



Datum
2018-02-01

**Remiss:
Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm
SBN-2016-1303 / TN-2016-2685**

På uppdrag av kommunfullmäktige har en översyn av Malmö stads samlade parkeringsstrategier gjorts och förslag på ny parkeringsnorm och parkeringspolicy har tagits fram.

Uppdraget har gjorts i samarbete med andra nämnder, förvaltningar och bolag i staden. För att få in värdefull kunskap och sprida innehållet är det viktigt att låta många få möjlighet att läsa det nya förslaget. Därför har vi tagit fram bifogat förslag på ny parkeringspolicy och parkeringsnorm.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har den 29 februari beslutat att skicka det bifogade förslaget på remiss utan eget ställningstagande.

Vi är tacksamma för era synpunkter!

Era synpunkter skickar ni per e-post till stadsbyggnadskontoret@malmö.se senast den **31 mars 2018**. Ange ”Remissyttrande SBN-2016-1303” i ämnesraden. Vi samarbetar mellan nämnder, styrelse och dess förvaltningar även fortsättningsvis för att ta hand om synpunkterna.

Önskar ni att vi kommer och berättar om förslaget och processen för folkvalda, tjänstepersoner eller andra? Kontakta projektledarna Andreas Nordin, gatukontoret, andreas.nordin@malmö.se, eller Daniel Svanfelt, stadsbyggnadskontoret, daniel.svanfelt@malmö.se, så kommer vi och berättar.

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?

Sammanfattning av remissförslaget

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 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. Det innebär att, istället för att ange ett exakt antal platser som ska ordnas, anger kommunen ett spann inom vilket parkeringstalet för projekten kan variera beroende på dels det geografiska läget och dels nivån på så kallade mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren svarar för.
- Sista delen har en beskrivning av *fortsatta strategier* med åtgärder som kommer att behövas framåt i tiden för att nå full effekt.

Vad är nytt och ändrat jämfört med gällande parkeringspolicy och parkeringsnorm?

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 och strategier för kommunens olika förvaltningar och bolag att arbeta mer sammanhållet med parkeringsfrågor för en hållbar mobilitet.
- Föreslagna parkeringsnormer är mer flexibla, vilket betyder att det spann för bilparkeringstal som är aktuellt i olika projekt är större. I extraordinära fall ska projekt kunna genomföras utan krav på bilparkering.¹ Samtidigt kan högre krav på parkeringen ställas i vissa fall. 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.
- Ansvaret för kommunens egna fastighetsägare att lösa parkering har blivit tydligare, särskilt för skola och förskola. Dessa verksamheter har nu också möjlighet att påverka mobiliteten (hur förflyttningar av människor och gods ska lösas) och därmed sitt parkeringsbehov.
- Metoden för att beräkna parkeringsbehov har utvecklats. Den bygger på en ny indelning av staden i zoner, samt är beräknad på projektets storlek (normtal anges mer konsekvent per 1000 kvadratmeter bruttototalarea).
- Malmö stad är positiv till att testa olika verktyg att lösa parkering och mobilitet, särskilt kan nämnas prissättning och reglering. De som parkerar förväntas i högre grad stå för de kostnader som uppkommer av att lösa parkeringen.
- En ny mekanism, *mobilitetsköp*, är presenterad. Detta är ett alternativ för vissa unika fall, för upp till motsvarande 10 bilplatser per projekt, då ett parkeringsbehov inte går att lösa. Istället för att avslå en ansökan om bygglov, ska pengar avsätts till en mobilitetspott. Den ska användas till att minska parkeringsbehovet genom åtgärder som långsiktigt förbättrar mobiliteten kring fastigheten.

Vad är planerat att hända sen?

Efter att remisstiden gått ut kommer inkomna synpunkter att vägas samman inför ett slutligt förslag.

¹ Förutom parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga och eventuella bilpoolsplatser.

Vissa ytterligare utredningar som vi redan vet behöver fördjupas, genomförs under remisstiden. Naturligtvis kommer även dokumentet att slutgranskas språkligt och layoutas färdigt.

Miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och Parkering Malmö tar sedan fram det slutliga förslaget, som sedan via kommunstyrelsen tas till kommunfullmäktige för antagande. Tidsplanen är att detta görs under våren-sommaren 2018.

Med vänliga hälsningar

Kommunstyrelsens arbetsutskott

enligt uppdrag,

Johan Emanuelson

avd.chef stadsbyggnadskontoret
ordförande i projektstyrgruppen