigedemokrater inte kan ställa oss bakom.

Yttrandet är skrivet som om ändringarna av policy resp. norm redan är beslutade.

Sverigedemokraterna har en helt annan inställning i dessa för Malmöborna viktiga frågor och kan därför inte ställa oss bakom svaret i någon form.

Vi ser ingen företagsutveckling hos "bolaget" genom de åtgärder som Malmö stad planerar.

Sverigedemokraterna yrkar på att remissvaret ändras till:

P-Malmö anser att den föreslagna parkeringspolicy och parkeringsnormen skrotas i sin helhet och att ett förslag som gynnar samverkan mellan trafikslag tas fram där inget trafikslag skall trängas undan till förmån för något annat.

Då vårt förslag inte vann majoritet, reserverar vi oss mot beslutet.

Vinnova

Vinnova har inga synpunkter på rubricerad remiss.

Sverigedemokraterna i Malmö

På uppdrag av kommunfullmäktige har en översyn av Malmö stads samlade parkeringsstrategier gjorts, och förslag på ny parkeringsnorm och parkeringspolicy har tagits fram. Efter beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 29 januari har Sverigedemokraterna i Malmö erbjudits möjligheten att inkomma med ett remissvar i ärendet.

Sverigedemokraterna menar att bilen är och även i framtiden kommer vara en viktig del av många människors liv. Framtidens bilar kanske inte kommer se ut som dagens, de kanske inte kommer ha samma drivmedel som dagens och ägandet av bilar kanske inte heller ser ut på samma sätt som idag. Spekulationer om hur framtidens bilar och bilägande ser ut är just spekulationer och någonting som framtiden får utvisa.

Med anledning av detta menar vi att parkeringspolicyn och parkeringsnormen måste vara anpassad efter dagens trafiksituation och dagens typ av bilägande. Parkeringspolicyn och parkeringsnormen för Malmö stad måste präglas av realism, snarare än utopiska visioner om hur framtidens Malmö borde se ut enligt gällande gröna ideologiska grunder.

Malmö stad och dess framtid finns till för medborgarna, därför är det också vår uppgift som politiker att skapa bäst möjliga förutsättningar för att dagens och framtidens Malmöbor ska ha ett så trivsamt liv som möjligt.

För många Malmöbor är bilen en viktig del av deras liv. De flesta av dessa Malmöbor använder inte bilen i nöjessyfte utan därför att bilen är helt nödvändig för att just deras vardag ska gå ihop. Kanske har de barn som ska lämnas på förskolan, därefter ska de ta sig till jobbet i stadens utkant, handla mat på vägen hem och sedan hämta barnen på förskolan igen. Livet kan i vissa stunder vara komplicerat och vi politikers uppgift är inte att göra det svårare för dessa människor. För ovan nämnda person är bilen hennes enda alternativ.

När Malmö stad aktivt arbetar för att få ner antalet parkeringsplatser, både för besökare och boende, drabbas människor som befinner sig i samma situation som ovan nämnda person. Den naturliga följderna av stor efterfrågan och ett lågt utbud är högre kostnader och således också en mer komplicerad vardag.

Sverigedemokraterna kommer när frågan behandlas, inte ställa sig bakom att parkeringsnormen på något sätt minskas. Vi kan till och med gå så långt att vi gärna ser att det oftare ska ställas krav på att nybyggnation i staden ska vara tvungna att bygga ett underjordiskt garage under den nya byggnaden. Först då kan vi frigöra ännu mer parkeringsplatser i staden för besökare och vid nybyggnation inte behöva bygga lika många parkeringsplatser ovan jord utan istället lämna plats för exempelvis cykelvägar.

Vi menar att detta synsätt är betydligt mer pragmatiskt. Malmö ska vara en stad för alla typer av trafikslag, både för fotgängare, cyklister, bilister eller de som åker kollektivt. Malmö stad måste dock arbeta betydligt mer med morötter än med piskan. Vi ska skapa en trafiksituation där människor gladeligen gör ett aktivt val att ta cykeln eller bussen, inte en situation där människor blir så pass frustrerade över trafiksituationen att de känner sig tvungna att göra detsamma.

Även i den moderna staden kommer människor vara beroende av bilen. Alla människor jobbar inte i kollektivtrafiknära områden idag, och kommer förmodligen inte göra det imorgon heller. Spekulationer om hur staden möjligtvis skulle kunna se ut i framtiden och hur människor möjligtvis skulle vilja röra sig i framtiden kan bli dyra om vi planerar staden efter ideologiskt gröna visioner snarare än efter realpolitik.

Umeå kommun

Umeå kommun avstår från att yttra sig över Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm som Malmö stad tagit fram.

Fastighetsägarna Syd

Fastighetsägarna Syd har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö.

Vi delar till fullo synsättet att arbetet blir som mest effektivt när samverkan mellan kommunen och andra aktörer prioriteras för att uppnå önskvärda resultat. Därför ser vi fram emot att även framöver samverka i olika forum för att uppnå bästa resultat.

Fastighetsägarna Syd välkomnar ambitionen med en översyn av såväl policy som norm. Malmös snabba utveckling, inte minst ökande befolkning, gör att en helhetssyn är nödvändig. Samtidigt är det efterfrågat att parkeringsnormen förändras för att bli mer innovativ och följer behov/efterfrågan mer tydligt än vad som tidigare har medgetts.

Samhällsutveckling och positiva förändringar gör att många väljer bort bil i stadsmiljö och väljer att använda sig av andra färdmedel. Vilket stärker behovet att tänka nytt och erbjuda hållbara lösningar för cykel, bilpooler samt andra transportsätt. Som exempel behövs bättre förutsättningar med bilpoolsparkering, då det har varit på frammarsch en längre tid. Forskning har visat att en enskild bilpoolers ersätter mellan fem till tio privatägda bilar, vilket medger förändringsbehov av parkeringsplatser.

Nya riktlinjer behöver innefattas av effektiva arbetssätt, flexibilitet och förtydligande när det gäller projektspecifika behov. Fastighetsägarna Syd ser positivt på att arbetssätt och dialog förs tydligt och återkommande mellan kommun och byggherre för att uppnå ett hållbart resultat. För fastighetsägare är det viktigt att parkeringsnorm främst följer profilen på det enskilda fastighetsprojektet.

Fastighetsägarna Syd anser att det är viktigt att flerbostadshus byggs för att täcka olika behov för olika typer av hyresgäster. Risken med zonindelningen som beskrivs i remissen är att den riskerar att relativt snabbt bli föråldrad då Malmö stad växer och nya centrum uppstår. Därför bör fokus främst vara på utifrån typ av bostadshus och var de geografiskt ska byggas när man fastställer enskilda parkeringsnormer i nybyggnation.

Inom varje stadsdel/område bör flexibla parkeringstal fortsätta användas. Flexibla parkeringstal innebär att Malmö stad ger byggherrar möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som måste byggas i samband med uppförandet av nya lägenheter och kontorshus. Kommunen har då möjlighet att tillåta färre bilparkeringsplatser än vad riktlinjerna säger där byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, som inkluderar bland annat bilpooler och cyklar.

Fastighetsägarna Syd är måna om att bibehålla en relativt flexibel norm. Främst utifrån perspektivet att det gör byggnation mer ekonomiskt i Malmö stad. Byggbolag har bekräftat att byggandet av lägenheter riskerar att minska som en följd av en strikt parkeringsnorm. Att bygga små och billiga lägenheter är svårare att genomföra med begränsningar inom flexibilitet av parkeringsnormen då det sällan går ihop ekonomiskt.

Därför är vi kritiska till resonemanget om en maxnorm av parkeringsplatser vid fastigheter. Vi ser risker med att det hämmar just flexibilitet och minskar möjligheter att förtäta i centrala delar av staden. Vidare ställer sig Fastighetsägarna Syd sig tveksamma till målpunkterna med gångavstånd kan uppnås med införandet av en eventuell maxnorm.

Förslaget om tydligare riktlinjer när det gäller cykelparkeringsnorm ser vi positivt på. Bland annat utifrån trygghets- och säkerhetsperspektiv då ofta cykelställ och andra anvisade platser är för få och därmed ställs cyklar slarvigt som riskerar att hindra räddningsfordon och annan samhällsviktig

transport. Tydligare riktlinjer för cykelparkeringsnorm stärker också mobiliteten för boende positivt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor

Remissen

I remissen föreslås bakgrund och mål för ny parkeringspolicy och hur parkeringsnorm beräknas.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor har tagit del av remissen och har även beretts muntlig information av handläggare.

Rådet har svårt att bedöma siffrorna i normer och i vilken omfattning teknik och bilresor kan ersättas och framför främst det som har att göra med funktionshinderperspektivet.

Tillgänglighet, angöring

Tillgänglighetsperspektiv i all planering betonas och anses viktigt.

Det finns personer som inte kan cykla, promenera eller åka kollektivt och är beroende av bil. Rådet utgår från att Boverkets regler ska följas, att angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig och användbar entré. Detta för att rörelsehindrade ska kunna komma in i bostäder, arbetsplatser och entréer till publika lokaler.

När det gäller tillgång till den fysiska miljön refereras till Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar, artikel nr 9 om att miljön ska fungera för alla medborgare.

Cyklar

Antalet cykelplatser föreslås öka i varje framtida bygg- och trafikprojekt.

Segmentet ”3-hjulingar” fraktcyklar (lådcyklar) och cyklar med 2 hjul bak och 1 fram nämns i förbigående. Både för frakt och ur ett funktionshinderperspektiv är detta ett mycket viktigt segment, med speciella parkeringsbehov som nästan helt förbises i utredningen. Utredningen bör kompletteras med ett speciellt avsnitt rörande detta.

Teknik

Rådet framför även att äldre med funktionsnedsättningar lever längre, inte behärskar teknikutveckling lika väl som unga och att det finns personer som inte äger smarta telefoner. För att dessa perspektiv inte ska falla bort behöver funktionshinderperspektivet ingå i all planering.

Avslutningsvis

Remissvar från Malmö stads råd för funktionshinderfrågor är en sammanställning av synpunkter från föreningarna i rådet. Politikerna i rådet framför sina åsikter i andra remissinstanser.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har deltagit i arbetet och ställer sig bakom huvuddragen i föreslagen policy och norm, inklusive fortsatta strategier. För det fortsatta arbetet med att verkställa uppdraget om översynen samtidigt som förutsättningar ska ges för att utveckla staden på ett hållbart och attraktivt sätt, påtalar nämnden några punkter.

Yttrande

Stadsbyggnadsnämnden har deltagit i arbetet och ställer sig bakom huvuddragen i föreslagen policy och norm, inklusive fortsatta strategier. Dokumentet lever i huvudsak upp både till den beställning som gjorts av kommunfullmäktige, och den inriktning som är beslutad av nämnden. Rätt genomfört lever det även upp till Malmös översiktsplan och andra styrdokument. För det fortsatta arbetet med att verkställa uppdraget om översynen samtidigt som förutsättningar ska ges för att utveckla staden på ett hållbart och attraktivt sätt, vill nämnden påtala följande.

Viktiga aspekter av parkeringsfrågorna är belysta på ett uttömmande sätt i dokumentet i förhållande till prövningen i bygglovet men de skulle kunna tydliggöras i alla delar av planprocessen samt vad som gäller efter färdigställd anläggning, således från översiktsplan till slutbesiktning. Strukturen i dokumentet skulle kunna målgruppsanpassas ytterligare på så vis utifrån fastighetsägarnas och byggaktörernas perspektiv.

En viktig aspekt för stadens utveckling är att kunna lösa korttidsbilparkering och angöring till lokaler (t.ex. för detaljhandel), för besökare i allmänhet och för personer med nedsatt rörelseförmåga i synnerhet. Det bör tydliggöras ytterligare att krav att lösa korttidsparkering för besökare visserligen är en del av normen, men att en sådan lösning inte utesluter parkering på allmän plats, d.v.s. i gatan nära besöksmålet. Här råder höga ambitioner enligt Boverkets byggregler.

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar att förutsättningarna för skolor och förskolor och vissa andra anläggningar förtydligas. Inriktningen är nu i överensstämmelse med Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö (antagen i kommunstyrelsen 2016) och Riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor (antagen i stadsbyggnadsnämnden 2016).

Det framgår av dokumentet att den nya mekanismen mobilitetsköp behöver ytterligare utredning för att kunna förverkligas på ett bra sätt. Stadsbyggnadsnämnden instämmer i detta och vill samtidigt trycka på att mekanismen kan ha stor potential för att öka det hållbara stadsbyggandet. I genomförandet av de fortsatta strategierna behöver det säkerställas att stadsbyggnadsnämnden får tillgång till den nya kunskap och information som uppstår i kommande tillämpning.

Reservation (L, M)

Vi har med stor nyfikenhet och en hel del oro tagit del av det nya förslaget för parkeringspolicy för Malmö kommun. Det är tydligt att vänstersidan nu vill göra allt för att dra ner antalet parkeringsplatser i vår kommun. Ibland kan det finnas skäl för det, men det finns en överhängande risk att man bygger in strukturer som inte är hållbara i relation till vad som händer i verkligheten. Självklart ska man uppmuntra medborgarna att göra livsval som är bra för samhället. Samtidigt är det inte produktivt att orsaka kaos i stora delar av staden genom att planera på ett sätt som är verklighetsfrånvänt. Om man tittar på trender inom bilägande och

bilköp så verkar det inte som att befolkningen följer den utveckling som pekas ut i parkeringspolicyn. Trenden går snarare i motsatt riktning. Vi påstår inte att man helt ska anpassa sig till en sådan trend, men att fullständigt bortse från den är inte produktivt.

Den nuvarande parkeringspolicyn lider av många av de problem som även syns i den nya. Gråzonerna är många och som vi har sett de senaste åren så frångås p-normen ofta med en godtycklighet som bör sätta kommunen i riskzonen för juridiska konsekvenser när det gäller likabehandlingsprincipen. Att plötsligt titulera projekt som ”pilotprojekt” och därmed hävda undantag riskerar en total urholkning av förutsägbarheten för byggherrarna.

Den nya policyn kommer säkert bli ett återkommande slagträ att använda för att få ner parkeringsplatser i nybyggnationer, men konsekvensen blir sannolikt att bilarna istället spiller in i gaturummet och skapar en ohållbar trafiksituation som staden i sig får betala för.

Plan- och Bygglagen har krav på att tomter ska planeras så att det i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon (PBL kapitel 8 paragraf 9). Denna paragraf har vänstersidan ignorerat under de senaste åren när man har planerat skolor och förskolor. Man hävdar att man ska prioritera friyta före parkeringar om det inte finns nog med plats för parkeringar. OM det inte finns plats så kan man göra det undantaget, men att bygga hela sin planering på det ligger inte i linje med lagens intentioner. Den nya parkeringspolicyn bryter sannolikt mot PBL eftersom dess inriktning inte kommer producera parkeringar i skäligen utsträckning. Policyn bör därför inte antas.

Den nya policyn skapar också ett utrymme för så kallade mobilitetsköp där byggherrar kan lägga in ett finansiellt bidrag till kommunens budget och därmed slippa anlägga parkeringar. Detta sägs vara ämnat till de område där det inte är ”möjligt” att anlägga parkeringar och det ska gälla upp till 10 parkeringar. Är det verkligen så vi vill ha det? Ska man kunna göra en kontantbetalning till kommunen för att komma undan sitt ansvar, undrar vi. Att slippa lagens krav genom betalning känns väldigt främmande för oss och vi undrar om detta är förenligt med lagen.

I policyn anger man antal parkeringar som krävs för bostäder, verksamheter, förskolor etc för en bruttoareal av 1000 kvm. Man delar in staden i olika zoner. Zonerna verkar vara något diffusa och utan tydliga gränser. Man delar också in de olika kraven på parkeringar baserat på den nivå av mobilitetsåtgärder som har gjorts, vilka är hög, medel eller låg. Med andra ord ska man kunna hitta antalet parkeringar som krävs baserat på zon, typ av fastighet (bostad/skola/verksamhet etc.) och nivå av mobilitetsåtgärder. Man understryker dock att det är en flexibel norm. Vidare så finns det ingen definition på vad som är hög, medel eller låg nivå på mobilitetsåtgärder i förslaget. Förutsägbarheten blir till slut ytterst liten och ofantligt osäker. Vidare så blir det svårt att avgöra hur många parkeringar det krävs baserat på en kvadratmetersangivelse. Det hade varit lättare att relatera det till antal elever på skolan, barn på dagis, etc.

När det gäller värdet på en mobilitetsåtgärd och vad den betyder för antalet parkeringar så har subjektiviteten dominerat under de senaste åren. Många gånger har man helt enkelt refererat till dessa åtgärder, men det verkar inte finnas något konkret sätt att väga in dessa när man ska komma fram till antalet parkeringar. Ibland har det varit gratis jokort, andra gånger har man skapat en pärm som berättar om fördelarna med att gå och cykla. Bilpoolsplatser har också vägts in som en fördel.

Många av åtgärderna har säkert varit positiva, men någon utvärdering om vad det faktiskt har gett har sällan tagits fram eller redovisats.

Vi yrkade på återremiss med syfte att göra om policyn så att...

- den ger en förutsägbarhet för byggandet
- den förser kommunen med tydliga regler
- den ger en parkeringsnorm som ligger närmare verkligheten när det gäller befolkningens behov för parkeringar
- den följer de intentioner som finns i nationella lagar
- den inte ger utrymme för godtycklighet och betalningar i utbyte mot uppfyllande av lagkrav

Då vårt yrkande inte vann majoritetens gillande reserverar vi oss mot beslutet.

Reservation (SD)

I remissförslaget vill man ändra beräkningen av p-norm från att räkna per lägenhet till en beräkning per BTA vilket gör det svårare för gemeneman att få en uppskattning av hur många p-platser det i praktiken rör sig om. Den flexibla norm som föreslås är i vissa avseenden bra, men samtidigt katastrofala inom andra, detta gör att den flexibla normen blir godtycklig och möjliggör p-norm 0. Samtidigt ser vi en stor fientlighet i de styrmedel som föreslås som tydligt går att utläsa i konsekvenserna. Sverigedemokraterna yrkade på återremiss i ärendet, men då vårt yrkande ej vann gehör reserverar vi oss i ärendet.

Seniorgården

Hej. Inom Seniorgården AB har vi arbetat med seniorboende sedan 1990 och uppfört flera projekt i Malmö stad. I våra projekt är avståndet till parkeringsplats max 50 m. Där det är genomförbart eftersträvar vi underjordisk garagelösning som ger den bästa tillgängligheten. Vi har uppmärksammat att det blir alltmer vanligt att vid planeringen av nya bostadsområden utgår man från P-hus som den optimala lösningen och där ett avstånd mellan bostad och P-hus på 400 m anses som rimligt. I en stad med en åldrande befolkning anser vi att man i sin iver att skapa ett hållbart samhälle med färre bilar skapar ett problem för befolkningsgrupper med höga krav på tillgänglighet. Det är därför viktigt att nya områden också får bostadsprojekt med underjordiska garage både för seniorboende men även för andra grupper i samhället. Det vore mycket olyckligt om vi skapar seniorboende där man ska åka färdtjänst till P-huset. I en sådan stad kommer våra seniorer aldrig att lämna sina villor och vi får inte igång de flyttkedjor som vi vill åstadkomma och då uppnår vi inte heller ett minskat behov av hemtjänst och olika former av äldreomsorg som ett ökat seniorboende medför.

Lunds Universitet

Lunds universitet har anmodats att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Universitetet avstår från att yttra sig i ärendet då universitetet inte har några synpunkter att lämna på remissen.

Ikano Bostad

Hej! Här kommer våra synpunkter på den nya framtagna parkeringsnormen.

1. Saknar någon uppgift om planerad genomförandetid för ny P-norm, se även bild sidan 47.
2. Markparkering medges enbart i vissa fall på sidan 16 och på många fler ställen tydliggörs det att man vill undvika markparkeringslösningar även tillfälliga. Vi tycker att normen är väl hård mot markparkeringar som är positiva ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt. Det kan vara bra med markparkering för besökare, för att få folk att mötas och för att få handel att fungera.
3. Sidan 19 vi har ett medskick angående JOJO-kort som fastighetsägarna tillhandahåller. Vi märker att det handlas med dessa på blocket. Det kan även påverka socialbidraget för hyresgästerna, när MKB gav sina hyresgäster ett presentkort på mat så sänktes socialbidraget, med stor sannolikhet kommer det även att ske här. Därför måste hyresgästerna själva kunna välja om de vill ta emot eller inte.
4. Sidan 22 en åsikt utöver P-normen är att det vore önskvärt om Malmöexpressen utformades som ringlinje så att Limhamn och Hyllie knyts samman med trafik via Annetorpsleden förbi Elinegård.
5. Sidan 23 nya normen beräknas per BTA inte lgh vilket är positivt för oss som jobbar med yteffektiva bostäder.
6. Sidan 23 Zonindelningarna känns inte helt OK, centrala Hyllie borde tillhöra zon 1 och Elinegård zon 3 när Blåsebergavägen öppnat för busstrafik.
7. Sidan 29 lite svårt att tolka samnyttjandet av parkering enl. tabellen. Bra avståndstabell i slutet på sidan 29.
8. Sidan 42-43 bra sammanfattning och bra med begreppsförklaringar och definitioner på sidan 44-45.

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig i ärendet.

Skanska Öresund

Vi på Skanska är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter på Malmö stads förslag på ny parkeringsnorm och parkeringspolicy.

Policydelen är genomarbetad och har en hög ambition för ett bättre liv för malmöborna med intressanta förslag både på mobilitetsåtgärder och tredjepartssamverkan. Åtgärderna kommer med högsta sannolikhet att stärka Malmös goda infrastruktur när det gäller cykelnät, kollektivtrafik och möjlighet till attraktiva mötesplatser även i centrala, täta delar. Däremot skulle vi gärna vilja se mer av Malmö stads visionära tankar och ideer i policyn. Vad vill man i framtiden och hur ser malmöbornas resvanor ut om 20 år?

Normen innehåller flera otydligheter som ger utrymme för personliga tolkningar och särskiljande bedömning mellan olika utvecklingsprojekt. Vi ser därför ett behov av förtydligande både gällande var gränserna mellan de olika zonerna går samt vad som krävs för den flytande skalan för reduktion pga mobilitetsåtgärder.

Avseende normdelen är det med förvåning vi ser att Hyllie har indelats i zon 2 vilket innebär en högre parkering norm men också indirekt kommunicerar att detta område inte har lika goda kommunikationsmöjligheter som de centrala delarna av staden - ett budskap som går stick i stäv med det som både kommunen själva och vi som utvecklare står för när vi talar om Hyllie. Att öka

normen och därmed stärka bilismen till och från området känns som ett stort steg i fel riktning. Området har idag nästan en unik sammansättning av region- och lokalbussar, tåg samt ett väl utvecklat cykelnät. Lösningen borde snarare bestå i att förstärka den infrastruktur som redan finns på dessa områden och därmed ytterligare öka incitamentet för människor att göra rätt resval.

Då Hyllie är en viktig del i Malmös evenemangsutbud med Malmö Mässan och Arean med allt ifrån hockey till Melodifestivalen och konserter, ökar antalet besökare periodvis. Dessa besökare är till stor del bilburna vilket självklart ställer höga krav på tillgänglig bilparkering men att ytterligare förstärka möjligheter till god, lättillgänglig bilparkering vore att satsa på utveckling åt fel håll.

På flertalet ställen i underlaget understryks vikten av att parkören ska bekosta parkeringen. Allt som oftast innebär parkeringslösningar för oss utvecklare dyra källarkonstruktioner vilket i sin tur avspeglar priset per parkeringsplats för den enskilde. För att verkligen få genomslag för att bilen väUs bort till förmån för mer hållbara transportmedel är det av vikt att även parkering i gemensamma p-hus har en motsvarande prisbild som utvecklarnas intilliggande alternativ.

Behovet av parkering kan variera kraftigt inte bara beroende på var i staden man befinner sig utan även för vilken upplåtelseform som avses. Vi ser gärna att man i normen skiljer på bostäder av brf-typ och hyresrätter. Generellt finns här olika betalningsförmåga och behov som borde uppmärksammas. Detta skulle även kunna vara ett steg i att möjliggöra fler kostnadseffektiva bostäder för alla samhällsklasser genom att byggkostnaderna sänks. Vi ställer oss också frågande till att man i normen valt att frångå parkeringstal per lägenhet och istället valt att gå över till BTA när det gäller bostäder.

Vi ser vidare ett problem med den ökade cykelnormen. Redan idag är normen hög och leder inte sällan till dåliga lösningar med cykelställ inne i källarförråd, väggupphängningar och trånga ställ där stora delar av platserna inte kan utnyttjas. Vi som utvecklare har ofta små möjligheter att rymma lättillgänglig cykelparkering i markplan, inom fastigheten. Förgårdsmarken ska även inhysa krav på grönytefaktor, handikappsparkering, angöringsplatser och goda tillgängliga entreer och trottoarer. Att belamra dessa ytor med cyklar är inte möjligt varför stora delar hamnar i garage, där vi allt som oftast ser gapande tomma cykelställ. Incitament borde ges för genomtänkta, tillgängliga och attraktiva cykelplatser som både tillgodoser och främjar de cyklande istället för att höja normen.

Vi är positiva till att remissförslaget tar upp vikten av miljövänliga energislag när det gäller transporter men vi ser helst att krav på elbilsladdning hålls utanför parkeringsnormen. Gällande möjligheter för laddning bör detta vara upp till utvecklarna och styras av marknadens efterfrågan, inte via kommunala krav. Teknikutvecklingen går snabbt framåt och att låsa utvecklare och fastighetsägare till en viss typ av lösning för ett behov som vi ser här och nu känns kortsiktigt. Dessutom ser behovet väldigt olika ut för olika områden samt för olika typer av verksamheter och bostadsformer.

Avslutningsvis vill vi understryka vikten av angöringsplatser på allmän platsmark. Inte sällan ställer kommunen krav på kommersiella bottenvåningar med cafeer, butiker, restauranger, frisörer mm. Vi ser stora fördelar med att kunna vara med och utveckla en levande stad för malmöborna men näringsidkarna måste samtidigt ges rätt förutsättningar för att lyckas, där angöringsmöjligheter för leveranser samt även bilburna kunder tillgodoses.

Det nya förslaget ska innebära att Malmö får Sveriges progressivaste parkeringspolitik, vilket vi ser väldigt positivt på och hoppas att detta även ska komma att avspeglas i norm kravet. Vi ser fram emot att vara med och skapa en genuint hållbar stad där malmöbornas luftkvalitet och vistelsemiljöer blir en viktig del i arbetet.

Kulturnämnden

Kulturnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Kulturnämnden anser att kulturperspektivet ska genomsyra allt arbete med stadsutvecklingsfrågor.

Kultur är en av grundpelarna för hållbar stadsutveckling och i stadsplaneringen bör man ta hänsyn till kulturens betydelse för både malmöbor och för besökare. I detta avseende är det viktigt att parkeringspolicy och parkeringsnormer möjliggör ökad tillgänglighet till kultur.

Yttrande

Yttrandet följer förslagets disposition i de delar där Kulturnämnden har synpunkter.

Hur bedömer ni att detta nya förslag kommer att påverka er verksamhet?

Förslaget till Ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad ger en angelägen och samlad bild av lösningar i planarbetet. Kulturnämnden understryka att kulturverksamheter såsom museer, bibliotek, kulturhus och kulturskola är välbesökta besöksmål och mötesplatser för malmöbor och bör därför betraktas som samhällsservice och beredas tydligare plats i översynen. Flera av institutionerna har också en betydande del besökare som kommer från andra delar av regionen och är beroende av kollektivtrafik eller egen bil.

Vilka fördelar och nackdelar ser ni? Risker?

Kulturnämnden ser gärna att man beaktar tillgänglighetsaspekten tydligare i de mobilitetsåtgärder som föreslås och då inte bara kopplat till angöring av bil och bilparkering (s.12, 15 och 27).

Flera av besöksmålen har också en betydande del besökare som kommer från andra delar av regionen och är beroende av kollektivtrafik eller egen bil. En koppling mellan besöksmålen och en lansering och utveckling av mobilitetsköp bör också göras (s. 33).

Vilka förbättringsförslag kan ni ge?

Kulturnämnden föreslår en djupare analys av publikvolymerna kopplat till större besöksmål, några av besöksmålen har nära nog fördubblat sitt besöksantal över en tioårsperiod vilket också får mycket stora konsekvenser i behoven av kollektivtrafik, bil- och cykelparkering, därför bör även frekvensen av ”särskild utredning” vid besöksmål bör tydliggöras (s. 27). Även tillgänglighetsaspekterna bör här tas hänsyn till.

Reservation (L, M)

Efter att ha läst remissen till ”Ny parkeringspolicy för Malmö stad” kan vi återigen konstatera att kulturen och kulturens roll i samhället inte finns med i planeringen för ett hållbart samhälle, - det fjärde benet i det hållbara samhället saknas helt.

Vi är mycket kritiska till att framtiden för Malmö enbart handlar om byggande och drömmen om ett bilfritt samhälle, där alla kan cykla och gå. Inga förslag om en bättre tillgänglighet med en väl utvecklad kollektivtrafik, inga tankar om den tekniska framtidsutvecklingen, utan enbart ”bilar” som ett svart monster.

Detta är ett förslag som vi anser helt sanslöst, det är som att läsa en drömbeskrivning för Miljöpartister, där man samtidigt kan köpa sig ut ur problemet, så att de fastighetsägare som önskar kan betala bot till stadens allmänna kassa.

Policyn kan låsa fast malmöborna till en långsiktig plan, som inte går att förändra när det visar sig att visionen den har inte är realistisk.

Eftersom den sittande majoriteten inte kan reservera sig mot detta, deras eget förslag, så avger vi en reservation.

Boverket

Boverket tackar får informationen, men avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Trafikverket

Trafikverket välkomnar en uppdatering och modernisering av parkeringspolicyn för Malmö stad. För oss är det en självklarhet att Malmös tillgång, placering, prissättning och reglering av parkeringsmöjligheter påverkar trafiken i det samlade transportsystemet.

Vi stödjer inriktningen att främja mobilitet och flexibilitet när det gäller utbud och utformning av parkeringsplatser.

Det är rimligt att i ökad utsträckning låta kostnaderna för parkering bäras av nyttjarna.

En ökad andel godstransporter i staden, inte minst påverkat av en ökande e-handel medför sina krav på lasttor/lastplatser.

Det är nödvändigt att ansvaret för och säkerställandet av erforderlig cykelparkering inkluderas i policyn. På denna punkt finns idag brister, inte minst vid viktiga besökspunkter; brister som inte främjar ökad cykling.

En planering för nya parkeringshus som kan ersätta markparkering är helt rimlig i samband med ytterligare förtätning; dessa bör lokaliseras i strategiska lägen med goda cykel- och kollektivtrafikkopplingar.

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Övergripande synpunkter

Övergripande ser vi uppdateringarna i parkeringspolicyn som positiva, bland annat är zonindelningen som har sin utgångspunkt i närheten till kollektivtrafik och samhällsservice en bra

utgångspunkt. Det är också positivt att man i varje enskilt fall beaktar konsekvensen på kollektivtrafiken och dess framkomlighet när korttidsparkering i gaturummet utreds.

I delen som beskriver mobilitetsfrågor lyfts kollektivtrafiken fram, däremot utan konstruktiva förslag på lösningar. Om bilisten ska undvika att köra in i de centrala delarna av Malmö där många arbetsplatser är lokaliserade måste bra koppling mellan kollektivtrafik och buss finnas i utkanten av staden. Genom att aktivt skapa pendlingsparkering i utkanten av staden med god tillgång på kollektivtrafik och låga eller inga parkeringskostnader samt hög trygghet kan pendlare motiveras att inte ta bilen hela vägen in i staden. Därigenom frigörs också attraktiva ytor i stadens centrum.

Utvecklingsförslag

I områden som exempelvis Jägersro och Rosengård kan pendlarparkeringar angöras för att tillgodose bra koppling med kollektivtrafik och bil. Vi skulle gärna vilja se konkreta exempel kring detta och samverka kring möjliga lösningar.

I Malmö finns idag många företag och affärer som är beroende av bra angöring för sina transporter av gods till och från dessa. Idag låses flera ytor upp som idag har en låg utnyttjandegrad. Busstrafiken skulle kunna nyttja dessa vid vissa tillfällen för att maximera utnyttjandet och skapa en mer flexibel lösning där kollektivtrafiken får större möjligheter.

Vi skulle gärna vilja utveckla tankesättet kring vilken typ av hållplats som är lämpligast vid huvudleder, som beskrivet i rubriken Huvudgator föreslår man att fickor i flexzonen är lämpligast, fickhållplatser skapar dock sidoflyttningar som både minskar komforten och hastigheten för busstrafiken. Här skulle vi istället gärna se större andel klackhållplatser för att minimera dessa problem.

I avsnittet om Mobilitet hänvisar man till att fastighetsägare ofta förhandlar direkt med kollektivtrafikoperatör. Vi känner inte till något sådant faktiskt fall och skulle gärna vilja att Malmö stad blir mer drivande i dialogen med fastighetsägare för att skapa minskat behov av parkeringsplatser vid bostadsetablering och skapa högt kollektivtrafiknyttjande hos de boende från start genom attraktiva erbjudanden.

För besöksnäringen är det viktigt att det finns parkeringar och på- och avstigningsplatser för bussar i direkt anknytning eller i närheten av event oavsett om det är kultur, sport eller andra event. Bussbranschen ställer gärna upp i planeringsarbetet så att misstag kan undvikas. Ett bra exempel på detta är planeringen av Malmö Live där bussbranschen fick komma med förslag som sedan blev realitet.

Vi vill också trycka på intermobilitetstänkandet när det gäller både turist- och beställningstrafik och kommersiell linjetrafik. På- och avstigningsplatser i direkt anknytning till större hållplatser och stationer är viktigt eftersom det gör det enkelt för resenären ur ett ”hela resan perspektivet”.

Det är även viktigt att beakta uppställningsplatser för turist- och beställningstrafikbussar på centrala ytor så bussarna inte behöver köra långa sträckor tomma ur både ett arbetsperspektiv för förare men även ur ett hållbarhets perspektiv då bussar kan slippa att köra långa sträckor inom staden för att hämta och lämna resenärer.

Göteborgs stads stadsbyggnadskontor

Hej,

Tack för er remiss Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö.

Det är ett tydligt och väl formulerat dokument som ni har tagit fram. Vi har just tagit fram nya riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg och är väl medvetna om de utmaningar som ett sådant här arbete innebär. Vi kan konstatera att ni tagit er an dessa utmaningar på ett konstruktivt sätt och att innehållet ger bra vägledning i hantering av parkeringsfrågan i kommande planeringsarbete.

Det är alltid viktigt för oss att ha kunskap om hur andra kommuner arbetar, särskilt när det gäller frågor som driver utvecklingen. Parkering är en sådan fråga. Malmös förslag till p-policy och parkeringsnorm kommer med all sannolikhet vara en viktig förebild för oss i vårt arbete framöver.

Stena Fastigheter

Vi har tagit del av det utskickade remissförslaget och vill härmed anföra följande.

Under generella ställningstaganden anges att ett syfte är att hålla ned byggkostnaderna, vilket vi tycker är ytterligt väsentligt. Fokus på lösningar för cykel och hälsoaspekten är också inriktningar som vi anser att man särskilt skall satsa på.

Tanken med att räkna ut projektspecifika parkerings tal är i grunden ett bra sätt att kunna fastställa parkeringsbehovet i det enskilda projektet. Såsom det är redovisat i remissförslaget så påverkas det projektspecifika parkeringstalet endast av följande tre parameterar:

1. Projektets geografiska läge i staden (zonindelningen)
2. Genomsnittlig lägenhetsstorlek genom att parkeringstalet anges per 1000 m² BTA
3. Mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren kan utföra

Beträffande punkt 1 ovan (zonindelningen) så tar denna inte tillräcklig hänsyn till lokala förutsättningar inom zonen tex avståndet mellan projektet till närmaste busshållplats eller vilken turtäthet som finns. Här kan finnas lokala variationer inom zonen. Inom zon 3 finns t ex områden som har över 500 meter till närmaste busshållplats, men får enligt remissförslaget samma parkeringstal som andra områden med kanske mindre än 50 meter till busshållplatsen.

Genom punkt 2 ovan (parkeringstalet per 1000 m² BTA) så får man ett sätt att hantera lägenhetsstorlekens påverkan på parkeringstalet, vilket är bra. Dock, om fastighetsägaren till exempel utför mobilitetsåtgärder i form av t ex byggandet av cykelhus eller cykelrum inom den beräknade BTA-ytan så får det som konsekvens att den genomsnittliga BTA-ytan utslaget per lägenhet ökar och då ökar även parkeringstalet, vilket borde vara tvärtom. Om dessutom den för cykelrum i anspråktaga BTA-ytan istället skulle kunna utgöra BOA så minskar mängden uthyrningsbar yta. Sammantaget ger detta ökade byggkostnader per kvadratmeter BOA, vilket inte är den önskade effekten utan bör ses över i det fortsatta arbetet.

Beträffande punkt 3 (mobilitetsåtgärder) så har vi följande synpunkter:

- Omfattningen av mobilitetsåtgärder anges i parkeringsnormen som Låg, Medel eller Hög och genererar då avgörande skillnader mellan parkeringstalen. Vilken omfattning och

därmed kostnad för mobilitetsåtgärderna som motsvarar Hög, Medel eller Låg framgår inte av remissförslaget. I remissförslaget hänvisas till en referens som benämns Mobilitet Malmö ("arbetstitel. .."), men denna finns inte att tillgå i det utskickade materialet. Framgår inte heller vilken status detta dokument i så fall har och var man kan få del av detta. Helt avgörande för att kunna validera remissförslaget är att omfattningen av mobilitetsåtgärderna går att precisera och kostnadsberäkna. Vidare måste det finnas underlag som verifierar dess påverkan på bilnehav eller bilanvändningen.

- Som exempel på mobilitetsåtgärder nämns i remissförslaget kollektivtrafikkort. Remissförslaget innehåller inga preciseringar av vad som avses. Man kan anta att det är fråga om att fastighetsägaren i någon form skall bekosta kollektivtrafikkort till hyresgästerna, vilket vi är bestämt emot. Åtgärder riktade direkt till individ innebär att alla hyresgäster inte behandlas lika. Som långsiktig ägare och förvaltare av hyresrätter måste vi ha system som garanterar att alla våra hyresgäster behandlas lika.

Detaliplan och bygglov

En frågeställning som måste klargöras ytterligare är tillämpningen av parkeringspolicyn och parkeringsnormen dels under detaljplaneskedet och dels under bygglovsskedet. Enligt remissförslaget så skall markägaren under detaljplaneskedet ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning som redogör för vilken nivå av mobilitetsåtgärder som planeras samt hur parkeringen skall lösas. Då parkeringsfrågan styr vilken bygg rätt som är möjlig i en detaljplan så är det ytterligt väsentligt att det finns en tydligt fastställd och kalkylerbar parkeringsöverenskommelse redan i detaljplaneskedet, som en exploatör kan förhålla sig till.

Vid bygglovsansökningar som söks på nu gällande detaljplaner så bör nuvarande regler för reduktion av parkeringstal tillämpas.

Transparent regelverk

Parkeringsnormen måste vara utformad som ett transparent regelverk som inte ger utrymme för godtycke i handläggningen. Remissförslaget uppfyller inte kravet på transparens då omfattningen av mobilitetsåtgärderna och deras påverkan på parkeringstalen inte framgår.

Mobilitetsköp och mobilitetspott

Enligt remissförslaget så är mobilitetsköp möjligt i unika fall då ett slutligt bedömt parkeringsbehov inte går att lösa då det inte finns någon möjlighet att anordna parkeringsplatser inom rimligt avstånd från den aktuella fastigheten. Mobilitetsköp begränsas till max 10 bilplatser och med samma avgift som vid parkeringsköp.

Vi har inget emot principen, men kravet måste vara att mobilitetspotten verkligen används till åtgärder som kompenserar för de uteblivna parkeringsplatserna och inte blir en "allmän bra att ha pott" för åtgärder på allmänna platser. Åtgärderna måste generera fysiska parkeringsmöjligheter på allmänna platser som kompenserar för de projekt där erforderligt antal parkeringar inte varit möjligt att anordna.

Mobilitetslots

Enligt remissförslaget skall en tjänst som mobilitetslots inrättas och finansieras ur mobilitetspotten. Vi är negativa till att införa ytterligare roller i processen.

Parkeringsfrågan handläggs redan av ett antal kommunala instanser och ytterligare organisationer genom införandet av mobilitetslots innebär bara mer administration och mindre transparens.

Laddinfrastruktur för eldrift av fordon

Enligt remissförslaget så anges att fastighetsägare "ska förbereda för laddning" samt att "dessutom ska minst 5% av platserna initialt installeras med laddmöjlighet".

Vi ifrågasätter denna skrivning då den innebär ett kommunalt särkrav som inte har stöd i BBR. Det är idag ganska kostsamt att dra in effektiva laddmöjligheter i en fastighet och ett incitament för fastighetsägare skulle kunna vara att inkludera denna åtgärd som en mobilitetsåtgärd som sänker parkeringstalet för fastighetsägaren.

För frågor och ytterligare information angående vårt remissyttrande hänvisas till [NN]

Förskolenämnden

Förskolenämnden beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö består av en policydel, en normdel som anger parkeringstal samt en del med beskrivning av fortsatta strategier, konsekvenser samt bakgrund. De huvudsakliga skillnaderna från tidigare parkeringspolicy, antagen 2010, är att det finns en ambition att synliggöra kostnader för bilparkeringar och att lägga de faktiska kostnaderna hos den som nyttjar parkeringen. Ett nytt koncept introduceras för att lösa kravet på anläggandet av parkeringsplatser där det är svårt att frigöra yta eller att friköpa platser i närliggande parkeringshus. Detta kallas mobilitetsköp och innebär att fastighetsägaren beta-lar en summa motsvarande ett parkeringsköp till en fond som förvaltas av P-Malmö. Fonden används till investeringar för särskilda åtgärder i den kommunala (tekniska) förvaltningen, på allmän platsmark eller i parkeringsanläggningar som inte inryms i den kommunala budgeten. Förskolenämnden är ytterst tveksam till denna modell som innebär att medel avsatta för förskoleverksamhet används till att finansiera P-Malmös verksamhet.

Förskolenämnden är positiv till att förskoleverksamheten särskilt adresseras i policyn och att även verksamheter fått möjlighet att påverka parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder.

Ett tydligare ställningstagande att parkeringsfrågan ska lösas redan i detaljplaneskedet vore önskvärt. Att lösa behovet av parkeringsplatser för såväl bilar som cyklar i projekteringsfasen eller vid ansökan om bygglov innebär stora risker för fördröjningar och förseningar av ett byggprojekt.

Förskolenämnden är vidare kritisk till det sätt som antalet parkeringsplatser som bedöms behövas (parkeringstal) räknats fram på. Generellt ser förskolenämnden ett problem med att det inte finns en transparens i de antaganden som ligger till grund för policyn och riktlinjerna. Vidare ifrågasätts förslaget tolkning av likabehandlingsprincipen och förståelsen för vilka ekonomiska konsekvenser förslaget innebär för kommunen samt dess skattefinansierade verksamheter. Förskolenämnden menar att lagstöd finns för att särbehandla förskoleverksamheten. Förskolenämnden förordar med bestämdhet att pedagogisk verksamhet inte ska likställas med handel eller kontor när det gäller krav på parkeringslösningar.

Yttrande

Syftet med parkeringspolicyn är att vara styrande i hur parkering anordnas i staden. Enligt remissunderlaget är det fastighetsägarens ansvar att lösa det behov av parkering som en fastighet ger upphov till. Behovet anges sedan i riktlinjerna genom en koppling mellan BTA, bruttototalarea, var i staden fastigheten ligger samt vilket utrymme som finns att påverka antalet parkeringsplatser genom mobilitetsåtgärder. För cykelparkeringar finns inte möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som bedöms behövas.

Det finns utrymme att förenkla läsbarheten och förståelsen för det politiska uppdraget att ta fram en ny parkeringspolicy genom en tydligare disposition. Förskolenämnden anser att policyn generellt är allt för detaljerad för att vara vägledande och riktlinjerna inte transparenta i att visa hur nyckeltal och parkeringstal fastställts. Genomgående saknas ekonomiska konsekvensanalyser för såväl fastighetsägare som hyresgäster. Den barnkonsekvensanalys som efterfrågas i den politiska beställningen av uppdraget behandlas inte, vilket förskolenämnden ser som anmärkningsvärt.

Fokus i parkeringspolicyn ligger till stor del på affärsmodeller som innebär att lägga kostnader och ansvar hos fastighetsägaren. Förskolenämnden vill påtala att detta får konsekvenser för den kommunala ekonomin då kommunen både är en stor markägare och hyresgäst.

Parkeringspolicyn och likabehandlingsprincipen

I den första delen, parkeringspolicyn, konstateras att enligt likabehandlingsprincipen ska kommunala verksamheter likställas med vilken annan privat eller offentlig aktör som helst. Förskolenämnden menar att detta är en feltolkning av likabehandlingsprincipen som dessutom hanteras inkonsekvent i policyn. Till exempel undantas korttidsparkering i allmän gata utanför butiker utan sakliga skäl.

I plan- och bygglag (2010:900) 8 kap 9 § uttrycks:

”Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritids-hem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

Vidare utvecklar Boverket lagtexten i sin kunskapsbank om plan- och bygglagen under rubriken Friyta går före bilar:

”Vid skolor och förskolor behövs bilparkering för anställda och korttidsparkering för föräldrar som ska lämna och hämta sina barn. Det behövs också cykelparkering för båda dessa kategorier, men också för cykelkärror som tar större plats.

För verksamhetens ändamål är friytan för barnen viktigast, vilket innebär att andra funktioner får anpassas till det. Gatumarken kan till exempel genom trafikregleringar göras mer tillgänglig för just verksamhetens behov av parkering, angöring och lastning och lossning. På så sätt kan friytor säkras för lek och utevistelse.”

Förskolenämnden ser med tydlighet att det finns möjlighet att undanta förskoleverksamhet från parkeringspolicyn eller att formulera en egen policy för förskoleverksamhet. Lika ska gälla oavsett huvudmannaskap för en förskola men policyn väljer att behandla alla verksamheter lika, det är

inte ett lagstadgat åtagande som det ges intryck av. Det finns tydliga sakliga skäl, formulerade i plan- och bygglagen som medger undantag för bland annat förskolan.

Vidare uppfattas inte policyn vara vägledande i hur utbyggnad av förskolor i förtätningsprojekt ska hanteras när parkering ställs i konflikt med fria. Policyn ställer sig som ett styrdokument överordnad plan- och bygglagen med hänvisning till att planeringen ska styras till parkeringspolicyns mål och visioner som omskrivs som kommunens mål och visioner. Detta anser förskolenämnden dels strider mot översiktsplaneringens intentioner om att bygga en tät, grön och funktionsblandad stad men också mot lagstiftarens syfte.

Kostnader för parkering

Kostnaden för parkering ska enligt policyn ligga på fastighetsägaren och inte belasta en redan ansträngd kommunal budget. Detta påstående i remissunderlaget blir för förskolenämnden tvetydigt eftersom förskolenämndens budget belastas av föreliggande förslag. Huruvida en kommunal budget är ansträngd eller inte bör för övrigt inte uttryckas i en policy.

För förskolenämnden faller fastighetsägarens alla investeringskostnader ut i driftsbudgeten. Även om tekniska nämnden löser mark eller om servicenämnden anordnar parkeringsplatser på den egna tomten eller löser det genom ett parkeringsköp betalar förskolenämnden genom avskrivningar och internränta. Detta med en avskrivningstid om 29 år. Den ökade investeringen skapar ökade lokalkostnader för förskolenämnden som direkt ger påverkan på den ekonomiska ramen för förskoleverksamheten, det vill säga barnen.

I avsnittet om prissättning för parkering framhålls att den som parkerar, parkören, ska stå för de egna parkeringskostnaderna. Det framhålls i remissunderlaget att det idag finns dolda subventioner för parkeringsplatser som ska synliggöras och flyttas till den som nyttjar parkeringen. Kostnaden ska inte längre fördelas ut på andra aktörer som hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare. Detta bör enligt argumentationen ske av sociala skäl. Hur detta är en social fråga får gärna utvecklas tydligare. Vidare finns frågor kring resonemanget att personer som väljer att leva utan bil inte ska belastas med dolda parkeringskostnader och att folk ska välja

hållbara färdmedel istället för bil. Att välja att leva med eller utan bil är inte ett val alla malmöbor har. För många är det en ekonomisk omöjlighet att ha en bil och för många är bil det enda sättet att ta sig till och från sitt arbete. Förskolenämnden vill se båda dessa grupper inkluderade i parkeringspolicyns konsekvensanalys.

Förskolenämnden ser ett behov av att större arbete läggs ner på konsekvensanalyser. Särskilt gäller det ekonomiska konsekvensbeskrivningar för de nämnder som är fastighetsägare eller hyresgäster.

Trafiksäkerhet och trygghet

I avsnittet om parkering och angöring vid skolor och förskolor uttrycks att allt större enheter bidrar till större osäkerhet och otrygghet för barn och föräldrar. Förskolenämnden ställer sig tveksam till detta påstående. Trafiksäkerheten kring en förskola eller skola är rimligen en planeringsfråga som framför allt gatukontoret har rådighet över och är oberoende av enhetens storlek. Det bör framhävas att inom detta område arbetar planerande förvaltningar tätt tillsammans och trafiksäkerheten för barnen prioriteras alltid väldigt högt av samtliga aktörer.

Parkeringspolicyn fortsätter med att föreslå en ansvarsförskjutning från stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden vad gäller upplysning och utbildning av stadens invånare om beteende i trafiken.

”Det är lämpligt att inom det pedagogiska uppdraget arbeta med upplysning och utbildning av elever, vårdnadshavare och personal, som ett sätt att minska trafikproblemen vid skolorna, via minskad bilåkning och därmed minskat behov av parkering och angöring.”

Förskolans pedagogiska uppdrag är styrt av skollag och läroplan och för detta ansvarar förskolechefen. Förskoleverksamheten som helhet bör däremot medverka i ett aktivt och målinriktat arbete, pådrivet av gatukontoret och stadsbyggnadskontoret, med trygga trafikmiljöer kring stadens förskolor och skolor.

Förskolenämnden önskar att remissunderlaget ser över de värdeladdade begrepp och utsagor som finns om förskoleverksamheten. De allt större enheterna som skapar osäkra trafikmiljöer, uttrycket att slippa undan att anlägga parkering eller att utan vidare hänvisa angöring till allmän platsmark är oprofessionella ingångsvärden för en kommunal policy. Förskolenämnden anser vidare att policyn är alldeles för detaljerad och passerar gränsen för vad som kan anses vara en angelägenhet för en parkeringspolicy.

Parkeringsköp och mobilitetsköp

I det avsnitt som ska vara förtydligande angående förskola, skola och fritidsanläggningar presenteras ordagrant samma text som i tidigare avsnitt om skola och förskola. Vad som då återkommer i detta förtydligande är en tolkning av plan- och bygglagen där det står att barnens friyor ska prioriteras före parkering. Detta ska enligt parkeringspolicyn inte användas som ett argument för verksamheterna att slippa lösa sin mobilitet enligt stadens visioner och mål. Det ska heller inte tolkas som att verksamhetens parkeringsbehov utan vidare ska hänvisas till allmän plats, det vill säga kringliggande gator. Med anledning av denna tolkning bör enligt policyn särskilt stor vikt läggas vid att använda mobilitetsåtgärder, mobilitetsköp, parkeringsköp samt aktiv prissättning och reglering. Förskolenämnden är kritisk till detta resonemang och ser hellre en parkeringsnorm som tar hänsyn till den typ av verksamhet som förskolan bedriver och som inte kan jämföras med handel eller kontor.

Förskolenämnden är inte motvillig till att lösa vårdnadshavares parkeringsmöjligheter oavsett val av färdmedel. Det finns inget intresse av att ”slippa undan”, däremot finns andra intressen. Barnens friyta är ett sådant intresse liksom möjligheten att använda en förskola till sin fulla kapacitet, något som inte blir möjligt när det blir en konflikt mellan parkeringsyta och friyta. Denna konflikt har lagstiftaren sett och uttryckt genom att vägleda i prioriteringsordning. Förskolenämnden vill av principiella skäl inte tillhandahålla personalparkeringar.

Att avsätta pengar till en mobilitetsfond löser inte förskoleverksamhetens mobilitetsbehov. Denna lösning innebär en överflyttning av skattemedel till ett kommunalt aktiebolag som ska investera i mobilitetsåtgärder. Dessa åtgärder är ej kopplade till den aktuella förskolan.

Med hänvisning till resonemanget ovan vill förskolenämnden vara tydlig med att det är viktigt att parkeringsfrågan är löst redan i detaljplaneskedet. Hur parkeringsbehovet ska lösas måste förankras med bygglovsprocessen så att projekteringen av förskolan vet vad som finns att förhålla sig till. Att lösa parkeringsbehovet i ett senare skede, för att få ett beviljat bygglov, skapar onödigt dyra lösningar som inte är anpassade efter verksamhetens behov.

Att genomföra ett p-köp eller friköp genom att köpa parkeringsplatser i ett parkeringshus som ska byggas är ett sätt för kommunen att finansiera gemensamhetsanläggningar för parkering. P-köpet för att lösa parkeringsbehovet i ett område används som incitament för den aktör som ska bygga parkeringshuset. Det finns efter ett parkeringsköp ingen äganderätt eller nyttjanderätt av parkeringsplatserna. Vårdnadshavare och personal erbjuds sedan rättigheten att hyra en plats till den taxa som gäller i aktuell anläggning.

Förskolenämnden är av främst två anledningar negativt inställd till parkeringsköp. Dels är det en orimlighet att skattepengar avsatta för en pedagogisk verksamhet ska användas som säkerhet för en entreprenör att uppföra ett parkeringshus. Dels är det ingen bra lösning att anlägga korttidsparkeringar för vårdnadshavare i parkeringshus eller parkeringsgarage. En sådan lösning gör att små barn dras in som oskyddade trafikanter i en parkeringsmiljö där sikten för bilisterna är oerhört begränsad, särskilt med tanke på att barnen inte når över bilens höjd. Att vårdnadshavare kommer att välja egna parkeringslösningar i gatan nära förskolan ser förskolenämnden därför som något som planeras in med denna parkeringspolicy. I något enstaka fall kan parkeringshus vara en bra lösning, om förskolan ligger i direkt anslutning och korttidsparkeringarna ligger på ett sätt som skapar en trafiksäker miljö för barnen. Det konkretiseras inte vad som är ett rimligt gångavstånd för förskoleverksamhet för att p-köp i parkeringshus ska vara lämpligt men generellt för boende anges 500 meter och besökande till butiker 300 meter.

Mobilitetsåtgärder

De mobilitetsåtgärder som föreslås utgår från att en fastighetsägare är en privat aktör. I de fall det är kommunen som äger fastigheten kan vissa av förslagen få stora konsekvenser. Exempelvis kan en subvention av kollektivtrafikkort till en personalgrupp på en specifik förskola plötsligt bli en subvention till förvaltningens 5 000 anställda eller till och med till kommunens 26 000 anställda enligt likabehandlingsprincipen. Att etablera bilpool eller cykelpool på en kommunal förskola är inte möjligt och övriga förslag riktar sig inte till verksamheter. Är det ens möjligt för en förskola eller grundskola att uppnå en hög grad av mobilitetsåtgärder? Det framgår inte hur graden mäts, om det är den ekonomiska omfattningen, antalet åtgärder eller förväntad överflyttningseffekt som är grund för bedömning. Oavsett hur definitionerna kommer att se ut är det viktigt att mobilitetsåtgärderna fastställs redan i detaljplane-skedet. Förseningar i bygglovsskedet kan bli kostsamma och driva fram lösningar som varken är kostnadseffektiva eller bra för förskoleverksamheten.

Förskolenämnden ser gärna att planeringen av en ny förskola sätts i ett större sammanhang. Genom ett bredare samarbete mellan förvaltningar kan till exempel gång- och cykelvägnätet förbättras mellan bostadsområden och förskolan. Ett övergångsställe kan bidra till långt större effekter för val av färdmedel än en cykelpump vid förskolans entré.

PARKERINGSNORMEN

Nytt med den föreslagna parkeringsnormen jämfört med den tidigare är en zonindelning av staden. Nytt är även att en flexibel norm med möjlighet att påverka parkeringstalet även finns för verksamheter. Förskolenämnden noterar att parkeringsnorm för skola och förskola hanteras särskilt vilket är positivt. Parkeringstalet för förskolan omfattar dels personalparkering och dels korttidsparkering för hämtning och lämning. Bedömningen i policyn görs att barn upp till år 2 i grundskolan följs till skolan eller förskolan från parkeringsplatsen. Från år 3 antas parkeringen kunna räknas som angöring, det vill säga att bilen inte lämnas av föraren under den tid den står

still. Då alla barn i förskolan bedöms behöva följas av den som kör bilen till förskolan behöver korttidsparkeringar anläggas i anslutning till förskolan.

BTA, bruttototalarea, används som värde på verksamhetens omfattning. Detta är inte helt oproblematiskt för förskolenämnden då byggnadens utformning ofta är beroende av de specifika omständigheter som finns på förskoletomten. En enplansbyggnad kommer troligen att ha en betydligt mindre BTA än en två- eller trevåningsbyggnad, även om kapaciteten sett till platsantal är desamma. Hur stor en verksamhet är bör istället mätas i antal personer som förväntas vistas på förskolan samtidigt.

Exempel på nyare och planerade förskolor visar en stor spridning i storlek. Samtliga exempel uppfyller kraven på ytor för barnen såväl inne som ute.

| FÖRSKOLA | BTA (kvm) | ANTAL PLATSER | BTA/PLATS |
|---------------------------------|-----------|---------------|-----------|
| Nyckeltalsförskola ¹ | 2 400 | 160 | 15 |
| Svansjöns förskola | 1 563 | 160 | 9,8 |
| Bladbaggens förskola | 1 995 | 160 | 12,5 |
| Arkitektens förskola | 2 003 | 160 | 12,5 |
| Stensjöns förskola | 2 528 | 180 | 14 |

En förskola av samma storlek till barnantalet har ungefär samma antal vårdnadshavare och personal men kravet på parkeringsplatser kan skilja sig beroende av om byggnaden har stora övriga ytor; ofta vertikala kommunikationsvägar, teknikutrymmen med fläktar, hissmaskin, kyla/värmesystem och så vidare.

Parkeringsstalen är vidare beroende av vilken zon förskolan ligger i, med gradering från 1-5 samt omfattning av mobilitetsåtgärder. Zonerna finns markerade i karta där zon 1 är cirka en kilometers radie från Malmö C och Triangelstationen. Detta är enligt förskolenämnden en positiv utveckling av parkeringsnormen.

Enligt tabellen nedan kan antalet parkeringsplatser som krävs påverkas om fastighetsägaren planerar för olika mobilitetsåtgärder.

| | Bpl/1000 m ² BTA för anställda | | |
|-------|---|-------|-----|
| | Omfattning av mobilitetsåtgärder | | |
| | Låg | Medel | Hög |
| Zon 1 | 2 | 1 | 0 |
| Zon 2 | 2,25 | 1,25 | 0,5 |
| Zon 3 | 2,5 | 1,5 | 1 |
| Zon 4 | 3 | 2,25 | 1,5 |
| Zon 5 | 3,5 | 3 | 2 |

Utöver bilparkering för personal ska korttidsparkering för vårdnadshavare anordnas. Dessa två typer av parkering kan inte samnyttjas.

¹ Enligt gällande funktionsprogram för förskolor ska planeras för 15 kvadratmeter i BTA per barn

| | Bpl/1000 m ² BTA för korttidsparkering | | |
|-------|---|-------|-----|
| | Omfattning av mobilitetsåtgärder | | |
| | Låg | Medel | Hög |
| Zon 1 | 5 | 3 | 0 |
| Zon 2 | 6,5 | 4,5 | 1,5 |
| Zon 3 | 8 | 6 | 3 |
| Zon 4 | 8,5 | 6,5 | 3,5 |
| Zon 5 | 9 | 7 | 4 |

Om vi prövar den nya parkeringsnormen på Bladbaggens förskola i Bunkeflostrand som öppnade 2017 med 160 platser och en BTA om 1 995 kvadratmeter får vi ett parkeringstal på 7 personalparkeringar och 18 korttidsparkeringar vid en låg insats av mobilitetsåtgärder. Detta motsvarar friyta för cirka 10-20 barn beroende på hur parkeringsplatserna kan anläggas. En hög grad av mobilitetsåtgärder antas inte kunna uppnås i ett område utan fullgod kollektivtrafik. Enligt den tidigare antagna normen från 2010 gäller för zon 2, ytterstaden, 0,3 parkeringsplatser per anställd (3,5 anställda per avdelning) vilket ger 8 personalparkeringar och 2,5 korttidsparkeringar per avdelning vilket i detta fall ger 20 stycken korttidsparkering-ar.

Förskolenämnden kan konstatera att den faktiska inställningen till parkering inte verkar ha förändrats på något grundläggande sätt sedan 2010. Ur ett rimlighetsperspektiv är det fortfarande lika aktuellt att ifrågasätta de nya parkeringstalen. 18 korttidsparkeringar på en förskola om 160 barn ska anläggas på den egna tomten eller friköpas på annan fastighet eller i parkeringshus. Då förskolan är en frivillig skolform är beläggningsgraden låg jämförelsevis med andra skolformer. Du som vårdnadshavare kan, om barnet har rätt till full vistelsetid, välja själv vilka tider ditt barn ska vara på förskolan och behöver inte ansöka om ledighet. Det uppstår därför sällan trafikstockning eller fullt belagda parkeringsplatser. Vårdnadshavarna hämtar och lämnar inte samtidigt utan inom tidsspann på morgonen och eftermiddagen.

Förskolenämnden ser en positiv utveckling av föreslagen parkeringsnorm i att det finns möjlighet av samnyttja parkeringsplatser. I ett projekt, i norra Kroksbäcksparken, har en sådan lösning kommit till stånd genom att fritidsnämnden och förskolenämnden använder samma parkeringsplatser men under olika tider på dygnet.

I avsnittet om samnyttjande av bilplatser fastställs beläggningsgraden på skolor och förskolor till 90 procent mellan kl. 9-16 på vardagar. Om det ligger en empirisk studie bakom dessa siffror bör detta redovisas.

Särskild vägledning kring samnyttjande skulle vara önskvärt i förtättningsområden. Om vi till exempel ser Stensjöns förskola på Bellevuegården (zon 2) som ska rivras för att sedan byggas

upp igen med en större kapacitet på samma tomt finns enligt parkeringsnormen ett behov på 3 personalparkeringar (varav en ska vara tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga högst 25 meter från en entré) och 11 korttidsparkeringsplatser (vid mobilitetsåtgärder nivå medel). Stensjöns förskola ligger i ett område med en mycket stor överkapacitet av parkeringsplatser i närområdet sedan området byggdes då varje lägenhet i princip fick en parkeringsplats. Förskolan ligger också i ett område som är immobilt, det är ett lågt bilinnehav och benägenheten för vårdnadshavare att ta sig längre sträckor till förskolan är låg. Detta är nå-got förskolenämnden tar stor hänsyn till i sitt uppdrag då vikten av att barnen kommer till förskolan betraktas som särskilt hög. Fler än 9 av 10 barn på Stensjöns förskola bor på Stensjögatan, samma gata som förskolan ligger på. Motivationen, med kunskap om detta, att an-lägga 11 korttidsparkeringar på den egna

tomten är därför oerhört låg. Hur parkeringsfrågan ska lösas i ett område likt detta ger inte parkeringsnormen svar på. Detta trots att det särskilt uttrycks i beställningen av uppdraget att ”föreslå hur befintligt parkeringsutbud i så stor utsträckning som möjligt kan nyttiggöras i stadsbyggnadsprocesser”.

Utöver konflikten mellan friyta och parkering ligger Stensjöns förskola så till att angöring för godstrafik inte kan anordnas i det befintliga gatunätet. Den tunga trafiken behöver därför dras in via en stickväg, passera befintliga Mariaskolan för att sedan vända inne på förskolans tomt. Vändplatsen måste avgränsas på ett sätt som gör att barnen inte kan komma i kontakt med lastbilarna och vändplatsen ska dimensioneras för de längsta fordonen som är tillåtna att köra på Malmös gator. Detta gör att cirka 500 kvadratmeter tas i anspråk av friytan. När parkeringsplatserna tillkommer blir konsekvenserna för friytans storlek så pass omfattande att friytan kan komma att rymma 25-30 barn färre än vad som ursprungligen planerades för. Detta kan innebära att byggnaden överdimensioneras och blir dyr i förhållande till platsantal, att kapaciteten i området understiger behovet och skapar behov av ytterligare en förskola el-ler att verksamheten får schemalägga sina utevistelser.

Förskolenämnden kan konstatera att det borde se som en kommungemensam angelägenhet att komma tillrätta med dessa konflikter om friyta. Marken i Malmö stad är dyrbar och bör nyttjas på mest effektiva sätt. Att tvinga fram ytkrävande lösningar för godstrafik och parkeringar ger konsekvenser för hela staden och Malmös invånare.

FORTSATT STRATEGIER

Det fortsatta parkeringsarbetet inriktas på taxorna för parkeringar i Malmö stad. Dessa ska bli mer likvärdiga och eventuellt kommer zonerna för boendeparkering att utökas. Detta innebär att alla parkeringsplatser på förskolorna kommer att vara avgiftsbelagda. Detta är ett uppdrag för fastighetsägarna, det vill säga servicenämnden eller olika privata aktörer där MKB är den största aktören. Vidare utvecklas i remissunderlaget hur arbetet med mobilitetsåtgärder kan fortskrida, särskilt med hjälp av marknaden genom tredjepartsavtal.

I avsnittet om fortsatta strategier förklaras även lanseringen och utvecklingen av mobilitetsköp där medel avsätts till P Malmö. Insatserna ska användas, i samverkan med tekniska nämnden, till särskilda åtgärder på allmän plats och i parkeringsanläggningar som annars inte hade kommit till stånd. Villkoret för investeringarna är att åtgärderna inte hade kunnat finansieras genom tekniska nämndens ordinarie budget. Här lanseras också en mobilitetslots som ska finansieras av mobilitetsfonden och som ska följa upp och utvärdera mobilitetsåtgärder. Förskolenämnden ser ett stort värde av en sådan funktion men ifrågasätter varför denna tjänst inte kan ligga inom ordinarie budget.

Mobilitetsköpet motiveras också med att den situation som kan uppstå när en bygglovsansökan avslås, med hänvisning till att parkeringsbehovet inte kan lösas, nu kan undvikas. Om fastighetsägaren betalar motsvarande summa för ett parkeringsköp till mobilitetsfonden kan bygglov beviljas. Förskolenämnden har idag ett bygglovsärende som handlagts i cirka ett och ett halvt år på grund av att parkeringsbehovet inte kan lösas. Förskolan Traktorn i södra Elinelund anses ha för få antal platser för förskolans storlek. Detta efter att detaljplanen vunnit laga kraft och förskolan redan projekterats. Fördröjningen i processen har gjort att systerprojektet Tröskans förskola, i norra delen av nybyggnadsområdet Elinelund, måste upphandlas separat för att kunna färdigställas i takt med att bostäderna byggs i området. Detta skapar merkostnader för förskolenämnden till följd av förlorade samordningsmöjligheter på cirka sex miljoner kronor.

Ändå vill förskolenämnden framhäva att betala pengar till mobilitetsfonden för att lösa behovet, motsvarande en kostnad om cirka 1 100 000 kronor med senaste genomförda parkeringsköp som referens, inte är aktuellt. Det finns inte möjlighet att anordna fler parkeringsplatser på Traktorns förskolas tomt utan att minska på barnantalet. Möjligheten att samordna parkeringsplatser vid den planerade skolan på andra sidan lokalgatan togs inte i detaljplaneskedet och är i bygglovsskedet inte möjligt.

Förskolenämnden vill återigen poängtera att lagstiftaren är tydlig i sin formulering om hur ytorna ska prioriteras i ett ärende likt detta. Detta kan ses som att inte respektera de grundvärderingar som ges uttryck för i plan- och bygglagen. Att istället för att följa lagstiftningen begära kompensation från en skattefinansierad verksamhet med hänvisning till likabehandlingsprincipen och Malmö stads mål och visioner finner förskolenämnden anmärkningsvärt. Förskolenämnden ser också att det är att vara oaktsam med de gemensamma medlen.

Reservation (SD)

Att lösa de parkeringsproblem som den styrande minoriteten själv skapat är inte enkelt. Det är enklare att lösa det i sin linda och inte i efterhand. Att cykla och gå till allt i Malmö är en trevlig tanke. Det hade varit mycket trevligare om Malmö var en liten by. Att gå och cykla fungerar inte för alla. Därför måste det göras plats för att i staden kunna använda bilen och då även med parkeringsplatser. Den nya policyn av den styrande minoriteten visar inget åt det hållet.

Sverigedemokraterna motsätter sig införandet av en ”mobilitetsnorm”. Vi stödjer inte alls den rödgröna minoritetens trafikpolitiska visioner. Parkeringsstrategin, - policyn och - normen är baserade på diverse strategiska dokument inom Malmö stad, som vi reserverar oss emot.

Häxjakten på bilister i Malmö är inget annat än ett sätt för de styrande att suga ut varenda krona från alla som har bil för att på så vis stadga upp stadskassan. Något annat skäl är ren och skär lögn.

Återinför det sunda förnuftet, sänk parkeringsavgifterna och gör det möjligt att leva och verka i Malmö.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet har enligt oss utsatt bilar och bilister till sin stora fiende i stadsplaneringen. Bussfiler byggs, vägar görs smalare med gupp och annat hinder och priset på parkeringsplatser ökar.

I Sverigedemokraternas skuggbudget för Malmö, som finns på vår hemsida, föreslår vi bland annat att införa avgiftsfri parkering med P-skiva på helger. Detta för att man helt enkelt göra det mer attraktivt att handla i city istället för att åka till andra kommuner eller köpcentrum utanför staden och utträtta sina ärenden.

Tyvärr är Sverigedemokraterna varken med i styret i Malmö eller fungerar som vågmästare, därför har vi svårt att påverka trafiksituationen i nuläget. Om vi fortsätter växa och får inflytande, kommer också våra förslag för en förbättrad trafik få inflytande på politiken. Men i nuläget är det svårt att förändra, S och MP har greppet om styret.

Vi yrkade på avslag till förslaget. Då vårt yrkande inte fick gehör, reserverar vi oss mot beslutet.

MKB Fastighet AB

MKB har tagit del av det remitterade förslag till parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Vi ser positivt på förslaget som helhet och bedömer att det kan bidra till ökad ekologisk hållbarhet. Förslaget har också potential att bidra till ökad social hållbarhet genom att förbättra förutsättningarna för nyproduktion i förtätning och genom att möjliggöra sänkta kostnader för nyproduktion i hela staden. För att parkeringspolicy och parkeringsnormen ska kunna bidra till ökad social hållbarhet och inte istället riskera att hämma nyproduktion ser MKB dock behov av vissa förtydliganden och justeringar i förslaget, vilka beskrivs nedan.

Bilparkeringsplatser

Att parkeringstalet föreslås beräknas utifrån BTA istället för utifrån antal lägenheter ser MKB som ett steg i rätt riktning. Vi anser dock att BOA skulle utgöra en mer rättvisande grund för beräkning. Genom att använda BOA som beräkningsgrund elimineras inverkan av byggnadens geometri. I det fall BTA ändå vidhålls som beräkningsgrund behöver det tydliggöras om det är ljus BTA alternativt total BTA som avses i de fall dessa skiljer sig åt.

MKB anser också att det skulle vara lämpligt att justera parkeringsnormen så att kravet minskas ytterligare för små lägenheter samt för studentlägenheter för att öka förutsättningarna för nyproduktion av sådana projekt.

MKB är positiva till den föreslagna zonindelningen, men bedömer att zonindelningen bör ses över ytterligare då exempelvis Hyllie med sitt utomordentligt goda kollektivtrafikläge borde kunna tillhöra zon 1.

Med den täta gröna staden som utgångspunkt delar MKB uppfattningen att markparkering i stadsmiljö i normalfallet är olämpligt. I stadens ytterlägen ser vi däremot markparkering som en nödvändighet för att kunna erbjuda prisvärda nyproducerade lägenheter. Det är redan mycket svårt att nyproducera i stora delar av staden och dyrare parkeringslösningar riskerar därför dessutom att minska antalet projekt som är möjliga att genomföra.

Det är positivt att kravet på avståndet till parkeringsplats föreslås bli längre i den nya parkeringsnormen då det ökar möjligheten att optimera platsutnyttjandet och förtäta i redan befintliga bostadsområden.

Vidare anser vi det rimligt att bilpoolsplatserna ingår i de parkeringsplatser som p-normen anger och inte ska anordnas utöver parkeringsnormen.

Förslaget om mobilitetsköp ser MKB som mycket positivt då det gagnar såväl nyproduktion som miljö. Vi anser att nivån 10-15 platser som mobilitetsköp är fullt rimligt. I vissa fall kan mobilitetsköp komma att bli avgörande för om projekt kan genomföras eller ej.

MKB ser positivt på att 15% av parkeringsplatserna ska förberedas för att vara laddplatser för elbilar, men anser det inte lämpligt att 5% laddstolpar ska installeras innan fastighetsägaren vet om behovet finns i det aktuella projektet. En outnyttjad installation gör att hyresnivån behöver vara högre, vilket inte är rimligt för de kunder som inte efterfrågar en laddplats. Istället förordar vi att man vid uthyrningstillfället marknadsför att det går att få en laddplats och att man sedan omgående installerar laddningsmöjligheten i de fall efterfrågan finns.

Cykelparkeringsplatser

Den föreslagna cykelnormen gör att kravet på cykelparkeringsplatser blir lägre för små lägenheter och högre för större lägenheter, vilket bör vara rimligt. Dock ser vi det som önskvärt att

zonindelning även tillämpas vid beräkning av minsta antalet cykelparkeringsplatser. Vi anser också att andelen lättillgänglig cykelparkering ska kunna vara en mobilitetsåtgärd.

Fortsatta strategier

I remissunderlaget lyfts möjligheten till samverkan inom staden angående reglering och prissättning av parkering samt teknik och tjänster kopplat till parkering och mobilitet. MKB bedömer att det skulle finnas ett betydligt större värde i samverkan om fler av marknadens aktörer bjuds in till dialog. Vi bedömer att det finns ett stort intresse från flera fastighetsägare och aktörer i branschen att delta i en sådan dialog.

Samtidigt vill MKB betona vikten av att i en sådan dialogprocess tydliggöra var besluten fattas. MKB måste verka inom ramen för affärsmässiga principer och verkar på en konkurrensutsatt marknad. MKB har tydliga ägaruppdrag att såväl utveckla befintliga bostadsområden som att nyproducera ett stort antal bostäder och vår strategi för parkering inklusive prissättning av denna är viktig för vår möjlighet att bedriva verksamhet utifrån såväl lagkrav som ägardirektiv. MKB samordnar inte prissättning för andra tjänster, som bostadshyror eller lokalhyror, och ser inte heller det som vare sig möjligt eller önskvärt att samordna prissättning för parkering.

I sammanhanget kan nämnas att den föreslagna parkeringspolicyn nämner att parkörerna i princip ska stå för de egna parkeringskostnaderna. Av sociala skäl ska boende och verksamma, som väljer att leva utan bil, inte tvingas betala för byggnation, drift och underhåll av parkeringslösningar åt andra, enligt förslaget. MKB vill anföra att prissättning av parkering kräver en djupare analys än att varje parkör fullt ut ska bekosta just sin parkeringsplats. Generellt kan sägas att bästa möjliga kostnadstäckning bör uppnås i varje projekt, vilket MKB eftersträvar. En för hög prissättning för en enskild parkör kan vara suboptimalt om det innebär att parkeringar förblir outhyrda. Sådana vakanser måste då betalas av hyresgästerna samlat. Det är viktigt att MKB fortsatt har möjlighet att optimera sin prissättningsstrategi.

Tillämpning vid äldre detaljplaner

MKB vill särskilt lyfta fram att den nya parkeringsnormen i det fall den blir mer gynnsam för nyproduktion bör kunna tillämpas även vid äldre detaljplaner då det utöver att öka förutsättningarna för nyproduktion skulle stödja stadens mål om en minskad bilandel.

Behov av förtydliganden

Ur ett fastighetsägar- och byggherreperspektiv är det viktigt att regler är lätta att tolka och applicera och ur den aspekten anser vi att förslaget till ny parkeringsnorm skulle vinna på att tydliggöra nedanstående:

- Mobilitetsåtgärder som accepteras.
- Nivåerna hög-, medel- och låga mobilitetsåtgärder. Givetvis kan detta förändras över tid men det behövs en referensnivå att utgå ifrån då det annars finns risk för subjektivitet i bedömningar mellan olika projekt.
- Vad som anses vara en attraktiv cykelplats.

MKBs förhoppning är att den föreslagna parkeringspolicyn och parkeringsnormen ska leda till minskade kostnader och således en bättre social hållbarhet och förbättrade förutsättningar för nyproduktion. Vi vill dock särskilt påpeka att innehållet i skriften

”Mobilitet för Malmö” måste tydliggöras då det är avgörande för att kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna. Utan detta tydliggörande kan vi inte fullt ut bedöma innebörden av den föreslagna parkeringspolicyn och parkeringsnormen.

Stadskontoret

Tack för möjligheten att lämna synpunkter på förslag till ny parkeringsnorm och parkeringspolicy. Stadskontoret kommer dock inte lämna några synpunkter i detta skede, utan kommer att delge sina synpunkter i samband med att kommunstyrelsen ska besluta i ärendet. Inför det ser vi gärna en dialog med projektgruppen som tagit fram policyn och tjänstepersoner från berörda avdelningar på stadskontoret. Stadskontoret kommer att ta initiativ till en sådan dialog.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag är med ca 6300 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring, som svarar för 4 % av Sveriges BNP. Sveriges Åkeriföretag har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Vi vill härav lämna följande synpunkter.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag Syd har ingenting att erinra mot ny parkeringspolicy och norm.

Vi representerar en bransch som inom ramen för sin verksamhet normalt inte är parkörer i Malmö Stad.

Däremot är det viktigt att utrymme ges för lastning- och främst lossning för handel, butiker, besöksmål samt förskolor, vårdcentraler m fl. Det är bra att policyn säger sig ta hänsyn till framtida och förändrat transportbehov.

Sveriges Åkeriföretag medverkar gärna i framtida utveckling och projekt för att säkerställa att leveranserna till Malmö Stads butiker och besöksmål fungerar optimalt för både beställarna av transporter samt för de åkeriföretag som utför transporter.

Teknik- och hållbarhetsutveckling pågår i snabbt tempo och följsamhet som kräver följsamhet av involverade aktörer.

Riksbyggen

Hur bedömer vi att detta nya förslag kommer att påverka verksamheten

Det kommer att bli lättare att bygga bostadsprojekt med mindre lägenheter med denna parkeringspolicy

Vilka fördelar

Bra att förstahandsvalet efter mobilitetsåtgärder är parkeringsköp i närliggande p-anläggning

Mobilitetsköp - spännande att se hur denna mekanism utvecklas framöver.

Bra att p-talet baseras på bruttoarean och inte per lägenhet som tidigare. Detta premierar mindre lägenheter i projekten.

Vilka nackdelar

Vi tror att det är fel att bara titta på kvartersmark. Det hindrar ett resultatorienterat synsätt.

Parkering ska i huvudsak ordnas på kvartersmark vilket hindrar samutnyttjande

Förbättringsförslag

Bra om dialogprocessen kunde beskrivas bättre vilket skulle underlätta för oss byggherrar vilken dialog som förväntas för att mobilitetsåtgärder skall ge resultat i p-talen

Zonindelningen - Hyllie med sina utmärkta kommunikationer borde kunna vara en "grön" zon (för bostäder).

De som parkerar, parkörerna, ska i princip stå för de egna parkeringskostnaderna. En sådan princip är svår att genomföra med detta förslag till p-norm (i bostadsprojekt).

Det är ofta kommunens gatusida snarare än bostadsutvecklaren som hindrar att angöring skapas på ändamålsenligt sätt. Detta kommer sig av suboptimering vid myndighetsbehandlingen (ett ej resultatorienterat synsätt - kommunens förvaltningar driver olika linjer)

Missat någon väsentlig aspekt

Vi anser att kommunen visar för lite förtroende för utvecklare av bostadsrätter. Seriösa utvecklare känner dagens och morgondagens behov bättre än vad kommunerna gör och kan samtidigt koppla detta till en hållbar ekonomi.

Miljönämnden

Miljönämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är bra. Det är ett dokument som ger ett bra verktyg för att bygga och utveckla Malmö till en hållbar stad som kan möta framtiden och framtidens mobilitet. Dokumentet är väl genomarbetat och det är tydligt att en bred samverkan inom staden har skett. Generellt anser vi att den nya Parkeringspolicy och parkeringsnormen är modern och syftar till ett bra utvecklingsarbete framåt. Dock finns delar som skulle kunna bli ännu mer hållbara, framförallt zonindelningen och de framtida ambitionerna. Dessa finns i översiktsplaneringen och i olika utvecklingsprocesser, men är lite svagare i den nya policy och normen för parkering.

Yttrande

Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas och arbetas in i kommande förslag.

Generellt anser miljönämnden att dokumentet Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är bra och framåtblickande. Det täcker på ett bra sätt in ett modernare synsätt på mobilitet i en storstadsregion och kan fungera som ett effektivt verktyg för att ställa om dagens transportsystem till ett system för hållbar mobilitet.

Det finns dock några saker som miljönämnden vill påpeka.

- På sidan åtta finns en faktaruta som visar de verkliga kostnaderna för parkering. Detta är mycket bra, men skulle kunna bli mer pedagogisk om rubriker för varje kolumn skrivs in. Det är lätt att missa att kolumnerna visar olika saker, d v s kr/mån och kr/år.
- På sidan 14 står följande,
”Om det kvarvarande parkeringsbehovet trots detta inte går att lösa – för att det inte finns plats inom fastigheten eller i parkeringsanläggning inom rekommenderat gångavstånd (se sidan 28) – ska som alternativ ett mobilitetsköp kunna göras motsvarande upp till 10 bilplatser.”
Detta är en mycket bra start, men miljönämnden anser att detta resonemang skulle kunna föras i mer generella termer. Möjligheten till mobilitetsköp skulle kunna gälla alltid och inte enbart om det kvarvarande parkeringsbehovet inte går att lösa på fastigheten eller inom rimligt gångavstånd. Detta skulle kunna effektivisera parkeringsbyggandet ytterligare och därmed frigöra mer yta till andra, mer önskvärda ändamål.
- På sidan 22 diskuteras och visas zonindelningen som är tänkt gälla. Miljönämnden anser att Hyllie ska vara en grön zon. Hyllie är en ny och modern stadsdel där bilinnehav och bilanvändning inte ska premieras. Hyllie station ligger centralt i stadsdelen och i den strategiska planeringsprocess som föregick utbyggnaden var det tydligt att Hyllie skulle ha hög täthetsgrad och att gång, cykel och kollektivtrafik skulle vara prioriterade. Detta är tydligt i Malmös översiktsplan och även i den fördjupade översiktsplanen för Hyllie.
- I resonemanget kring zonindelning av staden behöver också Rosengård, Persborg och Östervärn vara med och behandlas. Dessa områden är utvecklingsområden där nya stationer för spårbunden trafik kommer byggas och områdena är utpekade att vara täta med lågt bilinnehav. Dessa ambitioner ska synliggöras i zonindelningen på ett bättre sätt.
- Samma sak gäller för Nyhamnen som nu utvecklas. Stadens hållbara ambitioner i detta område är höga och i den fördjupade översiktsplanen som gjorts slås det fast att det ska vara ett lågt bilinnehav och att närheten till centrum och Malmö C möjliggör detta. Även detta ska återspeglas på ett bättre sätt i zonindelningen.
- På s. 23-27 finns tabeller som visar olika parkeringsnormer. För att göra det mer pedagogiskt och överskådligt skulle zonerna 1 – 5 i varje tabell kunna färgkodas i enlighet med färgerna i Karta 1 (sidan 22).
- På sidan 29 står det att ”... markparkering ska undvikas i största möjliga mån”. Detta vill miljönämnden understryka som något väldigt bra. Ytan som markparkering utgör i staden kan användas till mycket bättre saker i en modern, grön och hållbar stad, så som förtätning, grönytor, lekytor och sociala mötesytor.

Malmö stad har höga ambitioner gällande transportsystemet och ligger i många fall i framkant av utvecklingen. Det kan ses som en av de stora framgångsfaktorerna i stadens utveckling. Nyligen tog regeringens kansli för fossilfritt Sverige fram en punktlista med förslag på förändringar som regeringen kunde driva igenom för att underlätta för kommuner i arbetet att ställa om transportsystemet till fossilfritt. I denna punktlista finns punkter som rör parkeringsfrågor, bl a differentierade parkeringsavgifter och sänkta parkeringstal. För att visa att Malmö ställer sig bakom dessa förslag kan dessa tas upp och behandlas i strategidelen av Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Se bilaga ”10 reformer som underlättar kommuners klimat- och miljöarbete”.

Beaktande av barnkonventionen är inte aktuell i denna skrivelse, men har beaktats i framtagandet av ärendet.

Reservation (SD)

Vi Sverigedemokrater yrkade att miljönämnden ska avstyrka den nya parkeringspolicyn och parkeringsnormen.

Förslaget går ut på att göra det ännu svårare för bilister att parkera i Malmö och därmed tvinga fram en ökad användning av kollektivtrafik. Det är en inskränkning av individens frihet som ökar behovet av samhällets hjälp.

Den yta som tidigare avsats för parkering ska nu till viss del användas för att förtäta staden. Därmed bygger man för lång tid in en utrymmesbrist och hindrar därmed Malmöborna från att införskaffa framtidens el-fordon.

Malmö riskerar också att gå miste om arbetsplatser när företag som vill utöka verksamheten nu tvingas bort. Andra som får det svårare är tex miljöförvaltningens tillsynsverksamhet, hemtjänst och olika serviceverksamheter.

Då vi inte fick gehör för vårt ställningstagande reserverar vi oss mot beslutet.

Särskilt yttrande (L)

Vi har med stor nyfikenhet och en hel del oro tagit del av det nya förslaget för parkeringspolicy för Malmö kommun.

Den nuvarande parkeringspolicyn lider av många av de problem som även syns i den nya. Gråzonerna är många och som vi har sett de senaste åren så frångås p-normen ofta med en godtycklighet som möjligen sätter kommunen i riskzonen för juridiska konsekvenser när det gäller likabehandlingsprincipen.

När det gäller värdet på en mobilitetsåtgärd och vad den betyder för antalet parkeringar så har subjektiviteten dominerat under de senaste åren. Många gånger har man helt enkelt refererat till dessa åtgärder, men det verkar inte finnas något konkret sätt att väga in dessa när man ska komma fram till antalet parkeringar. Ibland har det varit gratis jojokort, andra gånger har man skapat en pärm som berättar om fördelarna med att gå och cykla. Bilpoolsplatser har också vägt in som en fördel.

Många av åtgärderna har varit positiva, men någon utvärdering om vad det faktiskt har gett har sällan tagits fram eller redovisats. Till exempel har bilpools fungerat väl i vissa bostadsområden samtidigt som de har fungerat väldigt dåligt i andra bostadsområden. Det är viktigt att förstå varje bostadsområdes karaktär och anpassa behov och önskan därefter.

I grunden riskerar den nya parkeringspolicyn att hämma flexibiliteten och skapar alltför stela ramar som gör det svårt att för byggherrar och fastighetsägare att skapa ett boende som är anpassat efter önskemål och behov för de boende.

Slutligen vill vi påpeka riskerna med att införa Grön Zon på Östervärn, vilket lyfts fram i tjänsteskrivelsen från miljöförvaltningen. Med anledning av Stockholmsvägen, vilket är en av Malmös viktigaste infartsleder, går igenom Östervärn.

Särskilt yttrande (M, MP, S)

Det framlagda dokumentet är i det stora hela mycket bra och ger en tydlig inriktning för den framtida utvecklingen. Dock finns det områden som saknas och andra som behöver utvecklas. Dessa redovisas nedan.

Dokumentet tar inte ett samlat grepp på parkeringsfrågan och man hänvisar till andra dokument varav ett "Hållbart resande till arbetsplatser i Malmö" inte verkar vara påbörjat. Man kan därför inte ta ställning till hela frågeställningen. Detta anser vi är en brist.

Att dokumentet egentligen bara berör bil, cykel och kollektivtrafik är en stor nackdel. Fordon som mopeder och (el)motorcyklar täcker funktionsspännat mellan bil och cykel, speciellt för längre resor exempelvis arbetspendling till och från kranskommuner. Dessa fordon tar betydligt mindre plats i anspråk än en bil. Parkeringslösningar som gynnar dessa framför bilar bör tas med.

Man berör parkeringsavgiftens storlek som en styrfaktor vid val av transportmedel. Vi saknar dock ett resonemang kring biljettkostnaden för kollektivtrafiken som en styrfaktor. Detta även i ett sammanhang kring samåkning.

Avsnitten kring personer med funktionshinder är dåligt genomarbetade. Parkering för rörelsehindrade som kräver ledsagning har samma egenskaper som avlämning vid skolor, korttidsparkering, men med det extra kravet på närhet som ex handikapparkering har.

Färdtjänst, som kan ses som ett kollektivtrafikslag för funktionshindrade, berörs inte. Färdtjänstangöring förtjänar att utvecklas i dokumentet. Anställda med restider utanför de traditionella "kontors" arbetstider exempelvis skiftarbetande, hemtjänst och andra serviceyrken berörs inte heller. De kan ha andra parkeringsbehov än övriga pga bristande kollektivtrafikservice.

Särskilt yttrande (V)

Vänsterpartiet uppskattar att det i en bred samverkan har tagits fram en strategi för hur antalet bilar i staden ska minska. Vi tycker också att det är mycket bra att policyn är tydlig med att kostnaderna för att parkera måste betalas av bilägarna och inte av skattekollektivet/boende.

Vad vi däremot saknar är tydligare skrivningar om hur problemen med den stora inpendlingen till Malmö ska lösas. Just nu byggs det t.ex. ytterligare fler parkeringshus i Västra hamnen, samtidigt som malmöborna uppmuntras att gå, cykla eller åka kollektivt! Det måste skapas kollektivtrafiklösningar för de drygt 60 000 som dagligen pendlar in till Malmö. Vänsterpartiet har länge föreslagit pendlarparkeringar utanför staden från vilka det ska gå att åka kollektivt in till stadskärnan. Det kan bli attraktivt om P-biljetten gäller som bussbiljett.

Policyn är ett bra första steg, men vi saknar tankar om framtiden – hur ska staden gå vidare?

Runtom i världen tas det nu initiativ till att reducera bilismen. Allt fler ifrågasätter bilens självklara plats i våra städer och i vår stadsplanering. Det handlar inte enbart om den nödvändiga anpassningen till klimatmålen och till bättre luftkvalité utan det finns också många fördelar med färre bilar i städerna. Det ökar trivseln och därmed människors vilja att befinna sig, bo och handla i staden. Ju färre bilar ju större rörelsefrihet för barnen och därmed ökad vilja för barnfamiljerna att stanna i stan. Det finns en ökande insikt om att städer kommer att bli extremt tråkiga och ohälsosamma om vi fortsätter som vi gjort och låter bilen vara norm. Tyvärr saknar vänsterpartiet tankar av det här slaget i parkeringspolicyn - trots att de inte är unika.

Jag vill här peka på exemplet Barcelona där de tänker låta fotgängare och cyklister ta över en stor del av gatorna. I Barcelona omvandlas 60 % av gatorna till stråk för promenader och cyklar i något som kallas ”medborgarvänliga zoner”. Om de kan borde vi också kunna!

Grundskolenämnden

Grundskolenämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö innehåller tre delar som beskriver policy, norm och fortsatta strategier. Syftet med styrdokumentet är att säkerställa att parkering anordnas i enlighet med plan- och bygglagen.

Synpunkter

Grundskolenämnden är positiva till en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm, som innebär ett större mått av flexibilitet.

Nämnden har dock följande synpunkter att lämna:

- Policyn är genomgripande väldigt detaljerad vilket gör det svårt att tolka vad som är vägledande och vad som är reglerande. Enligt Malmö stads riktlinjer om styrdokument är en policys syfte att vägleda. Översänd remiss uppfyller inte det här syftet.
- Konsekvensbeskrivning borde även omfatta utpekade verksamheter som bland annat grundskola, förskola och fritidsanläggningar.
- Någon form av vägledning och förtydligande behövs för att förstå vad som är rimliga inköp och åtgärder kopplat till grundskola, förskola och fritidsanläggningar.
- Kostnaderna beskrivs ur ett övergripande perspektiv som inte reflekterar grundskolenämndens syn på dessa. Hyreskostnaderna kan komma att öka då åtgärder och inköp kan vara hyresgrundande. Eventuella intäkter dessa åtgärder och inköp genererar, bör dras av från hyreskostnaden de orsakar.
- Förtydligande behövs avseende ansvar mellan fastighetsägare och verksamhet, samt hur fastighetsägaren involverar verksamheten vid framtagande av åtgärder och inköp.

Yttrande

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö - Innehåll och syfte

Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö innehåller tre delar som beskriver policy, norm och fortsatta strategier. Syftet med styrdokumentet är att säkerställa att parkering anordnas i enlighet med plan- och bygglagen.

Syftet med styrdokumentet är att säkerställa att parkering anordnas i enlighet med plan- och bygglagen och på ett sätt som bidrar till stadens mål. Parkeringspolicyn ska användas i plan- och byggprocessen och vid anordnande av allmän plats, samt av stadens aktörer som tillhandahåller ytor för parkering och angöring.

Det är fastighetsägarens ansvar att lösa det behov av parkering som fastigheternas användning ger upphov till vilket framgår i Plan- och bygglagen.

Synpunkter – Parkeringspolicy

Nedan redogörs för de synpunkter grundskolenämnden vill lämna på parkeringspolicyn.

Avsnitt – Generella ställningstaganden

Grundskolenämnden efterfrågar en tydligare beskrivning till vilka mål eller andra styrdokument ställningstagandena är kopplade till. Det framstår också som att ställningstagandena i många fall är påstående. Ett exempel är gröna resplaner och att detta ökar arbetsplatsens attraktivitet.

Det behövs en tydligare förklaring om vad en parkerings- och mobilitetsutredning innebär i ett planprogramsskede.

Avsnitt - Parkering och angöring vid skolor och förskolor

Generellt bör begreppet ”skolor” förtydligas genomgående i dokumentet. Skolor tolkas här av svarande nämnd som grundskolor. Det är även svårt att förstå om vissa delar enbart gäller grundskolor, gymnasieskolor eller förskolor.

Grundskolenämnden anser att detaljnivån genomgripande är för hög med tanke på att detta är en policy. Enligt Malmö stads riktlinjer för styrdokument ska en policy ange grundprinciper för organisationens handlande och principer för vägledning. Den mer detaljerade redovisningen bör hanteras i andra typer av styrdokument. Det gör det även svårt att efterleva och realisera policyn.

Avsnitten – Mobilitetsåtgärder, Parkeringsavtal och parkeringsinköp, Mobilitetsköp och mobilitetspott

Grundskolenämnden ser övergripande positivt på Mobilitetsåtgärder, Parkeringsavtal och parkeringsinköp, samt Mobilitetsköp och mobilitetspott. Dessa typer av åtgärder kan lösa eventuella dilemman kring behovet av yta.

Det behöver förtydligas vad som är rimliga åtgärder och inköp för grundskoleverksamheten. En vägledning eller liknande behövs också, för att förstå hur avvägande kommer att göras. Detta framgår inte i skrivelsen.

Troligtvis kommer en del åtgärder och inköp inte att drivas eller realiseras av fastighetsägaren. Ansvaret att driva och realisera kommer istället att ligga på verksamheten. Kopplat till detta blir det otydligt vad som händer när en verksamhet ändras, som då är kopplad till specifika åtgärder eller inköp som har avgjort hur parkeringsnormen ska sättas. En ny verksamhet kanske inte kan uppfylla det som tidigare verksamheten uppfyllde, eller har helt andra parkeringsbehov. Det behöver förtydligas hur ett sådant scenario kommer att hanteras.

Avsnitt - Parkörerna och inte andra ska bära kostnaderna

Det behövs en mer nyanserad bild av hur kostnaderna beskrivs övergripande och för specifika verksamheter. Grundskolenämnden befärrar exempelvis att hyreskostnaderna ökar med flera inköp och åtgärder. Detta då eventuella intäkter inte tillfaller grundskolenämnden, men grundskolenämnden står för kostnaden som genererar intäkter.

För att det ska vara en självkostnadsprincip även för grundskoleverksamheten, bör de intäkter som parkeringar eller andra inkomstbringande åtgärder genererar dras av på hyreskostnaden.

Avsnitt - Effekten måste nå de slutliga användarna

Övergripande är det svårt att utläsa vad konsekvenserna blir för de verksamheter som ska omfattas av de olika åtgärder som policyn föreslår. Det framgår inte heller i delen som ska beskriva konsekvenser.

I avsnittet beskrivs hur mobilitetsåtgärder ska visas upp i bygglovsprocessen för den aktör som ska komma att stå för innehållet i driftskedet. Grundskolenämnden anser att det inte är tillräckligt att bara visa upp de tänkta åtgärderna. Om åtgärderna medför någon typ av ansvar eller påtaglig konsekvens för verksamheten, behöver de involveras betydligt mer. Det måste även för verksamheten vara möjligt att påverka i detta skede.

Verksamhetsplan i samband med bygglov diskuteras, där mobilitetsåtgärder kan beskrivas. En verksamhetsplan för grundskoleverksamheten ska beskriva skolans verksamhet, års-kursindelning och eventuell inriktning. Mobilitetsåtgärder bör inte redovisas här.

Avsnitt - Förtydligande angående skola, förskola och fritidsanläggningar

Det svårt att ta ställning till policyns beskrivning om vad som menas med mindre bilkörning vid hämtning och lämning av elever. Det finns ingen garanti att mobilitetsåtgärder, mobilitetsinköp och parkeringsköp leder till mindre trafik vid grundskolor. Detta då vårdnadshavare av olika anledningar kan föredra att använda bil även om mobilitetsåtgärder, mobilitetsinköp och parkeringsköp har gjorts. Att hävda att dessa åtgärder och inköp kommer att minska bilkörning är en förenkling. Policyn får inte innebära att det byggs in en struktur som skapar osäkra och otrygga trafikmiljöer vid stadens grundskolor.

Synpunkter – Parkeringsnorm

Nedan redogörs för de synpunkter grundskolenämnden vill lämna på parkeringsnormen.

Avsnitt – Flexibel norm

Grundskolenämnden ser positivt på en norm som är flexibelt utformad.

Avsnitt – Skola och förskola - Cykel

Då grundskolenämnden inte är delaktig i framtagandet av de mått och principer som redovisas i Mobilitet för Malmö (arbetstitel för principer och mobilitetsåtgärder för utformning av bil- och cykelparkering) är det svårt att kommentera dessa. Säkerhet och trygghet förespråkas generellt som utgångspunkt.

Gällande zonindelning, BTA-nyckeltal och spannet på cykelplatser för anställd, vårdnadshavare och elever anser grundskolenämnden att det behöver analyseras vidare och redogöras tydligare hur normen kommit fram till slutsatserna och nyckeltalen. Det gäller även för beräkning av bilplatser och korttidsparkering.

Det går inte att utläsa hur Låg, Medel och Hög (omfattning av mobilitetsåtgärder) bedöms. Det behöver klargöras. Det behöver också klargöras hur bedömningen görs om parkeringen delas med andra verksamheter där andra nyckeltal gäller.

Barn räknas generellt som trafikmogna vid åldersspannet 9–12 år. Detta bör beaktas då nuvarande årskurser som beskrivs är F – 2. Det framgår heller inte tydligt vad som är aktuellt för årskurs 3 – 9 i normen.

Synpunkter – Fortsatta strategier

Grundskolenämnden ser positivt på fortsatt strategiskt arbete för att utveckla området. Nämnden är också positiv till pilotprojekt, som nämns i avsnittet. Avsnittet blandar dock strategier, uppdrag och generella faktabeskrivningar. Det är svårt att förstå vad de övergripande strategierna är.

Det framgår att mobilitetsköp är en mekanism som bland annat syftar till att möjliggöra ett beviljat bygglov för mindre projekt. Grundskolenämnden vill ha ett förtydligande om vad som avses med ett mindre projekt. Är exempelvis en nybyggnation av grundskola ett mindre eller större projekt?

Synpunkter - Konsekvenser och Bakgrund

En konsekvensbeskrivning utifrån grundskoleverksamhetens perspektiv efterfrågas.

Reservation (SD)

Här ser vi återigen ett ärende som går ut på att försvåra för alla bilister i Malmö. Det är ingen hemlighet att detta ingår i en större plan som går ut på att mer eller mindre få bort all bilism från Malmö.

Kombinationen av en stor befolkningstillväxt, en extrem förtätning av staden samt en försämrad infrastruktur för stadens invånare, är inget vi kan ställa upp på. Idag ser vi bilköerna hopa sig, vilket var sällsynt bara för ett par år sedan. Då ska man veta att orsaken inte är ett ökat antal bilar och lastfordon, utan det är på grund av ständigt avsmalnade vägar, mängder av trafikgupp samt omotiverade hastighetsnedsättningar.

Vi Sverigedemokrater anser att staden ska vara till för alla och att de olika trafikslagen på ett rimligt sätt ska samsas om gatuutrymmet.

Det går att skapa utrymme för alla trafikslag utan att alltid välja bort bilar och lastfordon.

Midroc Property Development

Hej,

Inkommer på detta sätt med Midroc Property Developments samlade synpunkter gällande förslag på ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad daterad 2018-01-15.

Generellt sätt tycker vi att förslaget är balanserat, flexibelt och främjar innovativa lösningar. Har dock några synpunkter.

Korttidsparkeringar

Viktigt att det skapas bra korttidsparkeringar i nära anslutning till verksamhetslokaler (handel/service) i markplan.

Mobilitetsköp

Begränsat till 10 bilplatser per projekt. Borde bero på projektets storlek.

Laddmöjligheter

Vad är rimligt att bygga in utifrån dagens/framtidens bilflotta? Hur mycket skall byggas in från början? Kan bli onödigt dyrt. Det viktigaste är att inte omöjliggöra framtida lösningar.

Zonindelning

Vi ifrågasätter att Hyllie delas in i Zon 2 istället för zon 1. Vi anser att Hyllie bör klassas som zon 1 lika Triangeln och Malmö C. Detta då Hyllie redan idag, kommer att förstärkas ytterligare kommande år, är en väl fungerande "tät" stadsdel med både bra kommunikationer (buss, tåg) och bra infrastruktur för såväl gående som cyklister. Vi anser att det finns särskilt goda förutsättningar för att det framtida parkeringsbehovet inom Hyllie kommer att hamna på samma nivåer som i stadens centrala delar.

Generellt

Viktigt att man inte sätter för hög norm som gör att det blir tomma p-platser som belastar hela fastigheten och därmed boende som valt att leva utan bil.

Hör gärna av er till undertecknad om ni har några frågor.

Heimstaden

Heimstaden har granskat förslag till ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad utifrån Er önskan att bedöma hur detta kommer att påverka vår verksamhet, vilka fördelar/nackdelar vi ser och om vi har några förbättringsförslag samt eventuella tillägg.

Dokumentet är välformulerat och välkommet då parkeringsnormer, som vi uppfattar det, ibland kan föranleda utdragna diskussioner som stannar upp processer.

Policyn att förmå att bilparkering ska ske företrädesvis i parkeringshus/garage istället för allmän platsmark framgår tydligt. Vi som fastighetsägare får ett större ansvar att lösa detta vilket blir en stor utmaning för oss. Att boende i nyproduktion/förtätningsprojekt inte ges möjlighet till boendeparkering upplever vi som negativt.

Parkeringsavtal/parkeringsköp genom nyttjanderätt på 20-25 år upplever marknaden/vi som aktörer som negativt och för lång tid.

Mobilitetslösningar som koncept ger en stor variationsmöjlighet vilket i sig är positivt. Vår farhåga är att det uppfattas som godtyckligt hur tolkning görs av respektive bygglovhandläggare m.fl. Väger de olika mobilitetsåtgärderna lika mycket in? Vi hade ett önskat ett förtydligande hur dessa mobilitetsåtgärder värderas och reducerar behovet av antalet bilparkeringsplatser. Den zonindelning som presenteras i materialet är inte exakt vilket är både positivt och negativt. Marknadens aktörer behöver ett tydligt och förutsägbart system.

Vi har goda erfarenheter i Köpenhamn där "By og Havn" har helhetsansvaret att lösa parkeringsfrågan och uppföra garage/parkeringshus mm i exempelvis stadsdelen Örestad. Kan P-Malmö få ett större ansvar?

Bilder och fotografier finns på ett antal goda exempel av mobilitetsåtgärder i dokumentet. Ytterligare bildbibliotek efterfrågas som kan visa på bra och effektiv hantering av exempelvis cykelparkering.

Vi är positiva till att parkeringsnormen ses över som kommer att ge en större möjlighet till variation och objektsanpassning beroende på belägenhet. Vi kan dock rädas att tolkning av olika åtgärder väger olika och beror på individers uppfattning vilket skapar en känsla av godtycklighet.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

För fritidsnämnden är det viktigt att minska det generella behovet av bil, men avgifter som kan begränsa ideella ledares möjlighet att ta sig till fritidsaktiviteter ska undvikas. Därmed bör det i stadens parkeringspolicy ges uttryck för att det kan finnas legitima undantag från principen att de som parkerar ska stå för de egna parkeringskostnaderna. Fritidsnämnden framför också att ”färdmedelsandelar vid särskild utredning” sannolikt inte fyller någon funktion när det gäller idrottsanläggningar.

Yttrande

Fritidsnämnden är mån om att alla ska ha möjlighet att fritt kunna välja bland olika fritidssysselsättningar. Därför är det viktigt att minska det generella behovet av egen bil. Däremot ska avgifter som kan begränsa personers möjlighet att leda fritidsverksamhet undvikas. Ideella ledare möjliggör en aktiv fritid för barn och unga, och i förlängningen en mer socialt hållbar stad. Ledare har särskilt ofta behov av att ta sig till träningsstillfällen med bil på grund av att de kan ha med sig mycket utrustning. Fram till dess att alternativa färdmedel är mer utvecklade kan högre parkeringsavgifter och begränsningar för bilparkering inverka negativt på antalet ledare i stadens föreningsliv och övriga fritidsutbud.

Fritidsnämnden upprättar återkommande en policy och riktlinje för parkeringsreglering vid fritidsnämndens anläggningar och har tidigare gett fritidsförvaltningen i uppdrag att ge förslag om gratis parkering för förenings- och idrottsledare vid anläggningar i samband med utövande av ledaruppdrag (FRN § 43/16). Fritidsnämnden ser därmed ett behov av att det i stadens parkeringspolicy ges uttryck för att det kan finnas legitima undantag från principen att de som parkerar ska stå för de egna parkeringskostnaderna.

I förslaget till parkeringsnorm anges att besöksmål såsom idrottsanläggningar och sporthallar är svåra att generalisera och att det därför alltid krävs en särskild utredning kring hur många bil- och cykelparkeringar som krävs. Till grund för sådana särskilda utredningar finns färdmedelsandelar angivna. Fritidsnämnden tror inte att färdmedelsandelarna fyller någon funktion när det gäller idrottsanläggningar. Förutsättningarna avseende publikkapacitet, antal besökare och hur de fördelar sig över dagen, samt om det är en breddanläggning eller specialanläggning är alltför varierande.

Fritidsnämnden välkomnar förslaget om samverkan om reglering och prissättning av parkering för Malmö stads förvaltningar och bolag.

Reservation (SD)

Här ser vi återigen ett ärende som går ut på att försvåra för alla bilister i Malmö. Det är ingen hemlighet att detta ingår i en större plan som går ut på att mer eller mindre få bort all bilism från Malmö.

Kombinationen av en stor befolkningstillväxt, en extrem förtätning av staden samt en försämrad infrastruktur för stadens invånare, är inget vi kan ställa upp på. Idag ser vi bilköerna hopa sig, vilket var sällsynt bara för ett par år sedan. Då ska man veta att orsaken inte är ett ökat antal bilar och lastfordon, utan det är på grund av ständigt avsmalnade vägar, mängder av trafikgupp samt omotiverade hastighetsnedsättningar.

Vi Sverigedemokrater anser att staden ska vara till för alla och att de olika trafikslagen på ett rimligt sätt ska samsas om gatuutrymmet.

Det går att skapa utrymme för alla trafikslag utan att alltid välja bort bilar och lastfordon.

Med hänvisning till ovan, yrkar avslag på skrivelsen till förmån för egna synpunkter.

Då vi inte fått gehör för vårt yrkande, reserverar vi oss mot beslutet.

Särskilt yttrande (L, M)

Med hänvisning till att de nämnder som fått KS uppdrag att sända ut remissen inte ännu gjort så, så finns skäl att inte delta i beslutet eftersom remissförfrågan är formellt felaktigt hanterad.

Dock vill vi framföra att om detta varit en formellt korrekt remiss vore den förödande för vår verksamhet, då de föreslagna reglerna missgynnar de barn och föräldrar som måste ta sig till olika anläggningar. Vi får inte fler föreningsaktiva att ställa bilen genom att jävlas med dem, tvärtom ska vi underlätta vardagen för de malmöbor som valt att engagera sig för ett sprudlande föreningsliv.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 2018-03-28 att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden bedömer inte att det nya förslaget till parkeringspolicy och parkeringsnorm kommer att påverka verksamheten i någon stor grad, men nämnden är positivt inställd till mer flexibla parkeringsnormer. Nämnden önskar att terminologin kring boenden för äldre ses över i dokumentet för att undvika tolkningsproblem framöver.

Yttrande

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden bedömer inte att det nya förslaget till parkeringspolicy och parkeringsnorm kommer att påverka verksamheten i någon stor grad, främst eftersom normtalen för vårdboende inte förändrats nämnvärt sedan policyn från 2010. Verksamheterna har dock erfarenhet av att krav på bilparkeringsplatser vid nybyggnation av vård- och omsorgsboenden har varit begränsande eller hindrande. Därför är nämnden positivt inställd till en mer flexibel parkeringsnorm, och ser gärna att det om möjligt tydliggörs i texten om just boenden för äldre. I tabellen för normtal gällande vårdboenden framgår inte, liksom övriga tabeller, om graden av mobilitetsåtgärder spelar roll för antalet parkeringsplatser. Nämnden ser gärna också att parkeringsnormen kan vara flexibel i de fall där nämnden har olika verksamheter i geografisk närhet och parkeringsplatser kan samnyttjas. Det kan till exempel röra sig om ett boende i närheten av en kontorslokal, där besökande till boendet och tjänstgörande kvälls- och

nattpersonal, kan nyttja kontorets parkering under kvällar och helger, något som inte tydliggörs i tabellen om samnyttjande av bilplatser (s. 29).

I en nyligen genomförd enkät till 70-80 åringar ställdes en fråga om önskemål avseende olika aspekter av ett framtida boende. Bland de valbara alternativ som enkäten innehöll, hamnade närheten till parkeringsplats som fjärde viktigast efter sammanställda svar. För de äldre i Malmö som har bil och nyttjar den för transport menar nämnden att de sannolikt är mer beroende än yngre att ha nära till parkeringsplatsen

Vid nyproduktion av bostäder ser nämnden även att det finns ett behov av en centralt belägen parkeringsplats för jourpersonal såsom exempelvis mobilt läkarteam och utryckande sjuksköterskor. Exempel på detta finns bl.a. i Lunds kommun. Nämnden anser det också viktigt att förutom att se över parkeringsmöjligheter för bil och cykel, även se över parkeringsbehov och förvaringsplats för elrullstolar.

Nämnden är också positiv till att det säkerställs att parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga inte påverkas negativt av den flexibla parkeringsnormen.

Formuleringarna kring boenden för äldre har förändrats sedan föregående parkeringspolicy och -norm, när det gäller boenden för äldre bör terminologin i remissförslaget ses över. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden anser inte att rubriken kategoriboenden ska användas om den inte tydligt definieras och exemplifieras. I remissförslaget är det endast ”äldreboende för personer med stort vårdbehov och boende för personer med vissa funktionsnedsättningar” som nämns under rubriken kategoriboende, om endast dessa avses bör en bättre rubricering kunna göras. Normen sägs sedan gälla ”vårdboenden” vilket gör det oklart vilken form av boenden som normen faktiskt gäller. I vårdboenden och demensboende har de boende ingen bil, dock anser nämnden att det finns behov av parkering för besökande och tjänstebilar, samt plats för angöring av färdtjänst m.m.

Terminologi och definitioner kring boende för äldre är snårigt, och nämnden tror att formuleringen ”boende för personer med stort vårdbehov” kan ge upphov till framtida svårigheter i tolkning, exempelvis bör texten ange att normen för trygghetsboende, som ses som en form av boende för äldre, är annorlunda. Dessutom finns just nu en utredning på lagrådsremiss som föreslår möjligheten att fr.o.m. april 2019 inrätta ytterligare en boendeform ”för äldre människor som behöver stöd och hjälp i boendet och annan lättåtkomlig service”, dvs. dessa föreslagna boenden kommer inte att vara för enskilda med stort vårdbehov.

Generellt frågar sig nämnden vilka som tillhör dokumentets målgrupp. Om målgruppen är bred och allmän behöver vissa ord och begrepp förklaras eller exemplifieras tidigare, dock inte på bekostnad av den bra avslutande listan med begreppsförklaringar och definitioner. I missivet har nämnden fått kännedom om att layout och språklig granskning ska genomföras. Vi denna översyn ser nämnden gärna att en genomgång görs av dispositionen i policyn och att det blir tydligare skillnad mellan rubriknivåer eftersom den just nu av den anledningen kan uppfattas svårsläst.

Nämnden önskar slutligen att det i syftet ytterligare poängteras varför parkeringspolicyn och normerna finns och framför allt varför det är önskvärt att minska antalet bilparkeringsplatser.

Reservation (SD)

Den parkeringspolicy och strategi som den styrande rödgröna minoriteten har lagt upp på förslagsbordet grundar sig på en bilfientlig politik utarbetad av Miljöpartiet med stöd av Socialdemokraterna.

Vi Sverigedemokrater har en helt annan värdegrundsyn när det gäller samspelet mellan olika trafikslag.

Bilen är en av samhällets viktiga arbetshästar och utan bilen skulle viktiga samhällsfunktioner snabbt slås ut.

Vi såg detta problem då vi hade bensinransoneringen på 70-talet.

Om bilen skall kunna fortsätta användas måste den också kunna parkeras.

Förvaltningens svar ser ut att vara väl genomtänkt och man belyser några brister men svaret måste ändå anses vara baserat på den politiska majoritetens synpunkter och därför så är förvaltningens svarsförslag inte i symbios med vår uppfattning.

Svaret i sig blir ett indirekt godkännande till att fortsätta processen med att döda Malmöbilismen.

Vi yrkar på att förvaltningens remissvar utökas med följande meningar:

Hälsa-vård-och Omsorgsnämnden ser inga fördelar med att parkeringsnormen ändras så att parkeringsplatser försvinner. En minskning av antalet p-platser minskar den bilburna personalens möjligheter att snabbt och effektivt betjäna våra kunder med hög kvalitetsnivå samtidigt som denna är kostnadseffektiv.

Då vårt yrkande inte vann nämndens bifall reserverar vi oss mot beslutet.

Skandia Fastigheter

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter avseende remissutgåva ny Parkeringspolicy och Parkeringsnorm;

Vi ser positivt på flera ingående parametrar i förslaget så som införandet av flexibel P-norm, mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp. Dessa faktorer bidrar sannolikt positivt till våra utvecklingsprojekt.

Angående tillfällig markparkering (sid 16). Vi som fastighetsägare ser tillfällig markparkering som en viktig temporär åtgärd som inte sällan är nödvändig för att genomföra fastighetsutveckling. Vi ställer oss därför negativa till texten ”även tillfällig markparkering ska undvikas i möjligaste mån”.

Angående förberedelser för laddplatser (sid 19) anser vi att definitionen av förberedelse bör förtydligas. Ska det finnas kraft i elcentral eller räcker det med att erforderlig kanalisation anordnas?

Angående zonindelning (sid 22) så anser vi att området i Västra Hamnen som innesluts av linjedragningen för MalmöExpressen ska ingå i zon 1.

Angående termen Vårdboende (Sid 24). Om man med detta avser ”Särskilda boendeformer för äldre” enligt BBR så är det rimligt att den termen används också i Parkeringspolicyen.

Tabell för besök för närservice (Sid 25). Är det rätt att hög andel mobilitetsåtgärder ger höga parkeringstal?

Region Skåne

Region Skåne har mottagit ovanstående remisshandling för synpunkter. Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och därmed framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram och den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne är också sedan 2012 regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken är Region Skåne den största beställaren av skånsk kollektivtrafik. Genom Strukturbild för Skåne arbetar Region Skåne med att tydligare koppla samman det regionala utvecklingsansvaret och kommunernas översiktsplanering. Region Skåne yttrar sig över aktuellt ärende utifrån detta ansvar.

Syftet med Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen på ett sätt som bidrar till Malmö stads uppsatta mål. Dokumentet består av tre delar med riktlinjer på olika nivåer. Policydelen beskriver generella ställningstaganden och resonemang, hur processen ser ut vid planläggning och bygglov samt för hur kommunen i olika roller anordnar parkering. Normdelen anger utgångsvärdena för parkeringstalen för olika fall och hur de beräknas för olika stadsbyggnadsprojekt. Normen är flexibel för att parkeringstalet för projekten kan variera beroende på dels det geografiska läget och dels nivån på mobilitetsåtgärder. Sista delen är en beskrivning av fortsatta strategier och åtgärder som kommer att behövas framåt för att få full effekt. Det finns även en bedömning av konsekvenser av genomförandet av ny policy, norm och strategier, samt en bakgrund och begreppsförklaring för utökad förståelse.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne har tagit del av remissversionen och anser att Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är föredömlig i sina riktlinjer och tar ett helhetsgrepp kring frågan. Ett bättre liv för malmöborna kan erbjudas när mängden parkering för bil och cykel bättre anpassas till varierande förutsättningar. Bostadsbyggandet kan ta bättre fart. Förutsättningarna för näringslivet blir bättre med effektivare mobilitets- och parkeringslösningar när den konstruktiva samverkan ökar mellan fastighetsägare, kommun, och i ökande grad tredje part. Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är ett viktigt verktyg för att kunna uppnå det här. Det är positivt att Malmö stad ser parkeringslösningar som något som ska stödja stadens mål om en ändrad färdmedelsfördelning enligt Malmö stads Trafik och mobilitetsplan. Detta stämmer väl överens med intentionerna i Mobilitetsplan för Skåne samt Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 som båda lyfter parkering som ett viktigt styrmedel för att nå målen för färdmedelsfördelning i Skåne.

Region Skåne instämmer i Malmö stads val att arbeta med flexibla parkeringsnormer. Det är ett intressant resonemang om konsekvensen att det blir lägre byggkostnader och därmed bättre ekonomi för bostadsaktörerna om de slipper en del av parkeringskostnaderna. Det kan vara grund för byggnation till lägre kostnad som kan möjliggöra bostadsbyggande även till människor med lägre betalningsförmåga. Dock är det viktigt att det säkerställs att mobilitetsåtgärderna får önskad effekt genom uppföljning anser Region Skåne.

I Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö beskrivs att antalet parkeringar på torgytor och andra allmänna ytor där människor vill röra sig ska minimeras, vilket Region Skåne ställer sig positiv till. Det är också positivt att dokumentet pekar på en rad alternativ som exempelvis mobilitetsåtgärder som fastighetsägare och byggaktörer kan erbjuda som alternativ till parkering.

Region Skåne anser att Malmö stad bör komplettera med hur Malmö i det regionala transportsystemet ska hantera parkeringsmöjligheterna för inpendlarna. I konsekvensbeskrivning lyfts endast Malmöborna och inte alla in-pendlare och turister som besöker Malmö varje dag. Eftersom Malmö är en regional tillväxtmotor och har stor betydelse för Skåne är det många som färdas in till Malmö för att nå arbetsplatser, handel, kultur och nöjen. Dessa ska helst färdas kollektivt och sen smidigt kunna byta till gång, stadsbuss el-ler hyrcykel. Det ger hälsovinst för individerna och är bättre ur klimatsynpunkt vilket påverkar både lokalt, regionalt, nationellt och globalt. Det ökar den regionala utvecklingen om det finns ett bra och smidigt system för människor att resa till och från tillväxtmotorn Malmö.

Mobilitetsåtgärder

Det är positivt att Malmö stad ser mobilitetsåtgärder som ett sätt att minska antalet bilparkeringar och istället öka det hållbara resandet. Mobilitetsåtgärder såsom en cykelpool med lådcyklar, elcyklar samt bilpool är bra incitament för att minska behov av en egen bil för de boende. Dock behöver denna del förtydligas och analyseras ytterligare för att lättare kunna förstå de åtgärder som verkligen leder till ett minskat bil behov. Det är därför av största vikt att den kommande principdelen Mobilitet för Malmö är väl genomarbetad samt har en tydlig legitimitet vid detaljplanearbetet och bygg-lov.

Mobilitetköp och mobilitetspott

Malmö stad ska börja tillämpa mobilitetköp som innebär att fastighetsägaren kan avsätta medel till Malmö stad om det inte finns möjlighet att lösa parkeringsplatser inom rimligt avstånd från fastigheten. Genom detta kan fastighetsägaren lösa upp till tio parkeringsplatser per projekt. Pengarna genom mobilitetköpet ska gå till en mobilitetspott som ska avsättas till åtgärder som förbättrar mobiliteten kring fastigheten. Viktigt är att detta utreds närmare och att tydliga handlingsplaner tas fram så att åtgärderna kan bli av redan innan bostäderna blir inflyttningsklara.

Parkeringsnorm

Parkeringsnormen för cykel är satt till 30 cyklar per 1000/kvm BTA varav 40 procent ska vara lättillgängliga samt tio procent anpassade för platskrävande cyklar. Föregående parkeringsnorm innefattade 2,5 cyklar per lägenhet samt att en per lägenhet skulle vara lättillgänglig. Enligt exemplet på sidan 43 blir effekten av den nya parkeringsnormen att vid byggandet av mindre lägenheter blir antalet lättillgängliga cykelparkeringar procentuellt färre samt inte en per lägenhet.

Vid en fastighet på 5000 BTA ska 60 cykelplatser vara lättillgängliga. Enligt exemplet framgår det att lägenhetsantalet kan vara 55 eller 80 lägenheter beroende på hur stora lägenheterna är. Det är av stor vikt att fastigheter som innefattar många små lägenheter också får en god möjlighet till lättillgängliga cykelparkeringar. Det behövs även ett förtydligande om de tio procent platskrävande ska vara lättillgängliga. Det är därför av största vikt att den kommande principdelen Mobilitet för Malmö är väl genomarbetad och innehåller tydliga klargörande av utformning samt en tydligare definition av vad en lättillgänglig cykelplats innebär.

I handläggningen av detta ärende har Enheten för samhällsplanering och Skånetrafiken deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-03-15, § 45.

Lunds kommuns stadsbyggnadskontor

Stadsbyggnadskontoret i Lund har för yttrande erhållit remissutgåva av Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Kontoret ser mycket positivt på dokumentet, då det på ett mycket grundligt sätt utvecklar tankar och principer för hur parkeringsplaneringen i Malmö i större utsträckning kan bidra till kommunens övergripande målsättningar. Några områden vi särskilt vill kommentera är följande:

- Förslaget innebär att parkeringskraven i grunden baseras på projektets byggda yta, BTA, istället för som tidigare baseras på antal lägenheter och anställda etc. Lund utgår sedan många år från BTA, och ser positivt på att vi kan använda samma synsätt för ökad enkelhet gentemot fastighetsutvecklare samt för benchmarking.

- Malmö har tidigare inspirerat Lund avseende normreduktioner för mobilitetstjänster, och ser positivt på att konceptet med flexibla parkeringstal nu utvecklas vidare med olika insatsnivåer hög/normal/låg. Eftersom innehållet i de olika insatsnivåerna inte beskrivs utan kommer anges i annat dokument, är det dock inte möjligt för oss att bedöma om möjliga reduktioner är rimliga i förhållande till åtgärderna.

- Förslaget om mobilitetsköp låter mycket spännande och Lund kommer följa genomförandet med stort intresse. Det är dock angeläget att säkerställa att åtgärden är förenlig med PBL och att likställigheten kan säkras.

- Stadsbyggnadskontoret deltar gärna i fortsatt dialog om effekter av mobilitetstjänster och utformning som anges inom arbetsnamnet Mobilitet för Malmö. Som kommuner har vi likartade utmaningar och ofta samma fastighetsutvecklare, och ökad samsyn leder till större enkelhet och bättre resultat.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

I samarbete mellan flera nämnder, förvaltningar och bolag har stadsbyggnadskontoret på uppdrag av kommunfullmäktige fått i uppdrag att se över Malmö stads parkeringsstrategi, vilket resulterat i den föreslagna parkeringspolicy och parkeringsnorm. Parkeringspolicy och parkeringsnormen består av tre delar; policy, norm och fortsatt strategi. Syftet med dessa dokument är att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen på ett sätt som bidrar till stadens mål. Policyn beskriver generella ställningstagande och resonemang. Normdelen anger utgångsvärde för parkeringstalen och fortsatta strategier beskriver strategier och åtgärder som kommer behövas framåt för att få full effekt.

Synpunkter

I nedanstående ärende tar gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden upp de frågeställningar kring parkeringspolicy och parkeringsnorm som bör utreds vidare.

- Tydlighet i vad som är reglerade respektive vägledande
- Tydlighet i roller och ansvar mellan fastighetsägare och hyresgäst
- Tydlighet kring kostnadsfördelning mellan fastighetsägare, hyresgäst och eventuellt tredje part
- Tydlighet avseende nyckeltal och zonindelningar samt hur dessa tagits fram

Vidare efterfrågas redovisning kring redan utförda mobilitetsåtgärder samt resultatet av dessa åtgärder.

Parkeringspolicy

Syfte med parkeringspolicy

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positivt inställd till förslag som i policy och parkeringsnormen ger eller skapar möjligheter till flexibilitet. I den föreslagna parkeringspolicyn och normen finns det områden som förvaltningen ställer sig frågande till. Ett policydokument bör vara vägledande. Den föreslagna parkeringspolicyn upplevs för detaljerad och svårtolkad. Tydlighet saknas gällande verksamhetens roll, kostnader, skyldigheter samt fastighetsägarens ansvar. Risken för ökade kostnader i form av hyreshöjningar går inte att utesluta.

I policydokumentet framkommer det att kostnader för att anordna parkeringsplatser åligger fastighetsägaren. Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden har största delen av sin verksamhet i fastigheter där fastighetsägaren är Malmö stad. Det kan innebära ökade hyreskostnader eftersom hyres-gästen får bära de merkostnader som tillkommer genom anordning av parkering eller andra typer av åtgärder och inköp. En direkt konsekvens i de fallen hyresgästen tar merkostnaden för dessa åtgärder skulle vara en ökad kostnad för gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden utan koppling till verksamhetens behov. Dessa konsekvenser måste tydliggöras och utredas vidare. Vuxenutbildningen berörs inte av detta ärende.

Parkering och angöring vid skolor och förskolor

Som tidigare omnämnts bör policydokumentet vara vägledande för att ge tydlighet. Det uppfattas att flera punkter i policydokumentet är påstående exempelvis på sidan 13 där det står att ”ökad trafik kring skolor medför större osäkerhet och otrygghet för barn och föräldrar” ett annat exempel på detta finns på sidan 18 där det står ”mindre bilkörning i anslutning till skolor skulle minska vårdnadshavarnas stress i samband med hämtning och lämning”. Ett policydokument bör inte innehålla påstående om dessa inte kan styrkas med fakta.

Nämnden anser att det kan finnas andra orsaker som skapar osäkerhet och otrygghet, exempelvis geografisk placering av skolor. För att skapa en säker utemiljö för elever är det viktigt att parkering och angöring utformas utifrån verksamhetens förutsättningar och behov. Det får inte bli så att det skapas normer som i sin tur leder till otrygghet inom trafikmiljön i anslutning till skolor.

Begreppet ”skola” måste förtydligas genomgående i dokumentet. Det finns många detaljer i policydokumentet som gör det svårtolkat och som medför att det blir svårt att implementera i verkligheten. Därför är det nämndens uppfattning att policydokumentet bör ses över och tydliggöras för att vara vägledande.

Mobilitetsåtgärder, Parkeringsavtal och parkeringsköp, Mobilitetsköp och mobilitetspott

När det gäller de föreslagna åtgärderna för att minska efterfrågan på parkeringsplatser genom exempelvis bil- och cykelpool, kollektivtrafikkort och cykelparkering, ser nämnden positivt på de dessa, då de skulle kunna skapa större friyta till skolorna. Nämnden vill dock reservera sig för att detta kommer att skapa ökade kostnader som måste tydliggöras och som inte redovisats i det föreslagna policydokumentet. Det är inte rimligt att verksamheten ska ta dessa kostnader. Det går inte med säkerhet att säga att ekonomiska medel för de föreslagna åtgärderna är lösningen. De

föreslagna åtgärderna kan bidra till att minska efterfrågan på parkeringsplatser men få ökade kostnader för hyresgästen som konsekvens.

De verksamheter gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden bedriver kan på sikt förändras i form av nya politiska direktiv, nya verksamhetsbehov och förändrade lokalbehov. Dessa förändringar kan i sin tur påverka parkeringsbehovet och kostnaderna. Denna frågeställning tas inte upp i den föreslagna parkeringspolicyn. Nämnden efterfrågar ett utökat samarbete inom Malmö stad gällande trafikfrågor kopplat till skolverksamhet.

En utvärdering av konkreta exempel på mobilitetsåtgärder redan utförda i Malmö stad och de slutsatser som dragits utifrån dessa åtgärder är viktigt information för framtida beslut.

Parkörerna och inte andra ska bära kostnaderna

Nämnden efterfrågar en tydligare bild av kostnadernas finansieringsansvar för verksamheterna. Nämnden bedömer att ökade hyreskostnaderna kan bli en direkt konsekvens av olika åtgärder. För att upprätthålla en självkostnadsprincip bör intäkter som fastighetsägaren får för parkeringar och andra åtgärder avspeglas i hyreskostnaden.

Parkeringsnorm

Då gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden inte varit delaktig i att ta fram de föreslagna dokumenten är det svårt att yttra sig om föreslagna parkeringsnormer. En tydlig bild i dokumenten är en övergripande uppfattning att utemiljön, trygghet och säkerhet går före parkeringsmöjligheterna. Nämnden anser vidare att de indelningar och nyckeltal som tas upp i parkeringsnormerna behöver utredas vidare samt nivån på mobilitetsåtgärderna måste förtydligas.

Norm för verksamheter

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden anser att vidareutvecklingen av kollektivtrafiken är en avgörande faktor för att få en minskad biltrafik. Det måste vara enkelt att välja annat färdmedel än bil. Då frågan kring kollektivtrafiken saknas i de föreslagna dokumenten efterfrågar nämnden en plan för kollektivtrafiken bör kopplas till normen.

Fortsatta strategier

Samtliga dokument måste förtydligas gällande konsekvenserna för de olika verksamheterna. Grunderna i dokumenten måste tydliggöras och därefter detaljerna och beskrivningarna av scenarion och konsekvenser. Utifrån förslagen i dokumenten går det inte med säkerhet att påvisa att dessa leder till mindre trafik i anslutning till skolor.

I dokumenten måste det tydligare framkomma vilka riktlinjer som ska styra ansvar och kostnader för verksamheterna. Möjligheten till samutnyttjande av parkeringsplatser är en fråga som inte omnämnts, flera verksamheter skulle kunna använda samma parkeringsplatser beroende på dess geografiska placering och tidpunkten för behoven. I avsnittet blandas det mellan beskrivningar av strategier, uppdrag och fakta vilket gör det svårt att förstå den övergripande strategin.

Reservation (L, M)

Att välja kollektivtrafik framför bilen är ett val som den enskilda individen ska ta. Intentionen med att staden ska prägla av en parkeringsnorm är att det skulle innebära bland annat mindre stress för föräldrar i samband med lämning och hämtning. Moderaterna och Liberalerna är

övertygade om att stressfaktorn är något som de själva kan ta i beaktande och är inte nämndens ensak. Vi tror på att Malmö ska vara en stad för alla, vilket måste inkludera de föräldrar som tar bilen för att lämna sina barn. Framförallt kommer detta leda till ökade kostnader och gör det mindre smidigt att ta sig fram i staden.

Särskilt yttrande (SD)

Gymnasie och vuxenutbildningsnämnden lämnar i sitt remissyttrande en berättigad kritik mot förslaget. Detta instämmer vi i.

Sverigedemokraterna vill dock även lämna detta särskilda yttrande då vi inte kunnat se att ansvariga för detaljplaner och bygglov verkar ta nödvändiga hänsyn till såväl behovet av bil för många människor som till det faktum att de som har möjlighet att färdas på annat sätt skall kunna göra detta på ett trafiksäkert sätt. Man försöker ”önska bort” biltrafiken genom pedagogiska insatser mot föräldrar som tvingas använda bilen för att t.ex. lämna barn på förskolan på väg till sitt arbete som kanske kräver just användning av bil. Det borde inte vara en nyhet för tjänstemän i Malmö Stad som fortfarande har en tjänstebilförmån för vissa befattningshavare.

Det finns alltför många exempel på hur detaljplaner och bygglov innefattar antingen en förhoppning att man skall kunna ”övertala” medborgarna att avstå att använda bil eller där man genom förtätningar tvingar fram allt större mängd av boendeparkering på gatan. När man sen i nya detaljplaner i gamla bostadsområden lägger in publika verksamheter med stort besöksantal försvårar man för såväl de som löst parkering på tomtmark som för tillfälliga besökare.

S.k. Parkeringsavlösen har urartat till ett geschäft där man vid ansökan om bygglov kan visa upp en lösning genom förhyrning, vilken sen visar sig vara ytterst tillfällig.

Stadsbyggnadsansvariga har alltför länge skickat problemen vidare till ansvariga för trafik och gator. Detta har gett en ohållbar situation i Malmö. Det går inte i efterhand att skapa plats och särskilt oroande är situationen kring många förskolor som dessutom byggs ut. Det finns avskräckande exempel på hur förskolor utökas med avdelningar som bussas ut under delar av dagen men där parkering och säker angöring vid förskolan helt saknas. Dessa trafikfaror som man orsakar för de minsta och oskyddade i trafiken motverkar snarare önskan att ställa om till t.ex. cyklande då föräldrar ogärna utsätter sig och de små för ökade risker. Det finns nödvändiga transporter med bil samt leveranser till verksamheter, inkl. t.ex. förskolor, även med tyngre fordon. Detta verkar stadsplaneringen också helt ha missat.

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Arbetsmarknads- och socialnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser positivt på översynen samt förslaget till ny parkeringspolicy och -norm. De nyheter som förslaget innehåller, jämfört med befintlig Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö (2010), främjar på ett tydligare sätt en hållbar mobilitet för Malmöbor och andra som vistas i staden. Nämnden anser att det är angeläget att tryggheten beaktas i frågor som rör parkering. Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv är särskilt viktiga att ta hänsyn till i planering av stadens ytor. Nämnden

understryker vikten av att arbeta för hög tillgänglighet samt möjliggöra mobilitet åt alla Malmöbor.

Yttrande

Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiva till Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm i Malmö stad i sin helhet. Nämnden anser att det är av stor vikt att hänsyn tas till trygghet och tillgänglighet för Malmöbor i arbetet med parkeringsfrågor med ett särskilt fokus på barnrätts- och jämställdhetsperspektiv.

Nämndens överväganden

Hur bedömer ni att detta förslag kommer att påverka er verksamhet?

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är positivt att kommunens egna fastighetsägare får ett tydligare ansvar i att tillgodose parkeringsytta vid de egna verksamheterna och att det ges större möjlighet att påverka mobiliteten.

En förändring i förslaget till ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö är att parkeringsfrågor som tidigare har varit ett hinder för bostadsbyggande ska avlägsnas. Förslaget att möjliggöra byggnation och projekt med låga parkeringstal ger i förlängningen en ökad flexibilitet att möta de reella parkeringsbehov som nämndens verksamheter möter. Då kraven på parkeringstal sänks underlättar det exempelvis etablering av tillfälliga boenden inom nämndens ansvarsområde. Målgruppen för boendena äger eller använder sig oftast inte av bil och det finns därmed inget behov av många parkeringsplatser. Arbetsmarknads- och socialnämnden understryker vikten av att krav ställs på att resultatet av nybyggnation blir billigare bostäder i Malmö för Malmöbon.

Vilka för- och nackdelar ser?

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar förslaget till ny parkeringspolicy- och norm då den uppmuntrar till ökad samverkan mellan kommunens olika förvaltningar och bolag som tillhandahåller parkering. Detta möjliggör ett mer sammanhållet arbete med parkeringsfrågor för en hållbar mobilitet i Malmö. Förslaget underlättar för Malmöbor och andra som vistas i staden att skapa hållbara resvanor, exempelvis genom att välja kollektivtrafik eller cykel framför egen bil eller att öka tillgängligheten till cykelparkeringar och hyrcykelstationer. Nämnden instämmer i att en hållbar mobilitet främjas av den ökade flexibiliteten i parkeringsnormerna samt av att kraven och förväntningarna på fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering förtydligas och skärps.

Det är positivt att staden testar olika verktyg för parkeringslösningar och mobilitet såsom prissättning och reglering. Arbetsmarknads- och socialnämnden ser det nya förslaget på så kallade mobilitetsköp som en god lösning som främjar en hållbar utveckling. Pengarna som fastighetsägare avsätter för mobilitetsköp ska användas till att minska parkeringsbehovet genom åtgärder som långsiktigt förbättrar mobiliteten kring fastigheten.

Vilka förbättringsförslag kan ni ge?

Trygghet i det offentliga rummet är en central och aktuell fråga för Malmöbor. Otrygghet vad gäller parkeringsfrågor lyfts på flera sätt i samhället, både att vistas till fots eller fordonsburen och utifrån hur säkert det kan upplevas att parkera och lämna sitt fordon på parkeringsplatsen. Otrygghet kan även uppstå i områden där bilar parkerar på gång- och cykelvägar. Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är viktigt att både i det kortsiktiga och långsiktiga arbetet inkludera trygghetsaspekten i parkeringsfrågor. Ett barnrättsperspektiv

tillsammans med kunskaper och erfarenheter av barn och ungas upplevelser samt ett jämställdhetsperspektiv är särskilt viktiga att beakta i det arbetet.

Tillgänglighet och möjlig mobilitet i det offentliga rummet är väsentligt för alla Malmöbor. Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar därför förslaget som förordar flexibilitet och olika zoner, vilket grundar sig i en förståelse för att förutsättningarna ser olika ut beroende på var i Malmö man bor och vilken livssituation man har. Tillgänglighet och mobilitet har ekonomiska förtecken vilket har en påverkan på alla de familjer och barn som lever i ekonomisk utsatthet i Malmö. Därav är förslag om cykelpooler och andra nästan helt kostnadsfria mobilitetslösningar viktiga.

Har vi missat någon väsentlig aspekt som har stor betydelse för er verksamhet?

Just nu pågår en förstudie i Malmö kring integrerade mobilitetstjänster för en jämlikare tillgänglighet. Resultatet från denna studie kan ge ny information som har bäring på parkeringsfrågor. Arbetsmarknads- och socialnämnden föreslår därför att resultatet från studien tas tillvara i det fortsatta utvecklingsarbetet kring parkeringspolicy och -norm.

Reservation (L, M)

Vi moderater och liberaler anser att remissförslaget negativt påverkar utvecklingen av Malmös möjligheter i framtiden. Malmö är idag en handelsstad där de flesta privatanställda har en anknytning till olika delar av handel med tjänster och produkter. Vi ser också att många av de första jobben är inom butik- och restaurangnäringarna.

Nyproduktion av bostäder utan krav på parkeringsmöjligheter skapar arbetsmarknadsmässiga inläsningseffekter. Idag ökar flexibiliteten på arbetsmarknaden, fler byter arbetsplats oftare och behov av snabba omställningar ger att boende behöver kunna ha friheten att själva välja transportsätt utifrån givna förutsättningar. Vi kan inte utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv acceptera att Malmöbor får tacka nej till tjänster som innefattar behov av bil eller tjänstebil beroende på inskränkta parkeringsnormer. Vi ser med oro att Malmö tappar skattekraft om Malmöbor väljer att flytta till kranskommuner som har en positivare syn på flexibilitet än vad föreslagen parkeringsnorm förordar.

Vi ser även att parkeringsstrategin skapar en ojämlikhet med högre parkeringskostnader som drabbar äldre och mindre bemedlade medborgare. Den allvarligaste kritiken i reservationen är dock parkeringsstrategin för Malmö centrum. Förslagen hänvisar till en föråldrad och ogenomtänkt utredning "Mobilitet Malmö". Utredningen som parkeringspolicyn hänvisar till bygger på felaktigheter om utsläpp från biltrafiken och bristfälliga ideologiska och föråldrade antagande om hur framtidens trafik kommer att se ut med spårvagnar.

Vi befinner oss i högkonjunktur och den svenska kronan har fallit 20 % i värde vilket har gynnat gränshandeln, ändå har vi ett 50 tal tomma butikslokaler längs våra gågator. Malmö har redan genom "mobilitet Malmö" skapat hinder för cityhandelns möjligheter till utveckling och arbetstillfällen.

Parkeringspolicyn tar inte tillräcklig hänsyn till utredningar och fakta om hur tillgängligheten påverkar handeln och besöksnäringen i Malmö. Vi hänvisar till examensarbete från LTH Lunds Tekniska Högskola och fakulteten Fastighetsvetenskap ISRN /LUTVDG/TVLM/14/5312 SE som jämförde intäkterna i handeln mellan en parkeringsplats för bil jämfört med 6 cykelpatser i Göteborg och resultatet visar stor skillnad för cityhandeln.

En parkeringsplats på Kungsgatan i Göteborg gav 375 000kr i handel per år jämfört med 6 cykelplatser som gav 195 000kr.

Kungstorget i Göteborg gav 1 617 000 kr i handel per bilplats Motsvarade för 6 cykelplatser gav 1 348 000 i handel.

Ovan förutsättningar ger att Malmö förlorar ett arbetstillfälle per två bilplatser när dessa omvandlas till 12 cykelplatser i gatumark!

Slutsats i reservationen är parkeringspolicy Malmö påverkar väsentligt arbetsmarknaden genom att begränsa möjligheterna för tillgänglighet, flexibilitet och handel och vi kan anta att motsvarade förhållande i Göteborg även gäller för Malmö.

Med ovanstående resonemang anför vi reservation.

Reservation (SD)

Vi Sverigedemokrater delar inte den trafikpolitik som Mp och S bedriver i Malmö. Vi tror på en levande stad och stad som är tillgänglig för alla och även biltrafikanter. För ett levande näringsliv och centrum är Malmö med våra resurssvaga invånare, kraftigt beroende av att personer utanför Malmö kan besöka vår stad.

Då vårt yrkande inte fått majoritet, reserverar vi oss mot detta beslut.

Funktionsstödsnämnden

Funktionsstödsnämnden lämnar följande yttrande:

Sammanfattning

Funktionsstödsnämnden ombetts yttra sig över Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och norm. Nämnden är positiv till förslaget, men vill särskilt betona vikten av angöring och bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga samt att tillgänglighetsaspekterna för aktuell målgrupp beaktas genomgående vid detaljplanläggning, m.m.

Yttrande

På uppdrag av kommunfullmäktige har en översyn av Malmö stads samlade parkeringsstrategier gjorts och förslag på ny parkeringsnorm, parkeringspolicy och fortsatta strategier har tagits fram. Dokumentet består av tre huvuddelar med förslag på arbetssätt och riktlinjer;

- Policydelen beskriver generella inriktningar och resonemang, hur processen ser ut vid planläggning och bygglov samt för när kommunen i olika roller anordnar parkering.
- Normdelen anger parkeringstalen för olika fall och hur behovet av parkering beräknas för olika byggprojekt i staden. Parkeringsnormerna är flexibla.
- Fortsatta strategier med åtgärder som kommer att behövas framåt i tiden för att nå full effekt.

Funktionsstödsnämndens synpunkter

Funktionsstödsnämnden ansvarar för insatser inom ramen för LSS (lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade), insatser inom socialpsykiatri till vuxna samt insatser till barn med fysiska funktionsnedsättningar eller svår somatisk sjukdom. Funktionsstödsnämnden finner

förslaget väl genomarbetat och ställer sig positiv till att det tagits ett samlat grepp om Malmö stads parkeringsstrategier, parkeringsnorm och parkeringspolicy. Nämnden finner det också positivt att framtagandet av policyn har skett förvaltningsövergripande och i samarbete med parkering Malmö, vilket möjliggör bättre förutsättningar för en god stadsutveckling och planering. Vidare anser nämnden att det finns ett genomgående hållbarhetsperspektiv i förslaget vad avser social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet samt att angivna strategier, m.m. bidrar till att uppnå stadens mål. Nämnden finner det positivt att normdelen är flexibel för att på så vis kunna anpassa antalet parkeringsplatser utifrån varierande förutsättningar såsom geografiskt läge och aktuella mobilitetsåtgärder. Flexibiliteten har också positiva effekter på bostadsbyggande, näringsliv och miljö. Nämnden vill också särskilt lyfta problematiken med att parkeringstillstånd för rörelsehindrade ibland missbrukas eller säljs på den svarta marknaden och vill därför betona vikten av en fungerande tillståndshantering och en enkelhet vad avser att spärra försvunna parkeringstillstånd. Funktionsstödsnämnden yttrar sig nedan främst utifrån nämndens verksamhetsområde och de aspekter som faller inom ramen för nämndens uppdrag.

Funktionsstödsnämnden vill särskilt betona vikten av angöring och bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga samt att tillgänglighetsaspekterna för aktuell målgrupp beaktas genomgående vid detaljplanläggning, bostadsbyggande m.m. Det avser exempelvis åtkoms-ten till publika lokaler, verksamheter, arbetslokaler och bostadshus, m.m. Flertalet av nämndens brukare är dagligen i behov av färdtjänst för att kunna ta sig till arbete och/eller aktiviteter. Det är därför viktigt att betona att det inte enbart rör sig om möjligheten till parkering utan också möjligheten för färdtjänst att nå dessa lokaler och att dessa aspekter beaktas kontinuerligt. Tillgänglighetsaspekterna är också viktiga att beakta i samband med mobilitetsåtgärder där exempelvis antalet parkeringsplatser reduceras väsentligt. Staden och dess utbud ska vara tillgängligt för alla och det är därför särskilt viktigt att beakta personer med nedsatt rörelseförmåga när det gäller särskilda besöksmål såsom bibliotek, idrottsanläggningar, vårdcentraler och sjukhus.

I förslaget till parkeringsnorm anges boende för personer med vissa funktionsnedsättningar under rubriken Kategoriboenden. Enligt förslaget bedöms det finnas behov av besöksparkering och parkering för anställda för denna boendeform. Nämnden vill i detta sammanhang lyfta att det behöver ägnas särskild uppmärksamhet för angöring. I övrigt ställer sig nämnden generellt positiv till förslaget om att samordna angöring med andra grupper eller att samordna platsen för angöring med bilplats för personer med nedsatt rörelseförmåga om möjlighet finns.

Sammanfattningsvis ställer sig funktionsstödsnämnden positiv till förslaget, men vill särskilt betona vikten av angöring och bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga samt att tillgänglighetsaspekterna för aktuell målgrupp beaktas genomgående vid detaljplanläggning, med mera.

Reservation (L)

Liberalerna i funktionsstödsnämnden har en del synpunkter och kritik utifrån nämndens verksamhetsområde och de aspekter som faller inom ramen för nämndens uppdrag.

Vi anser att det är beklämmande att man i föreslagen Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för Malmö under avsnittet Fortsatta strategier inte alls har med någon redovisad strategi gällande parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga, vilket är särskilt anmärkningsvärt med tanke på den nödvändiga förändringen av systemet med de särskilda parkeringstillstånden för personer

med nedsatt rörelseförmåga. Liberalerna i funktionsstödsnämnden förutsätter att eventuella förändringar av detta system först skickas ut på remiss till vår nämnd.

Vi vill även betona att tillgänglighetsaspekterna inte har beaktats i tillräckligt hög utsträckning då antalet parkeringsplatser planeras att reduceras väsentligt. Att generellt få fler Malmöbor att lämna bilnycklarna hemma och istället ta cykeln, eller hoppa på bussen, eller gå till fots är ett lovvärt mål, men för många Malmöbor med nedsatt rörelseförmåga är deras bil ett tillgänglighetshjälpmedel som möjliggör en mobilitet som för dem inte är möjlig med cykel, buss, eller till fots. Detta måste genomgående beaktas istället för att dra alla bilägare, utan tillräcklig hänsyn till funktionsvariationer, över samma kam. Tillgänglighet är en rättighetsfråga och förutsätter att man konsekvent och på ett mer genomarbetat sätt analyserar och redovisar tillgänglighetsaspekterna. När det gäller angöring, som är särskilt viktig för våra brukare som använder färdtjänst, och bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga, saknas det ett tydligt tillgänglighetsperspektiv i föreslagen Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för Malmö.

Malmö stads tillgänglighetsperspektiv gällande personer med funktionsvariationer lämnar mycket övrigt att önska.

Reservation (M)

Underlaget i ärendet är inte korrekt. Kommunstyrelsen hänvisar till deras AU beslut 2018-02-29. (Rätt datum skall nog vara 2018-01-29) där det beslutas i § 47 att remissen skall skickas till Miljönämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden och Parkering Malmö. Det finns inget beslut om att remissan skall skickas till Funktionsstödsnämnden.

Således har KS AU beslutat att uppdra åt tre nämnder att besvara remissen. Det saknas därmed möjlighet att besvara den remiss som nu är ute eftersom detta är en enskild tjänsteman på SBK som sänt ut dem, och inte på uppdrag från KS.

Eftersom underliggande handlingar inte är korrekta deltar vi inte i beslutet.

Då den styrande minoriteten inte tar hänsyn till detta utan ändå lämnar ett yttrande så lämnar vi en reservation.

Reservation (SD)

Att lösa de parkeringsproblem som den styrande minoriteten själv skapat är inte enkelt. Det är enklare att lösa det i sin linda och inte i efterhand. Att cykla och gå till allt i Malmö är en trevlig tanke. Det hade varit mycket trevligare om Malmö var en liten by. Att gå och cyklar fungerar inte för alla. Därför måste det göras plats för att i staden kunna använda bilen och då även med parkeringsplatser. Den nya policyn av den styrande minoriteten visar inget åt det hållet.

Sverigedemokraterna motsätter sig införandet av en ”mobilitetsnorm”. Vi stödjer inte alls den rödgröna minoritetens trafikpolitiska visioner. Parkeringsstrategin, - policyn och - normen är baserade på diverse strategiska dokument inom Malmö stad, som vi reserverar oss emot.

Häxjakten på bilister i Malmö är inget annat än ett sätt för de styrande att suga ut varenda krona från alla som har bil för att på så vis stadga upp stadskassan. Något annat skäl är ren och skär lögn.

Återinför det sunda förnuftet, sänk p-avgifterna. Gör det möjligt att åter igen leva och verka i Malmö.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet har enligt oss utsatt bilar och bilister till deras stora fiende i stadsplaneringen. Bussfiler byggs, vägar görs smalare med gupp och annat hinder och priser på parkeringar ökar.

I Sverigedemokraternas skuggbudget för Malmö, som finns på vår hemsida, föreslår vi bland annat att införa avgiftsfri betalning med P-skiva på helger. Detta för att helt enkelt göra det mer attraktivt att handla i city istället för att åka till andra kommuner eller köpcentrum utanför staden.

Tyvärr är Sverigedemokraterna varken med i styret i Malmö eller fungerar som vågmästare, därför har vi svårt att påverka trafiksituationen i nuläget. Om vi fortsätter växa och får inflytande kommer också våra förslag för en förbättrad trafik få inflytande på politiken. Men i nuläget är det svårt att förändra, S och MP har ett starkt grepp om styret.

Vi yrkade på avslag till förslaget. Då vårt yrkande inte fick majoritet, reserverar vi oss mot detta beslut.

Naturskyddsföreningen och Föreningen Bilfria Gator Malmö

I stort utgör remissen om den nya parkeringspolicyn en sympatisk läsning med många goda idéer och diskussion kring hur bilanvändande och parkering kan förändras i samband med om- och nybyggnation.

Vi tycker däremot att liknande idéer och diskussion saknas avseende förändring bland den redan befintliga byggnationen, exempelvis i innerstaden.

För många parkeringsplatser...

P-normen minskar antalet parkeringsplatser vid ny- och ombyggnation och påverkar inte redan befintlig byggnation, exempelvis i innerstaden. Där är bilen det dominerande inslaget i gaturummet och upptar stor yta, i rörelse såväl som parkerad. Denna yta har ett stort värde, direkt mätbart utifrån markpriser men även utifrån bilden av en attraktiv stadsmiljö där bilen tar minimal/ingen plats.

- Vi tycker att antalet gatuparkeringsplatser ska reduceras.

En reduktion av gatuparkering är ett effektivt sätt att dirigera parkörer till exempelvis parkeringshus.

För billigt...

I remissen nämns en framtida utredning av parkeringstaxor. Vi tycker att den borde gjorts innan den nya p-normen utformades, eftersom parkeringstaxan är så avgörande för hur parkörer resonerar. Något som påverkar parkeringstal och därmed P-normen.

Eftersom parkeringstaxorna på allmän platsmark i nuläget ej är marknadsmässiga subventioneras parkering, något som alla stadens invånare bekostar men endast de parkerande kan nyttja.

- Vi tycker därför att parkeringstaxan ska höjas och att parkörerna ska bära parkeringens verkliga kostnad.

Genom att lyfta subventioneringen blir kostnaden för parkering mer rättvist riktad mot parkören.

Överflödiga parkeringsplatser

I remissen ges zon 1 p-norm "0" vid hög andel mobilitetsåtgärder. Något som är uddlöst då det ej sker så stor nybyggnation i denna zon.

Med tanke på Malmös relativt lilla storlek borde även zon 2 ges möjlighet till p-norm "0". I zon 2 sker mer nybyggnation varvid p-normen får större positiv effekt avseende färre parkeringsplatser. Dessutom planeras zon 2 att övergå i zon 1 i framtiden (2020-2035), och då kommer nybyggda parkeringsplatser i dessa områden vara överflödiga.

- Vi tycker att zon 2 ska ges möjlighet till p-norm "0"

Parkering i innerstaden

I remissen behandlas boendeparkering och en önskan att parkörer lämnar sina bilar parkerade istället för att bilpendla. Detta lämnar problemet kring bilens anspråk av yta och ytans kostnad olöst. Därtill inbjuds till ett bilanvändande där bilar står parkerade hela veckor för att endast användas på helgen, vilket är ett ineffektivt utnyttjande av ytan till ett för lågt pris.

- Vi tycker att boendeparkering ska kosta under dygnets alla timmar, alla dagar om året.

Jernhusen

Jernhusen utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Jernhusen vill bidra till att skapa en hållbar utveckling genom att underlätta för fler att välja att resa kollektivt och välja järnvägen för sina godstransporter. I Malmö äger och utvecklar Jernhusen bl a stationsområdena kring Malmö Centralstation och Östervärns station.

Jernhusen har tagit del av remissutgåvan till Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för Malmö. Jernhusen delar Malmö stads övergripande strategier att Malmö ska växa genom förtätning och med bebyggelsekoncentration vid kollektivtrafiknoder. Det gör att fler människor kan använda kollektivtrafiken till och från sina arbetsplatser och bostäder. Vi anser dock att de i översiktsplanen så tydligt utpekade strategierna inte fullt ut återfinns i Parkeringspolicyn, bl a i zonindelningen.

Parkeringspolicy

Policyavsnittet är för omfattande. Genom den ordrika texten med resonemang, förklaringar och exempel blir det oklart vad egentligen policyn är. Delar av materialet finns redan i Malmös TROMP. En samordning av benämningar bör eftersträvas, exempelvis bör "huvudgator" ersättas av "stadshuvudgator" enligt TROMP. För att kunna förverkliga visionen om den täta och attraktiva staden är en samordning av användningen av gaturummet nödvändig. Entréer mot gata, butiker i bottenplan osv ställer krav på utformning av både gaturum och kvartersmark. På sidan 11 förs ett resonemang om detta. Jernhusen anser att angöring och korttidsparkering på allmänplatsmark i vissa fall bör kunna ersätta kravet på att detta anordnas på kvartersmark, vilket annars riskerar att leda till ett ineffektivt markutnyttjande.

Mobilitetsåtgärder är ett bra sätt att uppmuntra alternativa färd sätt. Vilken typ av mobilitetsåtgärder och hur de ska bedömas känns dock oklart i policyn. Särskilt oklart blir det i kombination med Mobilitetsköp och Mobilitetsspott. Ambitionen är god, men i dagsläget känns

policyn för hur detta ska tillämpas oklar. Innan det går att ta ställning till detta behöver det ytterligare utvecklas.

I tidigare utgåva av Parkeringspolicyn fanns ett avsnitt om pendlar- och infartsparkeringar. Jernhusen anser att den typen av bilparkering bör anordnas kring kollektivtrafiknoder där omlandet är stort och glest. I centrala lägen bör denna typ av bilparkeringar inte anordnas, då det riskerar att driva onödig biltrafik till stadens centrala delar och därmed motverka syftet att prioritera andra trafikslag än bil. Ett sådant avsnitt bör tillfogas policyn.

Parkeringsnorm

Jernhusen anser att det är bra med en viss flexibilitet i parkeringsnormen. Såsom normen nu är föreslagen är den dock inte bara flexibel utan även otydlig. Exempel på otydligheter som kan leda till tolkningsproblem är zonindelningen och bedömning av omfattningen av mobilitetsåtgärder. Indelningen av mobilitetsåtgärder i låg, mellan eller hög utan att definiera vad som avses känns mycket oklar. För oss som utvecklar stadsdelar och fastigheter behövs en tydlighet och förutsägbarhet.

Vad gäller normen för cykelparkering för verksamheter förefaller det lite märkligt med den stora skillnaden mellan zonerna. Användningen av cykel till sin arbetsplats beror bl a på närheten till arbetsplatsen och möjligheterna till att exempelvis använda kollektivtrafik, i bägge fallen som alternativ till bil. Jernhusen anser att skillnaderna för cykelparkering mellan olika zoner bör vara mindre, och normen förefaller hög i de centrala zonerna.

Fortsatta strategier

På flera ställen i remissdokumentet hänvisas till ”Mobilitet för Malmö”. Det dokumentet har inte ingått i remissmaterialet och det är därför omöjligt att ta ställning till de delar där hänvisning till det dokumentet görs.

Sammanfattningsvis konstaterar Jernhusen med glädje att Malmö stads visioner om ett hållbart resande, där kollektivtrafiken har en viktig roll, sammanfaller med Jernhusens mål. Däremot är förslaget till Parkeringspolicy och Parkeringsnorm så otydligt utformat att det inte fullt ut går framgår om remissförslaget leder mot det målet.

Peab Bostad

Peab tackar för förtroendet för att lämna ett remissyttrande gällande parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Nedan finner ni våra samlade synpunkter.

Peab anser att det inte är tydligt hur de olika mobilitetsåtgärderna påverkar p-normen, vilket kan leda till subjektiva bedömningar och variationer mellan projekten. Vi efterfrågar riktlinjer på vad allmänt vedertagna åtgärder kan ge för effekt på p-normen och vill föra en djupare diskussion med handläggaren i de fall där nya förslag uppkommer.

Peab efterfrågar även en tydlighet för vad som gäller vid angöring av huvudgator/lokalgator för räddningsfordon. I dokumentet nämns endast angöring av gods- och avfallsfordon. Backrörelser bör undvikas i största möjliga mån men om vi ska hålla kostnaderna nere, bör backrörelser kunna tillåtas om det ej är möjligt att lösa på ett annat kostnadseffektivt sätt.

Vi anser det är bra att handikapplatser kan samnyttjas samt att det finns möjlighet att placera dem på allmän platsmark.

Om en lägre p-norm ska leda till en lägre byggkostnad, krävs att kostnaderna för föreslagna mobilitetsåtgärder ej överskrider kostnaden för uppförandet av själva parkeringsplatsen, vilket måste säkerställas.

Peab efterfrågar att det tydligt ska framgå att det är s.k. ljus BTA som avses för beräkning av p-norm.

Att premiera ett längre avstånd till p-hus blir komplext då det är svårt att säkerställa att parkering då kan lösas. Peab anser att man bör säkerställa p-normen i detaljplaneskedet i så stor utsträckning som möjligt. I nybyggnadsområde bör p-platser reserveras för byggnation, så att inte andra parter kan köpa p-lösen eller att p-lösen i parkeringshus kan avvisas.

Peab är negativ till förslaget gällande ”mobilitetspott”, då vi ser en risk att vi hädanefter alltid måste använda mobilitetspotten för att få rätt antal platser. Det finns en fastlagd p-norm med åtgärder som medger ett undantag vilket bör räcka. Ser man att det ger för stora effekter och att projekt inte kommer att bli av p.g.a. att p-normen inte kan uppfyllas, bör p-normen för det aktuella området kunna ses över.

Vi anser att samnyttjande av p-platser bör ge en positiv inverkan på p-normen. Vi anser också att det är svårstyrt och komplext att på ett rättvist sätt fördela kostnaderna för uppförandet av parkeringsplatser till dem som väljer att leva med bil.

Peab ställer sig negativ till förslaget att 5% av p-platserna initialt ska installeras med laddningsmöjlighet, att 15% ska vara förberedda för laddning och att dessa åtgärder inte ska ha någon inverkan på p-normen. Vi anser att detta är en teknisk lösning som fastighetsägare/byggherrar åläggs, vilket ligger utanför BBR:s krav.

Peab saknar åtgärder för att uppmuntra samordnade bilpooler. Vi anser att det hade varit en fördel för alla parter och ger en större användning och tillgång på bilpoolplatser samt tryggare sådana.

Vi menar att p-cykelnormen bör vara möjlig att påverka genom mobilitetsåtgärder. Gällande krav på lättillgängliga cyklar, anser Peab att avsaknaden av riktlinjer på vilka mått, utformning, placering och på vad som är lättillgängligt innebär en uppenbar risk för subjektiva bedömningar vilket bör undvikas.

Att öka kravet på tillgänglig cykelplats ställs till 40%, tidigare 1 per lgh, ser vi som problematiskt. Peab anser det är svårt att ytterligare öka antalet cykelparkeringar eftersom vi redan i dagsläget har svårt att lösa cykelparkering på ett fördelaktigt sätt i bl.a. förtätningsprojekt. Vi tycker även att införandet av en kvot för ”platskrävande cyklar” är ett krav på teknisk lösning som inte faller under BBR-kraven.

Peab anser inte att kostnaden för p-lösen ska öka. Vi bygger högre och tätare och har svårt att hitta lösningar för allt som ska inrymmas inom en fastighet. I dagsläget har vi redan väldigt höga kostnader för p-lösen och ser inte att det finns utrymme för att höja detta mer. Vi ser däremot positivt på utvecklingen som innebär främjandet av andra typer av transportmedel, så som utökad kollektivtrafik mm.

Peab menar slutligen att zonindelningen bör ses över så att t.ex. delar av Dockan och Hyllie kommer att ligga utanför zon 1. Dockan och Hyllie har idag fördelaktiga kommunikationslägen, både till centrala Malmö och vidare samt till Kastrup och Köpenhamn.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade den 20 mars 2018 att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Servicenämnden ställer sig kritisk till delar i förslag om ny parkeringspolicy och -norm för Malmö stad. Förslaget ställer höga krav på markägare, vilket ofta genererar merkostnader för kommunen själv. Servicenämnden ställer sig frågande till flertalet beräkningar av nyckeltal. Dokumentet har en hög detaljeringsnivå, vilket lämpar sig mindre bra för ett policydokument enligt Malmö stads riktlinjer för styrdokument. Policyn tar upp att parkeringsfrågan bör hanteras inom detaljplaneringen i så stor utsträckning som möjligt, vilket servicenämnden är positiv till.

Yttrande

Syfte med en parkeringspolicy

I syftet med parkeringspolicyn beskrivs att det åligger fastighetsägaren att anordna parkering som ska belastas fastighetsägaren och inte på en redan ansträngd kommunal budget. Servicenämnden bygger på uppdrag av beställande nämnder, vilket innebär det att kostnaden för att anordna parkeringar påverkar kommunen och beställaren genom hyreskostnaden. Därtill anser nämnden inte att en policy bör värdera om en kommunal budget är ansträngd eller inte, utan istället beskriva principer och ge vägledning för hur kostnader hanteras.

Generella ställningstaganden

Servicenämnden välkomnar att det görs utredningar om parkerings- och mobilitetsutredningar i tidigt skede. Dock behövs det en tydligare förklaring om vad en parkerings- och mobilitetsutredning innebär i ett planprogramsskede.

Parkering och angöring vid skolor och förskolor

Många av de krav som ställs på parkering vid skolor och förskolor måste lösas i detaljplanen. Parkering på skolan eller förskolan bör framgå av illustrationsbilden.

Det behövs en tydligare redogörelse för hur situationer ska hanteras när parkeringsbehovet ställs mot andra krav, som till exempel friyta. Detta gäller även cykelparkeringar som upptar stora ytor av kvartersmarken. Framöver kan det tänkas att cykelparkeringarna tar allt större plats i anspråk, med tanke på ett ökat användande av lådcyklar.

Parkeringsplanering i detaljplan

Servicenämnden stödjer att parkeringsplanering definieras i detaljplanerna. Om parkeringsfrågan kommer in först i projekteringskedet kan det vara svårt att tillgodose behoven. I samband med att markägaren tar fram en mobilitetsplan bör fastighetskontoret/LiMa bevaka att parkeringsfrågan tillgodoses. Beställande nämnd beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas inom detaljplaneområdet vilket utgör underlag och skapar förutsättningar för att tillgodose parkeringar redan i detaljplanering.

Mobilitetsåtgärder - Parkeringsavtal och parkeringsköp - Mobilitetsköp och mobilitetspott

Servicenämnden ser övergripande positivt på mobilitetsåtgärder, parkeringsavtal och parkeringsköp samt mobilitetsköp och mobilitetspott. Det kan dock innebära en ökad kostnad för hyresgästen, då åtgärderna och inköpen vanligtvis blir hyresgrundande. Servicenämndens hyresgäster är oftast Malmö stads nämnder.

Av policyn framgår inte när i tiden mobilitetspott kan bli aktuellt.

Effekten måste nå de slutliga användarna

Övergripande är det genomgående mycket svårt att utläsa vad konsekvenserna blir för de verksamheter som ska omfattas av de olika åtgärder som policyn föreslår. Det framgår inte heller i delen som ska beskriva konsekvenser.

Förtydligande angående skola, förskola och fritidsanläggningar

Frågorna om verksamheternas parkeringsbehov bör lösas innan projektstart. Det hänvisas i texten till verksamhetsplan, vilket borde vara verksamhetsbeskrivning som avses.

Parkeringsnorm

Flexibel norm

Servicenämnden ser positivt på en norm som är flexibelt utformad.

Norm för verksamheter - Skola och förskola

Servicenämnden vill påpeka att det är svårt att utläsa hur Låg, Medel och Hög (omfattning av mobilitetsåtgärder) bedöms. Det behöver också klargöras hur bedömningen görs om parkeringen delas med andra verksamheter som omfattas av andra nyckeltal.

Gällande zonindelning, BTA-nyckeltal och spannet på cykelplatser för anställd, vårdnadshavare och elever, behöver redogöras tydligare hur slutsatserna och nyckeltalen har beräknats. Det gäller även för beräkning av bilplatser och korttidsparkering. Servicenämnden ifrågasätter också om det är rimligt att man utgår från BTA och inte faktisk personbelastning av fastigheten.

Fortsatta strategier

Det framgår att mobilitetsköp syftar till att skapa möjlighet för beviljande av bygglov för mindre projekt. Det behöver förtydligas om vad som avser ett mindre projekt. I täta områden, där det finns begränsat med plats för de planerade verksamheterna, bör staden kunna lösa centrala mobilitetsfunktioner. Det skulle sänka kravet på varje enskild fastighetsägare i området. Servicenämnden ställer sig kritiska till att mobilitetsköp och parkeringsköp löser utmaningarna och understryker att parkeringsbehovet bör vara löst redan i detaljplanen.

Konsekvenser och Bakgrund

Servicenämnden ställer sig kritisk till bedömningen gällande mobilitetsåtgärder. Det framgår inte om de åtgärder som planeras rankas som låg, medel eller hög eller om den är tillräcklig. Bedömningsgrunderna upplevs också som varierande utifrån vem som är handläggare för ärendet. Servicenämnden efterfrågar en konsekvensbeskrivning gällande bedömningen av mobilitetsåtgärderna.

Enligt Malmö stads riktlinjer för utformning av styrdokument ska en policy beskriva grundprinciperna för organisationens handlande inom ett visst område. En policy ger inte några fasta regler, utan principer som vägledning för bedömning från fall till fall. Det kan därför ofta vara lämpligt att konkretisera policyn genom till exempel riktlinjer. Servicenämnden anser att mycket av den detaljerade informationen i parkeringspolicyn bör hanteras i andra typer av styrdokument då den höga detaljeringsgraden gör det svårt att efterleva och realisera policyn. Servicenämnden menar att förslaget till ny parkeringspolicy skapar många frågor och är svår att följa i praktiken i dagsläget.

Reservation (L, M)

Det finns många frågor som intresserar malmöborna och vissa mer än andra. En fråga som många talar om och har synpunkter på är stadens parkering. Liberalerna och Moderaterna anser därför att frågan bör behandlas mer öppet än vad strategin för de styrande visar. Deras planer är att alla diskussioner och beslut skall tagas inom de stängda dörrarna och sedan får malmöborna rätta sig efter vad de kommer fram till.

Liberalerna och Moderaterna vill istället att vi ska låta de som bor i vår stad komma till tals och få säga sin syn och komma med sina idéer. Sedan ska naturligtvis politiken ta beslutet, men efter en öppenhet som tyvärr de styrande aldrig vill testa.

Med andra ord vågar de inte testa sin politik under mandatperioden, vilket Liberalerna och Moderaterna beklagar.

Reservation (V)

[NN] reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande; att servicenämnden ställer sig bakom parkeringspolicyn men inte parkeringsnormen.

Särskilt yttrande (SD)

Servicenämnden lämnar i sitt remissyttrande en berättigad kritik mot förslaget. Detta instämmer vi i.

Sverigedemokraterna vill dock även lämna detta särskilda yttrande då vi inte kunnat se att ansvariga för detaljplaner och bygglov verkar ta nödvändiga hänsyn till såväl behovet av bil för många människor som till det faktum att de som har möjlighet att färdas på annat sätt skall kunna göra detta på ett trafiksäkert sätt. Man försöker ”önska bort” biltrafiken genom pedagogiska insatser mot föräldrar som tvingas använda bilen för att t.ex. lämna barn på förskolan på väg till sitt arbete som kanske kräver just användning av bil. Det borde inte vara en nyhet för tjänstemän i Malmö Stad som fortfarande har en tjänstebilsförmån för vissa befattningshavare.

Det finns alltför många exempel på hur detaljplaner och bygglov innefattar antingen en förhoppning att man skall kunna ”övertala” medborgarna att avstå använda bil eller där man genom förtätningar tvingar fram allt större mängd av boendeparkering på gatan. När man sen i nya detaljplaner i gamla bostadsområden lägger in publika verksamheter med stort besöksantal försvårar man för såväl de som löst parkering på tomtmark som för tillfälliga besökare.

S.k. Parkeringsavlösen har urartat till ett geschäft där man vid ansökan om bygglov kan visa upp en lösning genom förhyrning, vilken sen visar sig vara ytterst tillfällig.

Stadsbyggnadsansvariga har alltför länge skickat problemen vidare till ansvariga för trafik och gator. Detta har gett en ohållbar situation i Malmö. Det går inte i efterhand att skapa plats och särskilt oroande är situationen kring många förskolor som dessutom byggs ut. Det finns avskräckande exempel på hur förskolor utökas med avdelningar som bussas ut under delar av dagen men där parkering och säker angöring vid förskolan helt saknas. Dessa trafikfaror som man orsakar för de minsta och oskyddade i trafiken motverkar snarare önskan att ställa om till t.ex. cyklande då föräldrar ogärna utsätter sig och de små för ökade risker. Det finns nödvändiga transporter med bil samt leveranser till verksamheter, inkl. t.ex. förskolor, även med tyngre fordon. Detta verkar stadsplaneringen också helt missat.

Cykelfrämjandet

Låt oss först konstatera att den föreliggande översynen av parkeringsstrategier samt parkeringspolicy och – norm har utförts synnerligen grundligt!

Parkeringsstrategi är ett av de kraftfullaste verktygen som finns för att styra folks resvanor!

Det är också glädjande att konstatera att cykelparkering har fått stort utrymme i utredningen.

Dock kan konstateras att om man läser hela remissen i en följd, finner man många upprepningar som kanske skulle ha kunnat minimeras.

Sidan 30, parkering och angöring vid skolor och förskolor

Redan idag ingår det i skolornas uppdrag att i undervisningen ta upp trafik, i mån av tid och möjligheter. De flesta skolor anser sig inte hinna med detta, och de som gör det har någon i personalen eller ledningen som brinner för just trafikfrågorna. Att lägga ytterligare uppdrag på skolorna tycks därför vara en svårframkomlig väg.

Parkering och angöring på kvartersmark

Det står inget i utredningen om hur parkeringsplatser skall fördelas mellan de boende.

Under senare tid har vi uppmärksammat att tillgängliga parkeringsplatser i första hand tilldelas de som har störst lägenhet! Det kan i förlängningen innebära att personer som efter pensioneringen av ekonomiska skäl väljer att flytta in i en mindre lägenhet, inte tilldelas en bilparkering! Detta är inte acceptabelt!

Sidan 16, Mobilitetsköp och mobilitetspott

Man ställer sig onekligen frågan, vart tar bilarna vägen under tiden Parkering Malmö löser frågan med hjälp av mobilitetspotten?

Sidan 17, Effekten måste nå de slutliga användarna

Verksamhetsplaner i all ära, men faktum kvarstår att folk som flyttar in i ett nytt hus äger en eller ett par bilar. Det är inte troligt, inom överskådlig framtid, att dessa hyresgäster kommer att göra sig av med sin/a bilar i samband med flytten. Vart tar de bilar vägen som inte får plats på kvartersmark?

Det finns ett visst samband mellan kostnaden för åka kollektivt och kostnaden att parkera på allmän platsmark. Kollektivtrafik taxan kommer att höjas med ca 2 % årligen framöver, och detta gör förmodligen att fler väljer bilen eftersom detta, i det korta perspektivet, tycks bli billigare.

Sidan 18, förtydligande angående skola, förskola och fritidsanläggningar

”Minskat bilåkande kan säkerställas genom verksamhetens verksamhetsplan som visas upp i bygglovsskedet.” Vilken myndighet kontrollerar över tid att verksamhetsplanen verkligen följs?

Parkeringsnorm

Metoden att beräkna antalet cykelparkeringsplatser med hjälp av bruttototalarea, är för en lekman något svårförståelig. Det hade varit till stor hjälp om en uppställning visades, där fler typer av bebyggelse, lägenhetsstorlek m.m., jämfördes mellan ny och befintlig norm. Förhoppningsvis kommer detta att visa att det inte blir färre, utan tvärt om, fler cykelparkeringar vid ny och ombyggnad av fastighetsbeståndet.

Fortsatta strategier

Förslaget att ändra tiden för boendeparkering, är ett bra initiativ!

Sid 39, Jämställdhet och jämlikhet

Blir det så i framtiden att man måste äga en egen fastighet för att kunna äga en bil? Hur stor jämlikhet är det?

Cykelställ, utformning

Trots att man arbetat med frågan är det fortfarande så att utformning av cykelställ är något som ofta inte blir så bra som man hade önskat. Behoven är olika beroande på typ av cykel, ärende mm, mm. Det vore därför bra om detta förtydligades i strategin även om inte alla lösningar ske ges här.

Svensk Handel

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder 11 000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Handel är, och har alltid varit, en viktig faktor i skapandet av levande, attraktiva städer. Handeln i Sverige, liksom i Malmö, genomgår emellertid just nu en stor omvandling. Den ökande konkurrensen från e-handel och utlandet skapar stora utmaningar för de fysiska butikerna i våra städer. Denna omvandling ställer också stora krav på de beslut som fattas på kommunal nivå, som, om dåligt underbyggda, riskerar att ytterligare undergräva förutsättningarna för vissa handlare att bedriva sin verksamhet. Parkeringsfrågan är just en sådan viktig fråga, då dagens kunder kräver en friktionsfri handel oavsett om den sker online eller i fysisk butik.

Svensk Handel välkomnar att Malmö stad formulerar en Parkeringspolicy och -norm och är huvudsak positiv till innehållet, med ett par synpunkter, som utvecklas nedan.

Synpunkter på utredningens förslag

Svensk Handel ställer sig positiva till ambitionen att styra långtidsparkeringar från markparkering till anläggningar öppna för fler. Detta bidrar till att skapa mer attraktiva fysiska miljöer att vistas i. Emellertid måste samtidigt tillgänglighet säkras, både till butiker, kontorslokaler och bostäder, då

framtidens handel med största sannolikhet i än större utsträckning än idag kommer att vara beroende av snabba leveranser till butik och slutkonsument.

Vidare behövs ett förtydligande kring vad som avses med ”korttidsparkering”. I en stad av Malmös storlek behöver en ”korttidsparkering” tillåta parkering en något längre tid än vad som krävs i mindre städer med kortare avstånd.

Avslutningsvis förordar Svensk Handel ett nära samarbete med handelns aktörer när policyns innehåll skall omsättas i verklighet. Dessa processer bör vara transparenta och effektiva.

Ylva S Åqvist – Plan M

Generella kommentarer

- Rubriken Parkeringspolicy och parkeringsnorm lever inte upp riktigt till ambitionerna i rapporten. Förslag till ändring Mobilitetspolicy och parkerings (mobilitets)norm
- Ambition att utveckla p-normen mot mobilitet är hög och ambitiös, vågar utmanar och tar nya grepp. Tänket bakom upplevs genomtänkt och erfarenhetsbaserat
- P-normen med dess uppdelningar har blivit betydligare än tidigare norm
- Jag förstår uppdelningen i Policy och Parkeringsnorm men om policydelen är snarare ett diskussionsunderlag/underlag än avsiktsförklaring och riktlinjer, vilket är den vanligaste innebörden. Tydliggör gärna skillnader
- Vem som är målgruppen för policyn är oklart för mig som läsare, vilket försvårar förståelse av innehållet. Är det här förslag som ska diskuteras eller riktlinjer för mig som aktör? Riktlinjerna finns där men omgärdas, enligt min uppfattning, med påståenden, exempel och bakgrundsinformation. Intentionen är god men för den oinvidige kan innehållet te sig svårbegripligt, det är svårt att sälla ut vad som är centralt.
- Flera resonemang uppfattas rikta sig främst till den interna organisationen t ex tredje stycket, första spalten sid 10. Om både interna organisationen och externa aktörer är målgrupper föreslås en rubrikmässig uppdelning så att externa aktörer inte behöver sälla i texten utan kan läsa text avsedd för dem
- Policydelen innehåller en rad vaga begrepp i princip, bör, kan (sista meningen stycke 2, spalt 2 sid 10), bör generellt. Vad som styr eller avgör vagheten är dock svårt för läsaren att förstå
- Rapporten innehåller en hel del upprepningar både i resonemang och faktiska meningar, vilket blir omständligt för läsaren även om intentionen är god. Rapporten hade vunnit på mer stringens då kommer de goda och innovativa principerna bättre fram. Tydliggörande rubriker som t ex Vägledande principer och Avvägningar tror jag skulle underlätta

Specifikt

- Sid 12, femte stycket andra spalten – kan det stämma att ”vid behov” behöver handikapp parkering anordnas? I norm sid 28 anges behovet klart och tydligt men är skrivet som om det gäller endast för Särskilda besöksmål
- Vikten av att arbeta med att minska bilkörning vid skolor/förskolor återkommer i flera avsnitt. Parkeringsnormen vänder sig väl främst till byggaktörer och inte till dem som befolkar byggnaderna, denna åtgärd ser jag främst som ett uppdrag för skolförvaltningarna
- Mobiltetsköp är en väldigt intressant idé med, vad jag tror, hög genomförande potential. På sid 16 beskrivs det som ett alternativ när inga andra alt finns, är det tänkt så? Kan det

därmed inte vara en åtgärd som kan initieras av byggaktör även om det är möjligt med parkering om man anser att det skulle gagna projektet och staden?

- Är det rimligt att normen för enbostadshus fortfarande är 2 när flerbostadshus både flexibel och styrd av geografiskt läge?
- Bra att förtydliga kopplingen till färdmedelsmålen i TROMP, eventuellt skulle dessa förtydligas i avsnittet Konsekvenser. Det kunde underlätta för privata aktörer att jobba mot dessa.
- Sid 24 Norm för verksamheter bil; minst en plats för rörelsehindrade. Är det oavsett storlek på verksamhet? Vad betyder minst? Få vill väl betala för fler p än vad som krävs, speciellt vid verksamheter där aktörer inte kan räkna med att få tillbaka delar av pengarna
- Sid 25 spalt 2, första matris tydliggör att det gäller anställda
- Sid 25 spalt 2, andra matris; tveksam till hur mycket mobilitetsåtgärder kan minska parkeringsbehovet eller skjutsning av barn eftersom det gäller angöringsparkering. Alternativa färdmedel startar i hemmet och det är viktigt att det finns cpl och avgiftbeläggning men annat tror jag är svårt att påverka med
- S 26, Handel, Bil – för handelsytor är knappast bilpooler aktuella för att minska pendlingsresor men möjligtvis för tjänsteresor men i så fall kan det väl inte gör att man kan sänka sin p-norm?
- Väldigt bra med norm för Besöksmål
- Sid 29, samutnyttjande: hjälp läsaren att använda
- Kapitlet Fortsatta strategier är bra och relevant men är det inte snarare en intern fråga än extern. Målgrupp igen!
- Kapitlet Konsekvenser; jag uppfattar att texten främst riktar sig till interna aktörer men jag ser att privata aktörer skulle ha stor nytta av att få förtydligat kring hur kommunens interna planprocesser ser ut, vad som är styrande i olika moment och vilka konsekvenser olika ställningstagande kan få

Tack för god läsning och höga ambitioner om hållbar stadsutveckling.

Centerpartiet Malmö

Centerpartiet i Malmö förespråkar lösningar som främjar den fria marknaden och leder till ett bättre utnyttjande av våra gemensamma resurser. Av den anledningen är vi generellt sett positiva till denna parkeringspolicy som vi tror kommer leda till effektivare parkeringslösningar, mer plats för grönska och hållbara transportslag, fler bostäder och lägre kostnader för den som väljer att inte ha bil.

Vi är också positiva till de fall där man använder marknadsekonomiska styrmedel istället för lagar och förbud. Exempel på det är t.ex större diversifiering av parkeringsavgifter och reglering som leder till att rätt p-plats används till rätt sak. Att ha längre maxtid och lägre avgifter i p-hus jämfört med på gatan leder till att de mer lättillgängliga gatuparkeringarna i större utsträckning kan användas av de som faktiskt bara ska uträtta ett snabbt ärende, medan den som planerar att stanna längre har lättare att motivera den extra ansträngningen som ett P-hus innebär.

Samtidigt tycker vi det är viktigt att den policyn som arbetas fram är hållbar över tid och inte blir föremål för diskussion vid ett maktskifte.

Partipolitiska värderingar bör inte förekomma i en parkeringspolicy, men i det remissförslag vi läst finns en tydlig underton av att parkeringspolicyn också är tänkt att användas som ett verktyg

för att driva de rödgrönas bilfientliga politik. Vi anser att fokus i en parkeringspolicy ska vara hur, var och av vem parkering ska anordnas för att på bästa sätt hushålla med våra gemensamma resurser och låta malmöbornas efterfrågan och betalningsvilja styra. En mindre värderings-laddad parkeringspolicy borde vara möjligt att åstadkomma utan att det leder till att biltrafiken och utsläppen ökar.

Vi står inför ett paradigmskifte vad gäller bilägande. Bilpooler, och i framtiden även självkörande bilar, minskar behovet av att själv äga och parkera sin bil. Samtidigt sker en teknikutveckling som leder till drastiskt minskade utsläpp hos nytillverkade bilar. Vi i Centerpartiet är mycket positiva till en utveckling som leder till att utsläppen och antalet bilar i centrum kan minska, utan att för den sakens skull inkräkta på malmöbornas möjlighet till biltillgång när behovet finns. Därför önskar vi att man, inom ramen för parkeringspolicyn och p-normen, tar ett större grepp kring elbilar och allmänna bilpooler och undersöker vilka möjligheter som finns att gynna dessa

Det är också viktigt att säkerställa att mobilitetsbehovet för de som inte har möjlighet att lösa sina ärenden med gång, cykel och/eller kollektivtrafik upprätthålls. För många som bor utanför de direkta storstäderna i regionen saknas en realistisk möjlighet att få ihop sitt livspussel utan bil. För dessa kommer färre och dyrare parkeringar i staden minska möjligheten att leva sitt liv på ett effektivt sätt. Därför anser vi att en restriktivare parkeringspolitik i innerstaden bör kompletteras med bättre möjligheter att byta från bil till kollektivtrafik för den som bor utanför Malmö stadsbussområde.

Slutligen vill vi också trycka på vikten av att se helheten i parkeringssituationen och inte bara fokusera på att minska antalet parkeringsplatser i centrum. Risken är stor att färre parkeringsplatser på tomtmark leder till att fler bilägare väljer att ställa sig på gatan, trots höga kostnader. Har man då fördelaktiga parkeringsregler på jobbet kan det helt plötsligt bli lönsamt att ta bilen dit, vilket bör undvikas.

På samma sätt bör man också ha en plan och ett resonemang för att inte en sämre parkeringssituation i centrum ska leda till att ytterligare handel flyttar till externa köpcentrum som är mer lättillgängliga med bil. Det övergripande målet måste trots allt vara att Malmö ska bli en bättre stad att bo i, med renare luft, fler bostäder och mer plats för människor och grönska.

PRO Samorganisation Malmö Parkeringsstrategier

Låt oss först konstatera att den föreliggande översynen av parkeringsstrategier samt parkeringspolicy och – norm har utförts synnerligen grundligt!

Parkeringsstrategi är ett av de kraftfullaste verktygen som finns för att styra folks resvanor!

Det är också glädjande att konstatera att cykelparkering har fått stort utrymme i utredningen.

Dock kan konstateras att om man läser hela remissen i en följd, finner man många upprepningar som kanske skulle ha kunnat minimeras.

Sidan 10, Prissättning av parkering

Gäller detta även cykelparkering? D.v.s. den som inte äger en cykel skall inte vara med att betala för andras cykelparkeringsfaciliteter.

Sidan 30, parkering och angöring vid skolor och förskolor

Redan idag ingår i skolornas uppdrag att i undervisningen ta upp trafik, i mån av tid och möjligheter. De flesta skolor anser sig inte hinna med detta, och de som gör det har någon i personalen eller ledningen som brinner för just trafikfrågorna. Att lägga ytterligare uppdrag på skolorna tycks därför vara en svårframkomlig väg.

Parkering och angöring på kvartersmark

Det står inget i utredningen om hur parkeringsplatser skall fördelas mellan de boende.

Under senare tid har vi uppmärksammat att tillgängliga parkeringsplatser i första hand tilldelas de som har störst lägenhet! Det kan i förlängningen innebära att personer som efter pensioneringen av ekonomiska skäl väljer att flytta in i en mindre lägenhet, inte tilldelas en bilparkering! Detta är inte acceptabelt!

Sidan 16, Mobilitetsköp och mobilitetspott

Man ställer sig onekligen frågan, vart tar bilarna vägen under tiden Parkering Malmö löser frågan med hjälp av mobilitetspotten?

Sidan 17, Effekten måste nå de slutliga användarna

Verksamhetsplaner i all ära, men faktum kvarstår att folk som flyttar in i ett nytt hus äger en eller ett par bilar. Det är inte troligt, inom överskådlig framtid, att dessa hyresgäster kommer att göra sig av med sin/a bilar i samband med flytten. Vart tar de bilar vägen som inte får plats på kvartersmark?

Det finns ett visst samband mellan kostnaden för åka kollektivt och kostnaden att parkera på allmän platsmark. Kollektivtrafik taxan kommer att höjas med ca 2 % årligen framöver, och detta gör förmodligen att fler väljer bilen eftersom detta, i det korta perspektivet, tycks bli billigare.

Sidan 18, förtydligande angående skola, förskola och fritidsanläggningar

”Minskat bilåkande kan säkerställas genom verksamhetens verksamhetsplan som visas upp i bygglovsskedet.” Vilken myndighet kontrollerar över tid att verksamhetsplanen verkligen följs?

Parkeringsnorm

Metoden att beräkna antalet cykelparkeringsplatser med hjälp av bruttototalarea, är för en lekman något svårförståelig. Det hade varit till stor hjälp om en uppställning visades, där fler typer av bebyggelse, lägenhetsstorlek m.m., jämfördes mellan ny och befintlig norm. Förhoppningsvis kommer detta att visa att det inte blir färre, utan tvärt om, fler cykelparkeringar vid ny och ombyggnad av fastighetsbeståndet.

Fortsatta strategier

Förslaget att ändra tiden för boendeparkering, är ett bra initiativ!

Sid 39, Jämställdhet och jämlikhet

Blir det så i framtiden att man måste äga en egen fastighet för att kunna äga en bil? Hur stor jämlikhet är det?

Statens Fastighetsverk

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit remiss för översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm för Malmö stad. SFV har tagit del av utsänt material. Remissen är ett led i Malmös arbete med att ta fram en ny parkeringspolicy. I remissmissivet önskas särskilt svar på följande frågor:

- *Hur bedömer ni att detta nya förslag kommer att påverka er verksamhet?*
- *Vilka fördelar och nackdelar ser ni? Risker?*
- *Vilka förbättringsförslag/ åtgärder kan ni ge?*
- *Har vi missat någon väsentlig aspekt som har stor betydelse för er verksamhet?*

SFV har 2017 lämnat utställningsyttrande för översyn av översiktsplan för Malmö stad och bidragit med underlag om kulturhistoriska värden i de av SFV förvaltade statliga byggnadsminnena i staden.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

SFV förvaltar cirka 3000 byggnader och en sjundedel av Sveriges markyta. I Skåne län har SFV bland annat slott, kulturmiljöer och jordbruksmark. I Malmö förvaltar SFV bl.a. Malmöhus (Malmö Innerstaden 10:284) samt residenset (Malmö Residenset 1). SFV förvaltar inga bostäder, verksamheterna är i huvudsak besöksmål och kontor.

Sammanfattning

SFV har inga synpunkter på förslaget till parkeringspolicy och -norm.

SFV hade uppskattat en större tydlighet vad gäller ombyggnader och kulturmiljöer.

Förslaget till ny parkeringspolicy och -norm

Sammanfattning av remissförslaget ur missivet

"Syftet med dokumentet är att säkerställa att parkering för fordon ordnas enligt plan- och bygglagen på ett sätt som bidrar till stadens mål. Målen finns bland annat i Malmö stads styrdokument översiktsplan för Malmö, bostadspolitiska mål, Trafik- och mobilitetsplan och Näringslivspolitisk strategi. Vidare ska trafik på allmän plats, alltså på gator och torg, ordnas enligt trafikförordningen. Dokumentet består av tre huvuddelar med förslag på arbetsätt och riktlinjer.

- Policydelen beskriver generella inriktningar och resonemang, hur processen ser ut vid planläggning och bygglov samt för när kommunen i olika roller anordnar parkering.
- Normdelen anger parkeringstalen för olika fall och hur behovet av parkering beräknas för olika byggprojekt i staden. Parkeringsnormerna är flexibla. Det innebär att, istället för att

ange ett exakt antal platser som ska ordnas, anger kommunen ett spann inom vilket parkering talet för projekten kan variera ...

Jämfört med gällande parkeringspolicy och parkeringsnorm (Pr 3087) från 2010, är de huvudsakliga områden där en utveckling skett de följande.

- Policyn innefattar nu fler och tydligare riktlinjer om parkering och angöring på allmän plats ...
- Föreslagna parkeringsnormer är mer flexibla, vilket betyder att det spann för bilparkeringstal som är aktuellt i olika projekt är större. ... Flexibel bilnorm införs för verksamheter, såsom kontor, tidigare har parkeringstalen för verksamheter inte varit tillåtna att sänka ytterligare.
- Kraven och förväntningarna på fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering förtydligas och skärps, i många fall. ... "

Konsekvenser för SFV och synpunkter

För SFV som sällan genomför nyproduktion men kontinuerligt underhåller och vid behov bygger om de förvaldade fastigheterna bedöms förändringarna påverka marginellt. Eventuell påverkan är troligen positiv då parkeringsnormen blir flexibel bl.a. med hänsyn till läget. SFV hade uppskattat om fler faktorer för den flexibla normen hade angetts som till exempel kulturmiljöaspekter. Det skulle kunna vara lämpligt att i parkeringspolicy och -norm att utveckla ett stödjande resonemang kring hantering av parkering och mobilitet i äldre miljöer.

Tekniska nämnden (delegation 1)

Tekniska nämndens delegation 1 har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden har varit med i arbetet med framtagandet av en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm. Tekniska nämnden ställer sig bakom huvuddragen i det framtagna dokumentet men vill lyfta fram några viktiga frågor att beakta i det fortsatta arbetet.

Yttrande

Tekniska nämnden har varit delaktig i framtagandet av den föreslagna policyn och normen, samt de fortsatta strategierna. Dokumentet är ett viktigt verktyg i det fortsatta arbetet med att utveckla staden på ett attraktivt och hållbart sätt med ett mer effektivt markutnyttjande. För det fortsatta arbetet vill dock nämnden påtala följande:

Viktiga aspekter när det gäller avgifts- och/eller tidsreglering är att det finns ett helhetsperspektiv och en balans mellan kvartersmark och gatumark. Dokumentet bör ytterligare lyfta fram vikten av samordning mellan Malmö stads förvaltningar och bolag som bedriver parkeringsverksamhet

på både allmän platsmark och kvartersmark. Detta bör särskilt beaktas kring skolor och arbetsplatser.

Cykelparkering bör mer genomgående inkluderas och beskrivas i det generella begreppet ”parkering” när det gäller till exempel parkering på allmän platsmark, tidsreglering samt acceptabla gångavstånd.

Formuleringar gällande bilparkering på allmän platsmark vid förskolor och skolor behöver ses över ytterligare. Korttidsparkering vid skolor och förskolor förstärker ett oönskat beteende med att fler barn åker bil till skolan vilket ger en ökad trafiksäkerhetsrisk för barn som går och cyklar till skolan. Behovet av beteendepåverkande åtgärder behöver här lyftas fram

Generellt är produkten något svårläst och behöver struktureras upp på ett tydligare sätt. Vad gäller avsnittet om "Fortsatta strategier" så är det viktigt att man tydliggör att detta är strategier som inte är färdigutredda. Det måste också tydliggöras hur dokumentet "Mobilitet för Malmö" är kopplat till styrdokumentet. När det handlar om mobilitetsåtgärder är det särskilt viktigt att det finns en tydlig strategi och handlingsplan för när åtgärderna ska implementeras samt hur uppföljning ska göras. Överlag är det viktigt att det är tydligt vad som är policy, vad som är norm, vad som är bakgrundsmaterial och vad som föreslås utredas vidare framöver. Detta gäller särskilt "mobilitetsköp", inkluderat Parkering Malmös roll och samarbete med tekniska nämnden. Detta är en föreslagen åtgärd som inte är beslutad än utan måste utredas vidare, både utifrån juridiska och praktiska konsekvenser.

Reservation (L, M)

Socialdemokraternas och miljöpartiets ignorans om medborgarnas vardag fortsätter. Den rödgröna minoritetens syn på mobilitet handlar mer om att sätta krokben för medborgarna än att skapa hållbara mobilitetslösningar som fungerar för alla. Det tycker vi från Moderaterna och Liberalerna är förkastligt.

Vi anser att P-normen ska utformas så att det skapas tillräckligt många p-platser vid bostäderna för att de bilägare som vill åka kollektivt till sitt arbete ska kunna lämna bilen hemma. Detta är bra för såväl miljön som medborgarna.

I skrivelsen ställer sig Malmö stad positiv till att testa olika verktyg för att lösa parkering och mobilitet, såsom prissättning och reglering. Det anges att de som parkerar i högre grad än innan förväntas stå för de kostnader som uppkommer av parkeringen.

Moderaterna och Liberalerna tycker att det är av stor vikt att prissättningen görs på ett sätt som skapar förståelse för varför det görs, att prissättningen upplevs som skälig och kan accepteras av Malmöborna.

Vidare anser vi att nämnderna inte får sätta trafikslag mot trafikslag. Det måste vara möjligt att ordna parkering för cyklar utan att detta sker på bilisternas bekostnad. Detta gäller inte bara för Malmö Stads del, utan även för fastighetsägarna. Kraven och förväntningarna på fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering har i många fall förtydligats och skärpts, men vi anser att det bör tydliggöras att det inte befriar fastighetsägaren att anordna erforderligt antal parkeringsplatser för bil.

Moderaterna och Liberalerna menar att parkeringsstrategin klart måste uttala att det ankommer på den som driver förskola och/eller skola för årskurs 0-3 att anordna trygga angöringsmöjligheter för föräldrar som av olika skäl behöver lämna och/eller hämta sina barn med bil.

Kommunens egna fastighetsägare har enligt förslaget fått större möjlighet att påverka mobiliteten och därmed sitt parkeringsbehov.

Vi menar att uttrycket "påverka mobiliteten" ska läsas som att den efterfrågan som föräldrar och övriga medborgare har på t ex säkra angöringsplatser ska infrias. Samma sak gäller rörande

”flexibel bilnorm”: parkeringsnormen får inte sänkas under den nivå den verkliga efterfrågan medger. Vidare måste vissa verksamheter kunna kräva en högre parkeringsnorm än i dag.

Det talas även om ett ”mobilitetsköp” som alternativ för mindre projekt där man anser att parkeringsbehovet inte går att lösa. Istället för att avslå bygglov sätter man in pengar till en mobilitetspott som ska användas till att minska parkeringsbehovet genom åtgärder som långsiktigt förbättrar mobiliteten kring fastigheten.

Vi vill helt avstyrka mobilitetsköp, då vi anser att det sänder helt fel signaler. En avgift som en fastighetsägare indirekt tar ut av hyresgäster i ett område kan inte få användas någon annanstans i staden. Det blir en fördold extra fastighetsskatt.

Slutligen vill vi från Moderaternas och Liberalernas håll påpeka att vi är väldigt förvånade över frågorna som förvaltningarna vill ha svar på under punkten "Vad önskar vi att ni uppmärksammar i er granskning?"

- *Hur bedömer ni att detta nya förslag kommer att påverka er verksamhet?*
- *Vilka fördelar och nackdelar ser ni? Risker?*
- *Vilka förbättringsförslag kan ni ge?*
- *Har vi missat någon väsentlig aspekt som har stor betydelse för er verksamhet?*

Frågorna förefaller vara helt inriktade på nämndernas egna verksamhet och inte alls på Malmöbornas behov och önskemål.

Moderaterna och Liberalerna yrkade i första hand på att följande ändringar skulle genomföras och i andra hand avslag.

Då vi inte får gehör, varken för ändringsyrkandena eller för avslag anför vi härmed reservation.



Malmö stad