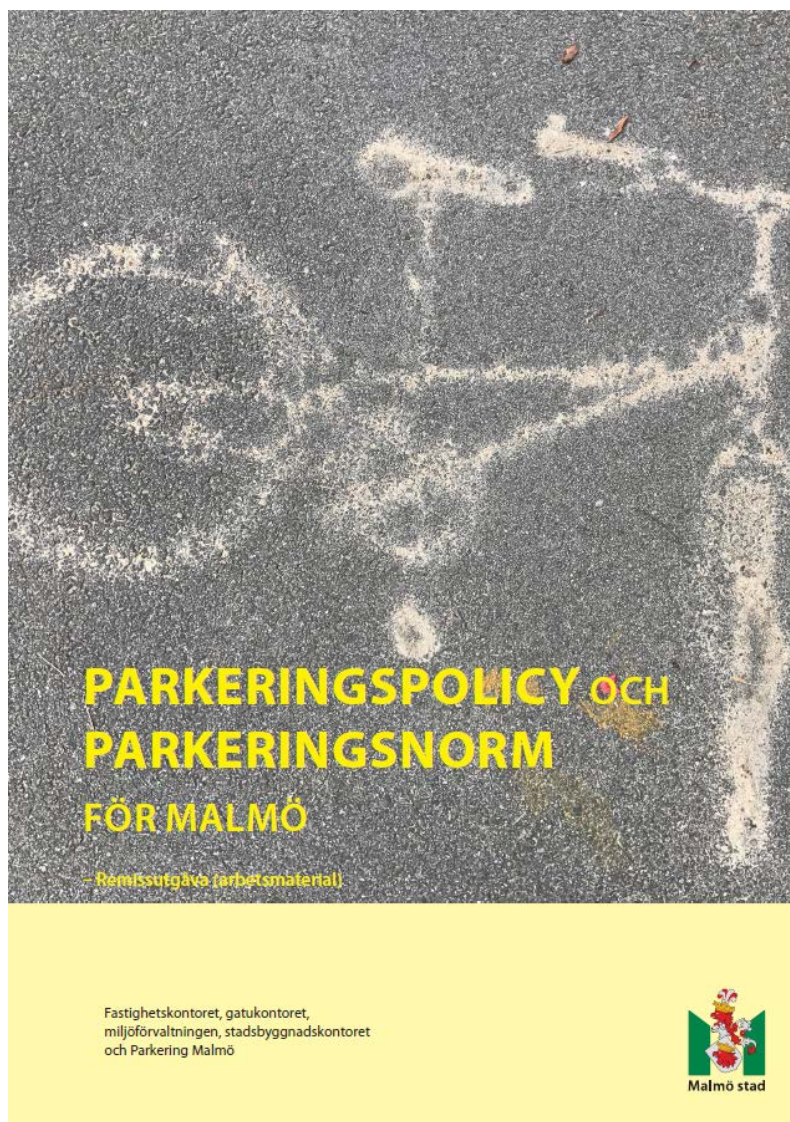


REMISSAMMANSTÄLLNING

för PARKERINGSPOLICY OCH PARKERINGSNORM FÖR MALMÖ

Remissutgåva 2018-01-15



2018-05-25

Innehåll

Om denna remiss	3
Inkomna synpunkter och kommentarer	4
Övergripande	4
Struktur och process, målgrupp, samt skriften Mobilitet i Malmö.....	7
Samverkan och ansvar inom kommunen samt mellan kommunen och andra aktörer	9
Samnyttjande	9
Parkering på kvartersmark kontra parkering på gatumark.....	10
Markparkering kontra parkering i parkeringsanläggning, samt gångavstånd	11
Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga	12
Jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv	13
Prissättning och reglering som strategi	14
Flexibla och projektspecifika parkeringstal	16
Beräkningsgrund i zoner och per bruttoarea, BTA	17
Mobilitetsåtgärder	19
Parkeringsköp, mobilitetsköp och mobilitetspott.....	21
Cykelparkering specifikt.....	23
Skola och förskola specifikt.....	24
Särskilda målgrupper för boenden	29
Handel, besöksnäring och annat närings- och kulturliv	30
Ombyggnader och kulturmiljöer	31
Regionalt perspektiv, kollektivtrafik, samt pendelparkeringar	31
Särskild utredning och färdmedelsandelar	32
Bilpooler, teknikutveckling för autonoma fordon och eldrift.....	32
Andra typer av fordon.....	33
Policyn i förhållande till plan- och bygglagen.....	33
Formell hantering av remissärendet.....	34
Avstått yttrande eller inga synpunkter	34

Om denna remiss

Sedan 2016 har flera av kommunens förvaltningar i samverkan arbetat med ett förslag på ny parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö. Uppdraget har sin grund i det beslut om en översyn av Malmö stads samlade parkeringsstrategier som Malmö kommunfullmäktige beslutade om i budget 2015.

Ett förslag togs fram i december 2017 som kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade att skicka på remiss. Utskicket har gjorts bland annat till kommunens samtliga nämnder, kommunala bolag, statliga och regionala myndigheter, intresseorganisationer, och andra berörda intressenter, såsom byggaktörer. Remissen har varit möjlig att svara på för den större allmänheten, men inga svar har kommit in från privatpersoner utanför den nämnda kretsen av intressenter.

Detta dokument sammanfattar de inkomna remissvaren och redovisar de samverkande förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentarer på dem.

Denna sammanställning ligger till grund för slutförandet av slutligt förslag på parkeringspolicy och parkeringsnorm för antagande i kommunfullmäktige.

Inkomna synpunkter och kommentarer

Övergripande

De flesta remissinstanser välkomnar översynen av Malmö stads parkeringsstrategier. Bland remissinstanserna med övervägande positiv respons på förslaget återfinns fastighets- och byggbolag, regionala och kommunala myndigheter samt flera av Malmö stads nämnder och bolag. Bland remissinstanserna med omfattande kritiska synpunkter återfinns andra nämnder i Malmö stad, enstaka fastighetsbolag samt några politiska partier – i de flesta nämnderna har det inkommit reservationer och särskilda yttranden av den politiska oppositionen som ifrågasätter inriktningen på arbetet och undrar om ärendegången har varit formellt riktig.

Arbetsmarknads- och socialnämnden, Funktionsstödsnämnden, Grundskolenämnden, Miljönämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden, Parkering Malmö, MKB, Centerpartiet i Malmö, Trafikverket, Region Skåne, Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, Lunds kommuns stadsbyggnadskontor, Fastighetsägarna Syd, Heimstaden, Midroc Property Development, Rikard Roth – Roth Fastigheter, Skandia Fastigheter, Skanska Öresund, Svensk Handel, Sveriges Bussföretag och Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö välkomnar översynen och ser överlag positivt på översynen samt förslaget till ny parkeringspolicy och parkeringsnorm, även om förbättringspotential lyfts fram. **Kulturnämnden** anser att förslaget ger en angelägen och samlad bild av lösningar i planarbetet. **Förskolenämnden** är positiv till att förskoleverksamheten särskilt adresseras i policyn. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** anser att arbetet med ny policy och nämnd genomförts grundligt, medan **Funktionsstödsnämnden, Miljönämnden** och **Skanska Öresund** finner förslaget väl genomarbetat. **Region Skåne** menar att förslaget är föredömligt i sina riktlinjer. **Parkering Malmö** anser att arbetet har varit omfattande och tycker att det är bra med olika former av grupperingar för genomförandet av strategier i enlighet med remissförslaget och andra styrdokument. **Skanska Öresund** skriver att det nya förslaget ska innebära att Malmö får Sveriges progressivaste parkeringspolitik, vilket de ser väldigt positivt på, och hoppas att det även ska komma att avspeglas i normerna.

Arbetsmarknads- och socialnämnden menar att förslagens nyheter på ett tydligare sätt främjar hållbar mobilitet i staden. Nämnden 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. Generellt anser **Miljönämnden** att förslaget täcker in ett modernt synsätt på mobilitet i en storstadsregion och kan fungera som ett verktyg för att ställa om transportsystemet till hållbart. Även **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** är positivt inställd till förslagen som innebär möjligheter till flexibilitet, även om de ställer sig frågande till vissa områden. **Funktionsstödsnämnden** och **MKB** ser att angivna strategier bidrar till att uppnå stadens mål, vad avser social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. MKB:s förhoppning är att förslaget ska leda till minskade kostnader och således en bättre social hållbarhet och förbättrade förutsättningar för nyproduktion. MKB ser dock behov av vissa förtydliganden och justeringar för att gynna social hållbarhet och inte hämma nyproduktion.

Stadsbyggnadsnämnden ser att det lever upp till stadens översiktsplan och andra styrdokument, medan **Grundskolenämnden** efterfrågar en tydligare beskrivning till vilka mål eller andra styrdokument ställningstagandena är kopplade till, och förvirras av att strategier, uppdrag och generella faktabeskrivningar blandas i delen Fortsatta strategier. **Midroc Property Development** tycker att förslaget främjar innovativa lösningar. **Riksbyggen** bedömer att det

kommer att bli lättare att bygga bostadsprojekt med mindre lägenheter med förslaget. **Stena Fastigheter** menar att förslaget adresserar väsentliga ställningstaganden och inriktningar, rörande att hålla ned byggkostnaderna, lösningar för cykel och hälsospekten. **Ylva S Åqvist – PlanM** menar att ambitionen att utveckla parkeringsnormen mot mobilitet är hög och ambitiös, den vågar utmana och tar nya grepp, på ett erfarenhetsbaserat sätt.

Stadsbyggnadsnämnden och **Tekniska nämnden** menar att förslaget är ett viktigt verktyg i stadens fortsatta utveckling på ett attraktivt och hållbart sätt med ett effektivare markutnyttjande. **Region Skåne** ser förslaget som ett viktigt verktyg för att uppnå ett bättre liv för Malmöborna, en bättre fart i bostadsbyggandet, bättre förutsättningar för näringslivet och förändrade färdmedelsandelar. För **Trafikverket** är det en självklarhet att Malmös tillgång, placering, prissättning och reglering av parkering påverkar trafiken i det samlade transportsystemet, och stödjer inriktningen att främja mobilitet och flexibilitet när det gäller utbud och utformning av parkeringsplatser. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** menar att parkeringsstrategi är ett av de kraftfullaste verktygen som finns för att styra folks resvanor. **Centerpartiet i Malmö** är positivt till en inriktning som främjar en fri marknad och användande av marknadsekonomiska principer och styrmedel. **Göteborgs stads stadsbyggnadskontor** konstaterar att utmaningar tagits hand om på ett konstruktivt sätt och att innehållet ger bra vägledning i hantering av parkeringsfrågan i kommande planeringsarbete. **Lunds kommuns stadsbyggnadskontor** ser att dokumentet på ett mycket grundligt sätt utvecklar tankar och principer för hur parkeringsplaneringen i Malmö i större utsträckning kan bidra till kommunens övergripande målsättningar.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden bedömer inte att förslaget kommer att påverka sin verksamhet i någon stor grad men är positiv till mer flexibla parkeringsnormer och önskar att terminologin kring boenden för äldre ses över. Nämnden önskar också att det i syftet ytterligare poängteras varför parkeringspolicyn och normerna finns och framför allt varför det är önskvärt att minska antalet bilparkeringsplatser. **Kulturnämnden** understryker att kulturverksamheter såsom museer, bibliotek, kulturhus och kulturskola är välbesökta besöksmål och mötesplatser för malmöbor och för hela regionen och bör därför betraktas som samhällsservice och beredas tydligare plats i översynen.

Förskolenämnden, Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** ser ett behov av att större arbete läggs ner på konsekvensanalyser, särskilt ekonomiska, också i någon mån sociala. Dessa nämnder ser en risk för ökade kostnader för sin verksamhet. Det gör också **Servicenämnden**, som är kritisk till delar i förslaget. De är frågande till flertalet beräkningar av nyckeltal. Även **Förskolenämnden** levererar omfattande kritik i flera delar av förslaget.

Jernhusen anser att förslaget är så otydligt utformat att det inte fullt ut går framgår om det leder mot målet om ett hållbart resande med kollektivtrafiken. Jernhusen delar Malmö stads övergripande strategier att Malmö ska växa genom förtätning och med bebyggelsekoncentration vid kollektivtrafiknoder, men anser liksom **Skanska Öresund** att de i andra sammanhang, t.ex. stadens översiktsplan, så tydligt utpekade visionära strategierna inte fullt ut återspeglas i policyn. **Riksbyggen** 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, menar de.

Sverigedemokraterna i Malmö meddelar att de inte kommer att ställa sig bakom att parkeringsnormen på något sätt minskas, utan ser gärna att det oftare ska ställas krav på att man

vid nybyggnation i staden ska vara tvungen att bygga underjordiska garage. Detta för att frigöra parkeringsplatser till besökare och lämna plats för andra ändamål. Partiet återkommer till att bilen är och i framtiden kommer att vara en viktig del i många människors liv och att människor kommer att vara beroende av bilen. Policyn och normen måste vara anpassad efter dagens trafiksituation och dagens typ av bilägande, skriver de. I **reservationer (SD) mot beslut i Funktionsstödsnämnden, Fritidsnämnden, Förskolenämnden, Grundskolenämnden, och Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** uppfattar ledamöter att förslaget ingår i en plan för att försvåra för bilister, att det måste göras plats för att använda bilen i staden och då även bilparkeringsplatser, men att förslaget inte tillmötesgår detta. Reservationerna motsätter sig allmänt de tidigare antagna strategiska dokument och den inriktning som förslaget bygger på, och som partiet tidigare reserverat sig mot. I **reservation (L, M) mot beslut i Kulturnämnden** är ledamöter kritiska med liknande argument och anser att kulturen inte finns med i planeringen för ett hållbart samhälle. Även i **reservation (SD) mot beslut i miljönämnden** är ledamöter kritiska och befarar att Malmö riskerar gå miste om arbetsplatser, och att verksamheter såsom tillsyn och hemtjänst försvåras. I **reservation (L, M) mot beslut i Arbetsmarknads- och socialnämnden** skriver ledamöter att remissförslaget negativt inverkar på Malmös utveckling i framtiden, med fokus på handel, besöksnäring och arbetsmarknad. Nyproduktion av bostäder utan krav på parkeringsmöjligheter skapar arbetsmarknadsmässiga inlåsnings effekter, anför de, och vill inte att Malmöbor får tacka nej till tjänster som innefattar behov av bil beroende på inskränkta parkeringsnormer, i konkurrensen med kranskommuner.

I **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** skriver ledamöter att gällande parkeringspolicy lider av problem som även syns i det nya förslaget, och befarar risken att bilarna spiller in i gaturummet och skapar en ohållbar trafiksituation, om policyn kommer att användas för att få ner parkeringsplatser i nybyggnationer. Ledamöterna efterlyser en policy som ger en förutsägbarhet för byggandet, ger tydliga regler, ger en norm som ligger närmare verkligheten, följer lagens intentioner och inte ger utrymme för godtycklighet och betalningar i utbyte mot uppfyllande av lagkrav. I **reservation (SD) mot beslut i Parkering Malmö**s styrelse yrkar en ledamot på att förslaget skrotas med motiveringen att partiet inte kan ställa sig bakom innehållet och att de inte ser någon företagsutveckling med bolaget genom de åtgärder som planeras.

I **reservation (V) mot beslut i Servicenämnden** önskar en ledamot att nämnden ställer sig bakom parkeringspolicyn, men inte parkeringsnormen. I **särskilt yttrande (V) till beslut i Miljönämnden** saknar en ledamot tankar om framtiden för att reducera bilismen i syfte att uppnå en rad positiva effekter för staden, och exemplifierar med åtgärder i Barcelona.

Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö skriver att förslaget bär med sig goda idéer kring bilanvändande och parkering kan förändras i samband med om- och nybyggnation, men saknar liknande idéer och diskussion avseende förändring av redan befintlig byggnation, exempelvis i innerstaden, eftersom parkeringsnormen inte påverkar befintlig byggnation.

Centerpartiet i Malmö önskar att dokumentet formuleras med mindre värdeladdade ord så att det kan bli mer politiskt hållbart över tid. Även **Förskolenämnden** och **Servicenämnden** gör markeringar över formuleringar lämpliga för en kommunal policy, och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** önskar att vissa påståenden styrks med fakta. En samordning av benämningar bör eftersträvas, menar **Jernhusen. Ikano Bostad** uppskattar sammanfattningen och begreppsförklaringarna.

Sveriges Åkeriföretag Syd har ingenting att erinra mot förslaget i sin helhet, men påtalar vikten av att det ges utrymme för lastning och lossning för handel, besöksmål, förskolor, vårdcentraler m.m.

Struktur och process, målgrupp, samt skriften Mobilitet i Malmö

Stadsbyggnadsnämnden anser att parkeringsfrågorna skulle kunna tydliggöras i alla delar av planprocessen och vad som gäller efter färdigställd anläggning, och att dokumentets struktur skulle kunna målgruppsanpassas mer utifrån fastighetsägarnas och byggaktörernas perspektiv.

Förskolenämnden, Peab och **Stena Fastigheter** önskar att parkeringsfrågan ska lösas redan i detaljplaneskedet, och Förskolenämnden specificerar att om bil- och cykelplatser ska lösas i sena skeden riskerar det att försena och fördyra byggprojekt. **Servicenämnden** ser dock att policyn tar upp att parkeringsfrågan bör hanteras inom detaljplaneringen och är positiv till det.

Grundskolenämnden och **Servicenämnden** vill ha en tydligare förklaring om vad en parkerings- och mobilitetsutredning innebär i ett planprogramsskede, och vill också ha en vägledning för att förstå hur avväganden kommer att göras. **Riksbyggen** menar att det vore bra om dialogprocessen kunde beskrivas bättre vilket skulle underlätta för byggherrar. **Ikano Bostad** saknar någon uppgift om genomförandetid för ny parkeringsnorm.

Generellt frågar sig **Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** och **Ylva S Åqvist – PlanM** vilka som tillhör dokumentets målgrupp, och välkomnar en översyn av dokumentets disposition. Hon önskar ett tydliggörande av uppdelningen i policydel och normdel och kommer med många förslag till hur dokumentet skulle kunna struktureras upp, för ökad stringens. **Tekniska nämnden** anser produkten vara något svårläst och önskar att den struktureras upp. **Servicenämnden** är kritisk till det sätt som antalet behovet av parkeringsplatser räknas fram, och ser problem med avsaknad av transparens i grundantagandena för policyn och riktlinjerna.

Jernhusen anser att policyavsnittet är för omfattande och med dess resonemang, förklaringar och olika benämningar blir det oklart vad policyn egentligen är. Jernhusen hänvisar, liksom **Grundskolenämnden, MKB** och **Stena Fastigheter**, till skriften Mobilitet för Malmö – materialet har inte ingått i remissen vilket dessa remissinstanser menar gör det omöjligt att ta ställning till förslaget i de delar där hänvisning görs dit och därmed bedöma konsekvenserna av förslaget. Även **Region Skåne** efterlyser en genomarbetad Mobilitet för Malmö. (Se vidare under Mobilitetsåtgärder nedan.) I **reservation (L, M) mot beslut i arbetsmarknads- och socialnämnden** hänvisar ledamöterna till skriften Mobilitet i Malmö och kritiserar med grund i den parkeringsstrategin för Malmö centrum, och att förslagen hänvisar till en föråldrad och ogenomtänkt utredning. Malmö har redan genom Mobilitet i Malmö skapat hinder för cityhandelns möjligheter till utveckling och arbetstillfällen, skriver de.

Förskolenämnden efterlyser riktlinjer för mobilitetsåtgärder anpassade till förskolans verksamhet (se separat avsnitt nedan). Förskolenämnden vill förenkla läsbarheten och förståelsen för uppdraget om en ny parkeringspolicy genom en tydligare disposition, och anser vidare, liksom **Grundskolenämnden** och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden**, att policyn är alltför detaljerad för att vara vägledande. Även **Servicenämnden** anför att förslaget har en hög detaljeringsnivå, vilket inte lämpar sig för ett policydokument.

Förskolenämnden och i **särskilt yttrande (M, MP, S) till beslut i Miljönämnden** menar ledamöter att även om förslaget i stort är bra och ger en tydlig inriktning så är det en brist att inget samlat grepp om parkeringsfrågan tas eftersom det hänvisar till andra dokument, t.ex.

”Hållbart resande till arbetsplatser i Malmö” som inte har påbörjats. Även **Tekniska nämnden** önskar tydliggörande att de fortsatta strategierna inte är färdigutredda, och pekar särskilt på mobilitetsköpet. Tekniska nämnden efterfrågar också ett tydliggörande av hur dokumentet Mobilitet för Malmö kopplas till styrdokumentet.

Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** önskar förtydligande om hur scenarier kan komma att hanteras där verksamheten ändras. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** önskar mer tydlighet gällande sin verksamhets roll, kostnader och skyldigheter samt ansvar för fastighetsägaren. **Heimstaden** har goda erfarenheter i Köpenhamn där By og Havn [ett kommunalt utvecklingsbolag] har helhetsansvaret att lösa parkeringsfrågan och uppföra garage/parkeringshus m.m. Företaget ställer frågan om Parkering Malmö kan få ett större ansvar på detta sätt.

Rickard Roth – Roth Fastigheter förmodar att de bedömningar som måste göras i varje enskilt fall blir en utmaning för involverade handläggare, och efterlyser ett regelverk så att olika projekt blir behandlade på samma sätt.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Strukturen av dokumentet kommer att ses över för att förbopplingsvis tillmötesgå de flesta av instansernas synpunkter. När det gäller graden av detalj så är dokumentet inte bara en policy, det anger också normer för parkering, vilket enligt gängse metodik för planeringssystemet för plan- och bygglagen. När det gäller ändrad verksamhet så görs förnyade bedömningar i varje enskilt bygglov, vilket innebär att om en förändrad användning kräver bygglov så ställs också nya krav på parkering och mobilitet enligt plan- och bygglagen – annars inte. För bedömningar av mobilitetsåtgärder m.m. i varje enskilt fall hänvisas till dokumentet Mobilitet för Malmö, som kommer att vara en del i ett sådant ”regelverk”.

Förslaget anger ingen vägledning om hur parkeringsplatser skall fördelas mellan boende. Under senare tid har både **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** uppmärksammat att tillgängliga parkeringsplatser i första hand tilldelas de som har störst lägenhet. Som möjlig konsekvens lyfter de att personer, som efter pensioneringen av ekonomiska skäl väljer att flytta in i en mindre lägenhet, inte tilldelas en bilparkering. Detta är inte acceptabelt, menar organisationerna.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Även om det kan tyckas vara mindre rimligt att tilldela parkeringsplatser på det sätt som organisationerna kritiserar, så kan kommunen inte påverka hur tilldelningen av lediga platser sker, långt efter att bygglov getts.

I reservation **(L, M)** mot beslut i **Tekniska nämnden** förvånas ledamöter över de frågor som förvaltningarna önskar svar på i utskicket av remissen. Frågorna förefaller vara inriktade på nämndernas egna verksamhet, skriver de, och inte alls på Malmöbornas behov och önskemål.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Förslaget och de medföljande allmänt hållna frågorna är skickade på bred remiss, även till organisationer som representerar Malmöborna och allmänheten, däribland de politiska partier, av vilka flera också har svarat.

Samverkan och ansvar inom kommunen samt mellan kommunen och andra aktörer

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar att förslaget uppmuntrar till ökad samverkan mellan kommunens olika förvaltningar och bolag som tillhandahåller parkering, vilket underlättar för hållbara resvanor. **Funktionsstödsnämnden** finner det positivt att framtagandet av policyn har skett förvaltningsövergripande och i samarbete med Parkering Malmö. **Förskolenämnden** meddelar att förskoleverksamheten som helhet bör medverka i ett aktivt och målinriktat arbete, pådrivet av gatukontoret och stadsbyggnadskontoret, med trygga trafikmiljöer kring stadens förskolor och skolor i fokus. **Grundskolenämnden** önskar liksom **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** förtydligande av ansvar mellan fastighetsägare och verksamhet, och hur fastighetsägaren involverar verksamheten vid framtagande av åtgärder och inköp. **Servicenämnden** konkretiserar ytterligare att fastighetskontoret/LiMa bör bevaka att parkeringsfrågan tillgodoses av markägaren i samband med detaljplanens mobilitetsplan, utifrån beställande nämnds verksamhet. **Tekniska nämnden** vill att dokumentet tydligare ska lyfta fram vikten av samordning mellan stadens förvaltningar och bolag som bedriver parkeringsverksamhet, särskilt kring skolor och arbetsplatser.

MKB bedömer att det skulle finnas ett betydligt större värde i samverkan om fler av marknadens aktörer bjuds in till dialog, och tror att det finns ett stort intresse att delta. Samtidigt vill MKB betona vikten av att i en sådan dialogprocess tydliggöra var besluten fattas, då bolaget verkar inom ramen för affärsmässiga principer på en konkurrensutsatt marknad. 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. **Fastighetsägarna Syd** delar till fullo synsättet att arbetet blir som mest effektivt när samverkan mellan kommunen och andra aktörer prioriteras för att uppnå önskvärda resultat. De ser fram emot att samverka även framöver. **Sveriges Bussföretag** 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. **Svensk Handel** förordar också ett nära, transparent och effektivt samarbete mellan kommunen och handelns aktörer när policyns innehåll ska omsättas i verkligheten. **Sveriges Åkeriföretag** medverkar gärna i framtida utveckling och projekt för att säkerställa att leveranserna till Malmös butiker och besöksmål fungerar optimalt för beställare och åkerier.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi ser fram emot fortsatt samverkan i den anda som instanserna förmedlar. Vi håller med om att en sådan samverkan absolut inte får handla om någon slags kartellbildning för prissättning.

Miljönämnden förslår att Malmö stad skulle kunna ställa sig bakom åtgärder som regeringens kansli för fossilfritt Sverige tagit fram för att ställa om transportsystemet, och som berör parkeringsfrågor, genom att de tas upp under Fortsatta strategier.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Det är en god idé att lägga till en sådan strategi.

Samnyttjande

Förskolenämnden ser en positiv utveckling av föreslagen parkeringsnorm i att det finns möjlighet att samnyttja bilparkeringsplatser. **Funktionsstödsnämnden** är generellt positiv till förslaget om att samordna bilangöring med andra grupper eller att samordna platsen för angöring

med bilplats för personer med nedsatt rörelseförmåga om möjlighet finns. **Peab** håller med om det och anser att det är bra att möjligheten finns till placering på allmän plats. De anser också att samnyttjande bör ge en positiv inverkan på parkeringsnormen. **Förskolenämnden** efterfrågar källhänvisning till empirisk studie bakom riktvärden om samnyttjande av bilplatser, och önskar även särskild vägledning kring samnyttjande i förtätningsområden. Även **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** efterlyser att flera verksamheter använder samma parkeringsplatser beroende på dess geografiska placering och tidpunkten för behoven. **Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** ser gärna också att parkeringsnormen kan vara flexibel i de fall där nämnden har olika verksamheter i geografisk närhet och parkeringsplatser kan samnyttjas. Nämnden ger något exempel på samnyttjandepotential mellan kontor och tjänstgöring för kvälls- och nattpersonal på boenden, vilket inte syns i presenterad samnyttjandetabell. **Sveriges Bussföretag** föreslår utökad samnyttjande med angöring för godstransporter för att ge kollektivtrafiken möjligheter.

Ikano Bostad har svårt att tolka samnyttjandepotentialen enligt tabellen. **Parkering Malmö** anser att samnyttjande är viktigt för att inte skapa fler bilplatser än vad som faktiskt behövs, och ger förslag på förändringar i förslaget samnyttjandetabell.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Samnyttjandet är ett viktigt redskap för ökad effektivitet i planeringen av mobilitet och parkeringen i den blandade staden. Det bidrar till ytterligare reduktionsmöjlighet av parkeringstalen för bil. Till grund för angiven samnyttjandegrad ligger empiriska undersökningar som löpande görs av Parkering Malmö i samarbete med stadens övriga förvaltningar. Dessa undersökningar kommer att behöva fortsätta att göras.

Parkering på kvartersmark kontra parkering på gatemark

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, enligt **Parkering Malmö**, och ger några exempel på omregleringar som skulle kunna göras. **Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö** tycker att antalet gatuparkeringsplatser ska reduceras eftersom bilen dominerar gaturummet och upptar stor yta och är i kontrast mot en attraktiv stadsmiljö. Föreningarna stödjer inriktningen att dirigera parkörer till exempelvis parkeringshus.

Stadsbyggnadsnämnden, Midroc Property Development och **Skanska Öresund** menar att det är en viktig aspekt att kunna lösa korttidsbilverkade, angöring och leveranser till lokaler för bl.a. handel. Stadsbyggnadsnämnden menar att även om sådan parkering anordnas enligt normen utesluter inte det parkering på allmän plats, i gatan. Nämnden hänvisar till Boverkets byggregler. **Heimstaden** noterar att policyn är tydlig att bilparkering företrädesvis ska ske i parkeringshus/garage istället för allmän platsmark, att det ges ett större, utmanande ansvar på fastighetsägaren. Att boende i nyproduktion/förtättningsprojekt inte ges möjlighet till boendeparkering upplever företaget som negativt. **Jernhusen** anser att stadens vision om bl.a. entréer och butiker i bottenplan mot gator, och effektivt markutnyttjande nödvändiggör att angöring och korttidsparkering kan lösas på allmän plats istället för på kvartersmark. **Peab** anser det är bra att det finns möjlighet att placera bilplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga på allmän platsmark. **Riksbyggen** tror att det är fel att bara titta på kvartersmark – det hindrar ett

resultatorienterat synsätt. Det är ofta kommunens gatusida snarare än bostadsutvecklaren som hindrar att angöring skapas på ändamålsenligt sätt. Detta kommer sig av suboptimering vid myndighetsbehandlingen, skriver Riksbyggen. Vidare noterar företaget att parkering i huvudsak ska ordnas på kvartermark vilket de uppfattar hindrar samutnyttjande. **Förskolenämnden** tolkar att policyn utan sakliga skäl ger undantag för att anlägga parkeringsplatser på allmän plats utanför butiker, och menar då att det är en inkonsekvent hantering jämfört med lösningar för förskoleverksamheten. (Se vidare Skola och förskola specifikt nedan.)

Peab efterfrågar tydlighet för vad som gäller för angöring för räddningsfordon. Vidare menar företaget att även om backrörelser bör undvikas som regel, bör backrörelser kunna tillåtas om det inte är möjligt att lösa på ett annat, kostnadseffektivt sätt.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägarens ansvar att ordna den parkering som verksamheten ger upphov till. Den allmänna platsmarken kan inte garanteras på sikt utan kan behövas för andra allmänna ändamål såsom cykelbanor, kollektivtrafik eller för att få in mer grönska i staden för att skapa attraktiva stadsmiljöer. Den allmänna platsens funktion kan komma att ändras över tid beroende på vilka behov som kan uppstå. Parkeringsbehovet för en fastighet ska däremot kunna lösas på ett mer långsiktigt sätt. Detta utesluter således inte att allmän platsmark erbjuds för korttidsparkering för att underlätta för t.ex. etablering av entréer och service ut mot gaturummet, eller för hämtning och lämning vid skolor, som ett komplement till verksamheternas behov.

Svensk Handel önskar 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.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Korttidsparkering är upp till 2 timmars uppställning. Vi förtydligar.

Sveriges Bussföretag menar att fickor i flexzonen vid huvudleder är mindre lämpligt som hållplatser för bussar, då det skapar sidoflyttningar som minskar komforten och hastigheten. Förbundet förordar istället en större andel klackhållplatser för att minimera dessa problem.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: När det gäller busshållplatser så finns det fördelar för kollektivtrafiken att bussarna inte tvingas till sidoflyttningar in i och ut ur fickor. Däremot kan flexzonen vara lämplig för väntor för resenärer med tillhörande möblering med väderskydd och annat. Vi förtydligar.

Markparkering kontra parkering i parkeringsanläggning, samt gångavstånd

Miljönämnden instämmer i förslagets skrivning att markparkering ska undvikas i största möjliga mån, och anger att ytorna kan användas till mycket bättre saker i en modern, grön och hållbar stad, så som förtätning, grönytor, lekytor och sociala mötesplatser. Även **Trafikverket** anser att det är rimligt med en planering för nya parkeringshus som ersättning för markparkering i samband med förtätning. Dessa bör lokaliseras i strategiska lägen med goda cykel- och kollektivtrafikkopplingar, menar verket. **Region Skåne** och **Svensk Handel** ställer sig positiv till att minimera antalet parkeringar på torgytor och andra allmänna ytor där människor vill röra på sig. 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, framhåller Svensk Handel.

Ikano Bostad tycker att tabellen för gångavstånd är bra. **MKB** ser 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.

Med den täta gröna staden som utgångspunkt delar **MKB** uppfattningen att markparkering i stadsmiljö i normalfallet är olämpligt. I stadens ytterlägen ser bolaget 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, anför de. Även **Ikano Bostad** menar att förslaget är väl hårt mot markparkeringar som de menar är positiva ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt, och lyfter fram markparkering för att skapa möten och för handel.

Skandia Fastigheter ser som fastighetsägare tillfällig markparkering som en viktig temporär åtgärd för att genomföra fastighetsutveckling, och ställer sig därför negativa till texten ”även tillfällig markparkering ska undvikas i möjligaste mån”.

Peab menar att det blir komplext att premiera längre avstånd till parkeringshus. **Seniorgården** har uppmärksammat att vid planeringen av nya bostadsområden blir det alltmer vanligt att utgå från parkeringshus som den optimala lösningen vilket innebär ett visst gångavstånd. Seniorgårdens målgrupp för boende är seniorer och i deras projekt är avståndet till parkeringsplats max 50 meter, och underjordiska garage eftersträvas av tillgänglighetsskäl. I en stad med en åldrande befolkning fast med färre bilar kan problem skapas 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 kan bidra till önskvärda flyttkedjor, avslutar företaget.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi håller med om att policyns skrivningar kring markparkering kan nyanseras. Det kan absolut också vara motiverat för flera målgrupper med bostadsnära parkering enligt så som exempelvis Seniorgården arbetar.

Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga

Funktionsstödsnämnden 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. Nämnden påpekar särskilda behov för angöring för färdtjänst och vid kategoriboenden, samt att mobilitetsåtgärder fungerar för dessa grupper i de fall när parkeringsplatser reduceras. **Malmö stads råd för funktionshinderfrågor** ser att tillgänglighetsperspektivet betonas i all planering och anses viktigt. 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. Rådet hänvisar till Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar, och utgår från att Boverkets regler ska följas, vilket innebär 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. **HISO – Handikappidrottens Samarbetsorganisation** konstaterar att förslaget kan påverka enskilda personer med olika typer av funktionsnedsättning i deras vardag. Organisationen lyfter fram att det är bra med tydliga och klara riktlinjer för parkering på allmän plats, och att det har alla nytta av. **Funktionsstödsnämnden** meddelar att det finns en

problematik med att parkeringstillstånd för rörelsehindrade ibland missbrukas eller säljs på den svarta marknaden och nämnden efterlyser konkreta åtgärder.

I **reservation (L) mot beslut i Funktionsstödsnämnden** anges att tillgänglighetsaspekterna inte har hanterats i tillräcklig hög grad och att det inte finns med någon strategi i avsnittet om Fortsatta strategier om detta, vilket ledamöterna finner anmärkningsvärt med tanke på behovet av en förändring i systemet med särskilda parkeringstillstånd för denna grupp. Vidare menar ledamöterna att den privata bilen är ett tillgänglighetshjälpmedel som möjliggör en mobilitet vid nedsatt rörelseförmåga och då antalet parkeringsplatser planeras att reduceras väsentligt efterlyses en genomarbetning, analys och redovisning av tillgänglighetsaspekterna. I **särskilt yttrande (M, MP, S) till beslut i Miljönämnden** anser ledamöter att avsnitten kring personer med funktionshinder är dåligt genomarbetade, och anger konkreta förbättringsexempel, såsom krav på närhet. **Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** är positiv till att det säkerställs att parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga inte påverkas negativt av den flexibla parkeringsnormen.

Ylva S Åqvist – PlanM lyfter konkreta frågor kring angivelser i policy och norm för personer med nedsatt rörelseförmåga. **HISO – Handikappidrottens Samarbetsorganisation** önskar att kravet ändras till minst två platser för personer med nedsatt rörelseförmåga (med parkeringstillstånd).

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Förslaget har avsett att tydliggöra kraven i planerings- och bygglovsprocesserna på parkering och angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga. De krav och riktlinjer som kommunen har att förhålla sig till, såsom Boverkets byggregler, är redovisade i förslaget. Förslaget avser att uppnå en effektivare användning av stadens befintliga ytor, och högre utnyttjandegrad i parkeringsanläggningar, vilket bör vara positivt för personer med fortsatt särskilda behov av egen bil, vilket då kan prioriteras högre på de ställen där det behövs. Policyn kommer att tydliggöras vad avser bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga med avseende på bl.a. konsekvenser. Fortsatt strategiskt arbete med parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga bör ingå i Strategiskt gemensamt arbete för reglering och taxor. Tekniska nämnden arbetar också vidare med metoder för att minska missbruk av parkeringstillstånd.

HISO – Handikappidrottens Samarbetsorganisation menar att 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.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Tekniken för betalning är under ständig utvecklig och allt mindre används biljettautomater. De finns fortfarande men det erbjuds alltid möjlighet att betala med mobiltelefon (sms/ app). I parkeringsanläggningar med bomsystem är normalt betalautomater anpassade för personer med funktionsnedsättning samt att möjlighet finns att använda betalkort direkt vid infartsbom och utfartsbom. Dessutom finns tjänsten Swappaccess som innebär öppning av bom via nummerplåtsavläsning.

Jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv

Arbetsmarknads- och socialnämnden 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. Den flexibla normen och zonindelningar ger förutsättningar för detta, menar nämnden, grundat på 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. Arbetsmarknads- och socialnämnden föreslår även att resultatet från en pågående studie om integrerade mobilitetstjänster tas tillvara i det fortsatta utvecklingsarbetet. **Förskolenämnden** finner det å sin sida anmärkningsvärt att den barnkonsekvensanalys som efterfrågas i den politiska beställningen av uppdraget inte behandlas. Nämnden noterar också att kostnaderna för parkering av sociala skäl ska fördelas till den som nyttjar parkeringen och vill se det utvecklat i texten hur detta är en social fråga. Förskolenämnden menar vidare att valet mellan att leva med eller utan bil inte är ett val som alla malmöbor har – för många är det en omöjlighet och för andra är det enda sättet att klara att ta sig till och från arbete – och vill se båda dessa grupper inkluderade i parkeringspolicyns konsekvensanalys. I **reservation (L, M) mot beslut i Arbetsmarknads- och socialnämnden** menar ledamöter att föreslagen strategi skapar en ojämlikhet med högre parkeringskostnader som drabbar äldre och mindre bemedlade medborgare. **Malmö stads råd för funktionshinderfrågor** menar att funktionshinderperspektivet behöver ingå i all planering, också genom perspektiv på att äldre med funktionsnedsättning lever längre och inte alltid äger eller behärskar tekniken, exempelvis smarta telefoner. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** undrar över jämlikhetsaspekten, om det blir så i framtiden att man måste äga en egen fastighet för att kunna äga en bil.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Konsekvensanalysen utvecklas med dessa aspekter.

Prissättning och reglering som strategi

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser positivt på att staden testat olika verktyg för parkeringslösningar och mobilitet såsom prissättning och reglering. **Trafikverket** anser det vara rimligt att kostnaderna för parkering i ökad utsträckning bärs av nyttjarna.

Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö tycker att parkeringstaxan av rättviseskäl ska höjas och att parkörerna ska bära parkeringens verkliga, marknadsmässiga kostnad. Den framtida utredning av taxor som nämns borde ha gjorts redan innan förslaget till parkeringsnorm utformades, anför de, eftersom taxan är så avgörande för hur parkörer resonerar och som därmed skulle kunna påverka parkeringstal och därmed normen.

Också **Miljönämnden** menar att det är bra att synliggöra parkeringskostnaderna och önskar förklarande redaktionella ändringar i tillhörande tabeller. Även **Parkering Malmö** anmärker redaktionella ändringar och lägger till att det inte är helt enkelt att styra och hantera biltrafiken genom högre avgifter. Men en höjning av avgiften på gatan kan naturligtvis innebära att förutsättningarna för att höja priset på kringliggande parkering på kvartersmark ökar, menar de. **Peab** och **Riksbyggen** anser att principen att styra kostnaderna till dem som har bil och parkerar är svår att genomföra. **MKB** vill anförda att prissättning av parkering kräver en djupare analys än att varje parkör fullt ut ska bekosta just sin parkeringsplats. 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 bolaget fortsatt har möjlighet att optimera sin prissättningsstrategi, menar de. **Midroc Property Development** utvecklar frågan vidare med att det är viktigt att man inte sätter en för hög norm som gör att det blir tomma parkeringsplatser som belastar hela fastigheten [ekonomiskt] och därmed boende som valt att leva utan bil. **Skanska Öresund** är inne på liknande resonemang och menar att om bilen ska

väljas bort till förmån för mer hållbara transporter så är det av vikt att även parkering i gemensamma p-hus har en motsvarande prisbild som utvecklarnas intilliggande alternativ.

Tekniska nämnden summerar att en viktig aspekt på denna fråga är helhetssyn och en balans mellan kvartersmark och gatemark, och efterlyser tydligare samordning.

Centerpartiet i Malmö vill se helheten i parkeringsstrategierna och menar att det finns en risk i att färre parkeringsplatser i centrum och på tomtmark leder till att fler bilägare ställer sina fordon på gatan, och att fördelaktiga parkeringsregler på jobbet kan göra det lönsamt att ta bilen dit, vilket bör undvikas. Partiet efterlyser en större differentiering av parkeringsavgifter och reglering som leder till att rätt p-plats används till rätt sak. I **särskilt yttrande (V) till beslut i miljönämnden** uppskattar en ledamot tydligheten i att kostnaderna för parkering ska betalas av bilägarna och inte av skattekollektivet eller boende. I **reservation (L, M) till beslut i Tekniska nämnden** tycker ledamöter att prissättningen ska göras på ett sätt som skapar förståelse för varför, att prissättningen upplevs som skälig och kan accepteras av Malmöborna.

Cykelfrämjandet och **PRO samorganisation Malmö** uppfattar förslaget att ändra tiden för boendeparkering som ett bra initiativ. **Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö** tycker att boendeparkering ska kosta under dygnets alla timmar, alla dagar om året, med motivet att adressera problemet med bilens anspråk på yta och resulterande kostnad, när bilar står parkerade hela veckor för att endast användas på helgen.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Detta är i stort sett i linje med vad vi föreslår. Reglering och pris för parkering är ett verktyg för att ordna trafiken. Översyn har nyligen genomförts för centrala Malmö där boendeparkering finns, och en översyn av parkering och dess reglering kommer att fortsätta i ytterligare områden.

Förskolenämnden tolkar förslaget princip att kostnaden för parkering ska ligga på fastighetsägaren i motsats till att belasta en redan ansträngd kommunal budget, och konstaterar då att detta för nämndens del blir tvetydigt eftersom kommunen ofta också har rollen som fastighetsägare. **Grundskolenämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** och **Servicenämnden** är inne på samma problematik. **Servicenämnden** anser att en policy bör beskriva principer och ge vägledning för hur kostnaderna hanteras.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Fastighetsägaren har ansvaret för att tillgodose en parkeringslösning, men kostnaderna för att parkera ska tas vidare till slutanvändaren, d.v.s. den som använder parkeringen. För förskole- och skolverksamhet håller vi med om att det är särskilt viktigt att förtydliga och utveckla principer och vägledning för hur fastighetsägarens kostnader avseende parkering inte går ut över den pedagogiska verksamheten. Förslaget bör sikta till att erbjuda skolverksamheterna en större frihet att kunna påverka lösningarna för parkering och mobilitet, i samråd med Stadsfastigheter m.fl. Om inte varje fastighetsägare tar ansvar för sina parkeringsbehov kommer kostnaderna att hamna på allmän platsmark, som också är skattefinansierad verksamhet.

För **Fritidsnämnden** anses det viktigt att minska det generella behovet av bil. Nämnden argumenterar samtidigt för att avgifter som kan begränsa ideella ledares möjlighet att ta sig till fritidsaktiviteter (med t.ex. tung utrustning) ska undvikas, i syfte att nå en aktiv fritid för barn och unga och därmed en socialt hållbar stad. Nämnden föreslår att policyn uttrycker att det kan finnas legitima undantag från principen att de som parkerar ska stå för de egna parkeringskostnaderna, och hänvisar till ett beslut (FRN § 43/16) om att ge förslag på gratis parkering för förenings- och

idrottsledare under vissa förutsättningar. Fritidsnämnden välkomnar förslaget om samverkan om reglering och prissättning av parkering för Malmö stads förvaltningar och bolag. I **särskilt yttrande (L, M) till beslutet i Fritidsnämnden** framför ledamöter att förslaget missgynnar de barn och föräldrar som måste ta sig till olika anläggningar.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Även om det är lätt att förstå behovet för vissa fritidsledare och därmed dilemmat för Fritidsnämnden, kan en inriktning som bara går ut på att ge gratis parkering vara kontraproduktiv utifrån ett helhetsperspektiv för staden, och det bidrar inte till en reduktionsmöjlighet för fastighetsägaren. Ett sätt kan istället vara att ge fritidsledare någon annan form av kompensation, som är oberoende av vilket färdstätt som används. Att tillhandahålla transporttjänster för tungt och skrymmande gods skulle kunna ses som en mobilitetsåtgärd som dessutom kan minska bilberoendet. Ledare som ändå är i behov av bil för att verksamheten ska fungera skulle slutligen kunna få ersättning för eventuella utlägg som är kopplade till verksamheten. Ett sådant ställningstagande är dock inte inom denna utrednings mandat.

I reservationer (SD) mot beslut i Funktionsstödsnämnden och Förskolenämnden föreslår ledamöter att parkeringsavgifterna bör sänkas i syfte att göra inköp i city mer attraktivt.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Så länge tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel är god finns det ingen generell koppling mellan förutsättningar för handel och tillgång till eller prissättning av parkering. En väl utformad parkeringspolitik är gynnsam för handel då den skapar tillgänglighet där och när det behövs.

Flexibla och projektspecifika parkeringstal

Fastighetsägarna Syd ser att samhällsutvecklingen 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 med andra transportsätt. För fastighetsägare är det viktigt att parkeringsnorm främst följer profilen på det enskilda fastighetsprojektet, och organisationen ser i sammanhanget positivt på återkommande dialog mellan kommun och byggherre. Fastighetsägarna Syd är måna om att bibehålla en relativt flexibel norm, främst utifrån perspektivet att det gör byggnation mer ekonomiskt i Malmö. Byggbolag har bekräftat att byggandet av lägenheter riskerar att minska som en följd av en strikt parkeringsnorm, meddelar de. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** menar att förslaget möjliggör byggnation och projekt med låga parkeringstal ger i förlängningen en ökad flexibilitet att möta reella parkeringsbehov, och att det ger möjlighet till hållbar mobilitet, men efterlyser krav på resultat att bostäder som byggs blir billigare. Även **Funktionsstödsnämnden, Servicenämnden** och **Jernhusen** finner det positivt att normen är flexibel, och **Funktionsstödsnämnden** ser god påverkan på bostadsbyggande, näringsliv och miljö. **Region Skåne** instämmer i valet att arbeta med flexibla parkeringsnormer.

Förskolenämnden lyfter fram det positiva i att även verksamheter, innefattande skola och förskola, får möjlighet att påverka parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder. Att parkeringsnorm för skola och förskola hanteras särskilt ser nämnden som positivt. **Grundskolenämnden** och **Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** ser positivt på en norm som är flexibelt utformad. Nämndens verksamheter har erfarenhet av att krav på bilparkeringsplatser vid vård- och omsorgsboenden har varit begränsande eller hindrande, och ser gärna att flexibiliteten tydliggörs i texten om just boenden för äldre. Samtidigt erfar nämnden att äldre i Malmö som har och använder bil sannolikt är mer beroende av att bilparkeringen är nära. **MKB** anser det lämpligt att

justera parkeringsnormen så att kravet minskas ytterligare för små lägenheter samt för studentlägenheter för att öka förutsättningarna för nyproduktion av dessa. MKB lyfter även 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. **Stena Fastigheter** menar att projektspecifika parkeringstal i grunden är ett bra sätt att kunna fastställa parkeringsbehov.

I **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** ser ledamöter gråzoner i nuvarande tillämpning och i förslaget, och menar att normen ofta frångås med en godtycklighet som kan riskera juridiska konsekvenser vad avser likabehandlingsprincipen. I **reservation (SD) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** menar ledamöter att den flexibla normen i vissa avseenden är bra, men i andra katastrofal, och anför godtycklighet som skäl. De styrmedel som föreslås ser de med stor fientlighet på. I **reservation (L, M) mot beslut i Tekniska nämnden** anser ledamöter att parkeringsnormen 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, och att det är bra för såväl miljön som medborgarna. **Fastighetsägarna Syd** är kritiska till resonemanget om en maxnorm av parkeringsplatser vid fastigheter, eftersom de ser risker med hämmad flexibilitet, minskad förtätning i centrala delar av staden, och gångavstånd. **Jernhusen** anser att den flexibla normen även är otydlig, med potentiella tolkningsproblem i zonindelning och bedömning av mobilitetsåtgärder (se vidare nedan).

I **reservation (L, M) mot beslut i Tekniska nämnden** anser ledamöter att parkeringsnormen inte får sänkas under den nivå den verkliga efterfrågan medger, och att vissa verksamheter ska kunna kräva en högre parkeringsnorm än idag.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Som tidigare är fastighetsägaren fri att lösa hur mycket parkering hen vill, eftersom normen är en miniminorm. Med förslaget avser Malmö stad inte att införa en maxnorm. Den flexibla miniminormen innebär att minimikravet på att lösa parkering kan påverkas av fastighetsägaren vilket naturligtvis måste ske på ett transparent och icke-godtyckligt sätt. Genom ny policy och norm avser vi att öka transparensen jämfört med tidigare tillämpning.

Skanska Öresund ser gärna att normen ska skilja på bostäder, beroende på typ, såsom bostadsrätt och hyresrätt. Det finns olika betalningsförmåga och behov som borde uppmärksammas, och vore ett led i att möjliggöra fler kostnadseffektiva bostäder för alla samhällsklasser genom att byggkostnaderna sänks.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Kommunen kan inte avgöra upplåtelseform i plan och bygglov, och dessutom kan det förändras över tid.

Beräkningsgrund i zoner och per bruttoarea, BTA

Parkering Malmö och **Sveriges Bussföretag** tycker föreslagen zonindelning ser lämplig ut, något som också **MKB** anser, undantaget Hyllie enligt fortsatt resonemang (se nedan).

Miljönämnden, MKB, Ikano Bostad, Midroc Property Development, Riksbyggen och **Skanska Öresund** anser att Hyllie ska tillhöra zon 1, grön zon [alltså zonen med lägst parkeringstal som utgångspunkt], och argumenterar för att stadsdelen kring Hyllie station med dess kollektivtrafik är planerad och utformad för detta. **Peab** menar att zonindelningen bör ses över så att t.ex. delar av Dockan och Hyllie kommer att ligga utanför zon 1 [men vad Peab verkar

mena, att döma av sammanhanget är att dessa önskas ligga inom zon 1]. **Miljönämnden** resonerar vidare kring zonindelning att också Rosengård, Persborg och Östervärn behöver vara med och behandlas, liksom Nyhamnen, där stadsutvecklingens ambitioner om bl.a. lågt bilinnehav önskas synliggöras i zonindelningen på ett bättre sätt. **Ikano Bostad** skriver vidare att Elinegård bör tillhöra zon 3 i framtiden, och **Skandia Fastigheter** anser att området i Västra Hamnen som innesluts av linjedragningen för MalmöExpressen ska ingå i zon 1.

I **särskilt yttrande (L) till beslut i Miljönämnden** menar en ledamot att det finns risker med att införa grön zon runt Östervärn. **Parkering Malmö** ser tydliga skillnader i parkeringsbehov för framförallt verksamheter och även i viss mån boende i Hyllie jämfört med områdena runt Malmö C och Triangeln. Bolaget noterar vidare också att då parkeringsnormen för boende i de flesta fall minskar även utan att mobilitetsåtgärder genomförs, krävs att ett minskat bilinnehav faktiskt också sker.

I **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** menar ledamöter att zonerna verkar vara något diffusa, utan tydliga gränser. **Heimstaden** noterar samma sak, och menar att det är både positivt och negativt. Marknadens aktörer behöver ett tydligt och förutsägbart system. **Skanska Öresund** önskar också förtydligande rörande zongränserna. **Fastighetsägarna Syd** ser en risk med beskriven zonindelning, nämligen 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, menar organisationen. Enligt **Stena Fastigheter** tar zonindelningen inte tillräcklig hänsyn till lokala förutsättningar, såsom avstånd mellan etablering och närmaste busshållplats eller vilken turtäthet som finns.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Angående Hyllie, så innebär förslaget inte en böjd norm jämfört med gällande norm. Förslaget innebär att parkeringstalen kan sänkas ytterligare jämfört med idag, genom den mer flexibla normen, även om denna reduktionsmöjlighet inte är fullt lika stor i Hyllie och på andra platser som i närheten av Centralstationen och Triangelns station. Citys samlade utbud av service (inte bara sett till kollektivtrafik) och den täta, blandade och gång- och cykelvänliga staden gör att det råder bästa förutsättningar att leva utan bil här.

Naturskyddsföreningen Malmö och föreningen Bilfria Gator Malmö noterar att förslaget möjliggör parkeringsnorm "0" vid hög andel mobilitetsåtgärder i zon 1, men att det är uddlöst då det ej sker stor nybyggnation i denna zon. Föreningarna föreslår att även zon 2 ges möjlighet till p-norm "0", för större effekt.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi håller inte med om att det inte sker stor nybyggnation i zon 1. Stora utvecklingsområden i Västra Hamnen och Nyhamnen ligger inom zonen, och i befintlig innerstad sker trots allt en omfattande förtätning.

Vad gäller kontor så noterar **Parkering Malmö** att gällande och föreslagen parkeringsnorm (för bil) är lägre än dagens verkliga behov vilket ofta innebär bekymmer för fastighetsägare att kunna erbjuda parkering i den omfattning deras hyresgäster kräver i samband med etablering. Här kommer krävas mycket arbete med omställningen vad gäller transport till och från arbetet framöver.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Fastighetsägaren är fri att tillskapa eller avtala ett större antal parkeringsplatser än vad normen anger. Det borde rimligen kunna hanteras på en öppen marknad. Denna marknadsorientering kan i sig hjälpa till i omställningen av transportsystemet.

Lunds kommuns stadsbyggnadskontor utgår sedan många år från BTA vid beräkning av parkeringstal, och ser positivt på att använda samma synsätt [som Malmö stad] för ökad enkelhet gentemot fastighetsutvecklare samt för benchmarking. Även **Ikano Bostad, Riksbyggen** och **Stena Fastigheter** ser positivt på detta. **Riksbyggen** ser att detta premierar mindre lägenheter. **Parkering Malmö** ser att det sannolikt stämmer bättre med verkligt parkeringsbehov att utgå från BTA. Även **MKB** ser förslaget som ett steg i rätt riktning, men anser att BOA [bostadsyta] skulle utgöra en mer rättvisande grund för beräkning. I det fall BTA ändå vidhålls som beräkningsgrund önskar MKB förtydligat om det är "ljus BTA" alternativt total BTA som avses. **Peab** förordar att beräkningen grundas på "ljus BTA". **Stena Fastigheter** påtalar att mobilitetsåtgärder i form av t.ex. cykelparkering inom BTA-ytan får som konsekvens att parkeringstalet för hela projektet ökar, vilket borde vara tvärtom. Även Stena förordar därför att detta ses över i det fortsatta arbetet.

Servicenämnden ifrågasätter om det är rimligt att man utgår från BTA och inte faktisk personbelastning av fastigheten. **Skanska Öresund** ställer sig också frågande till att gå över till BTA-grunden när det gäller bostäder. Även i **reservation (L, M) samt (SD) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** menar ledamöter att det blir svårt att avgöra hur många parkeringar det krävs baserat på en kvadratmeterangivelse. Det hade varit lättare att relatera det till antal elever på skolan, barn på dagis, etc., skriver ledamöterna (L, M).

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: BTA-beräkningsmodellen kommer att förtydligas. Eftersom verksamheternas personaltäthet ofta förändras under tiden ett projekt växer fram anser vi att bruttoarean, BTA är en bättre grund än antal användare eller liknande för de flesta ändamål. Men vi kommer att se över om det finns anledning till andra beräkningsgrunder i vissa fall.

Mobilitetsåtgärder

Parkering Malmö konstaterar att möjligheten till mobilitetsåtgärder från fastighetsägaren ökar i förslaget, framförallt i stadens centrala zoner, jämfört med idag. **Servicenämnden, Region Skåne, Lunds kommuns stadsbyggnadskontor, Heimstaden, Skandia Fastigheter** och **Skanska Öresund** ser övergripande positivt på mobilitetsåtgärder. **Region Skåne** ser det positiva i att de kan minska antalet bilparkeringar och öka det hållbara resandet. De kan dock innebära en ökad kostnad för hyresgästen, förtydligar **Servicenämnden**, då åtgärderna och köpen vanligtvis blir hyresgrundande. Nämnden efterlyser också klargörande av hur bedömningen görs om parkeringen delas med andra verksamheter som omfattas av andra nyckeltal, och efterfrågar konsekvensbeskrivning gällande bedömningen av mobilitetsåtgärder.

Skandia Fastigheter menar att mobilitetsåtgärder tillsammans med andra ingående parametrar sannolikt bidrar positivt till deras utvecklingsprojekt. **Fastighetsägarna Syd** resonerar att när fler väljer bort bil i stadsmiljön behöver lösningar erbjudas för cykel, bilpooler och andra transportsätt. En enskild bilpoolsbil ersätter fem till tio privatägda bilar enligt forskning, skriver man. **Jernhusen** och **Skanska Öresund** skriver att mobilitetsåtgärder är bra, intressanta sätt att uppmuntra alternativa färdssätt och stärker stadens goda infrastruktur för cykel, kollektivtrafik och möjligheter till attraktiva platser. Jernhusen menar vidare att vilken typ av mobilitetsåtgärder som

kan bli aktuella och hur de ska bedömas, med dess nivåer låg, mellan och hög, är oklart i policyn. Liknande svar ger **Förskolenämnden, Grundskolenämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, Servicenämnden, Heimstaden, Peab och Stena Fastigheter**. Stena lägger till att förslaget inte uppfyller kravet på transparens då omfattningen av mobilitetsåtgärderna och deras påverkan på parkeringstalen inte framgår. Även **Region Skåne** anser att åtgärderna behöver analyseras ytterligare och önskar en väl genomarbetad skrift **Mobilitet för Malmö** för tydlig legitimitet för detaljplaner och bygglov.

MKB och **Heimstaden** vill att förslaget tydliggör vilka mobilitetsåtgärder som accepteras och vad nivåerna hög, medel och låg på åtgärderna betyder, så att risken för subjektivitet och godtycke mellan olika projekt minskas. **Peab** vill föra en djupare diskussion med handläggare i de fall där nya förslag uppkommer, om åtgärders effekt på parkeringsnormen. Även **Skanska Öresund** meddelar farhågor om att förslaget ger stort utrymme för tolkning i specifika utbyggnadsprojekt med risk för godtycke i handläggningen. Utvärdering av konkreta exempel på mobilitetsåtgärder redan utförda i Malmö stad, och slutsatser av dem, efterlyses av **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** och **Stadsbyggnadsnämnden**. Det kommer bli viktigt att kommunicera förutsättningarna för mobilitetsåtgärder till fastighetsägare och vidare till boende, menar **Parkering Malmö**, med tanke på att två olika intilliggande fastigheter kan få olika parkeringstal och olika nivå på mobilitetsåtgärder.

I **särskilt yttrande (L) till beslut i Miljönämnden** uttrycker en ledamot kritik mot tillämpningen av gällande policy och norm, och menar att det saknats utvärderingar av exempelvis bilpooler. Ledamoten befarar att det finns risk för godtycklighet i värderingen av mobilitetsåtgärder i det nya förslaget och att det riskerar att hämma flexibiliteten och gör det svårt för byggherrar och fastighetsägare att skapa boenden som är anpassade efter de boendes behov. I **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** skriver ledamöter att förutsägbarheten blir liten och osäker på grund av att definitioner av nivå på mobilitetsåtgärder saknas, och de efterlyser en utvärdering av åtgärderna. **Region Skåne** anser det som viktigt att det säkerställs att mobilitetsåtgärderna får önskad effekt på byggkostnader och ekonomi i bostadsbyggandet, genom uppföljning.

Kulturnämnden ser gärna att man beaktar tillgänglighetsaspekten tydligare i mobilitetsåtgärderna och då inte bara kopplat till angöring av bil och bilparkering. **Ikano Bostad** meddelar att Skånetrafikens Jojo-kort som fastighetsägarna ibland säljs vidare och åtgärden kan även påverka försörjningsstödet, varför företaget föreslår att hyresgäster ska kunna välja att ta emot kortet eller ej. **Stena Fastigheter** är kritiska till kollektivtrafikkort som mobilitetsåtgärd eftersom det är en åtgärd direkt riktad till individ vilket innebär att alla hyresgäster inte behandlas lika, något som de vill garantera.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: För mobilitetsåtgärder och deras effekt på möjlig reduktion av bilparkering hänvisas till dokumentet Mobilitet för Malmö. Det går inte på förhand, i en policy, att räkna upp de (paket av) åtgärder och dess effekter eftersom de kommer att förändras över tid, med tanke på en mycket snabb förväntad utveckling av tjänster och teknik för förbättrad mobilitet, framåt över tid. Med tanke på detta är det naturligtvis angeläget med en utveckling, och en ändamålsenlig utvärdering och uppföljning. Det stämmer att skillnaderna kan bli märkbara mellan olika närliggande fastigheter beroende på dess inriktning på parkeringslösning och mobilitetsåtgärder, och att kommunikationen är viktig, redan i ett planeringsstadium och i försäljning/ marknadsföring av boendet.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden påpekar, i samband med att de noterar den generellt flexibla bilnormen, att det inte framgår i normtabellen för vårdboenden om graden av mobilitetsåtgärder spelar roll för parkeringstalen.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi förtydligar vad som gäller, att särskild utredning behövs.

Peab påpekar mycket riktigt att om en lägre bilnorm ska leda till en lägre byggkostnad, krävs att kostnaderna för föreslagna mobilitetsåtgärder inte överskrider kostnaden för uppförandet av själva parkeringsplatsen.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Det är riktigt.

Rikard Roth – Roth Fastigheter argumenterar för att i områden med exceptionellt bra allmänna kommunikationsmedel ska byggherren inte 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, anser han. Roth pekar ut områdena runt Hyllie, Triangeln och Malmö C för detta.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Det är inte enbart kollektivtrafikutbudet som avgör bilinnehavet. Mobilitetsåtgärder är nödvändiga för att reducera beroendet och användningen av bil.

Parkeringsköp, mobilitetsköp och mobilitetspott

Arbetsmarknads- och socialnämnden och **Stadsbyggnadsnämnden** ser det nya förslaget mobilitetsköp som en god lösning som främjar en hållbar utveckling och kan öka det hållbara byggandet. **Ylva S Åqvist – PlanM** finner mobilitetsköpet som en väldigt intressant idé med troligen hög genomförandepotential. **MKB** ser också förslaget om mobilitetsköp som mycket positivt då det gagnar såväl nyproduktion som miljö. Bolaget 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, meddelar de. **Midroc Property Development** menar att mobilitetsköpets omfattning borde bero på projektets storlek. **Riksbyggen** menar att det är bra att förstahandsvalet efter mobilitetsåtgärder är parkeringsköp i närliggande parkeringsanläggning. Riksbyggen ser också med spänning på hur mobilitetsköpets mekanism utvecklas framöver.

Förskolenämnden ser (även om den avstyrker mobilitetslöpet som en lösning för sin verksamhet, se Skola och förskola specifikt nedan) ett stort värde av den mobilitetslots som föreslås finansieras genom intäkterna från mobilitetsköpet men ifrågasätter varför denna tjänst inte kan ligga inom ordinarie budget. **Miljönämnden** menar att förslaget om mobilitetsköp är en god start, men vill undersöka om denna möjlighet ska kunna gälla alltid och inte enbart när en parkeringslösning inte är möjlig. Syftet skulle vara att frigöra ännu mer yta till önskvärda ändamål. Även **Ylva S Åqvist – PlanM** berör ett liknande resonemang. **Servicenämnden** ser övergripande positivt på parkeringsavtal och parkeringsköp samt mobilitetsköp och mobilitetspott. De kan dock innebära en ökad kostnad för hyresgästen, då åtgärderna och inköpen vanligtvis blir hyresgrundande. Nämnden uppfattar inte att det framgår när i tiden mobilitetspott kan bli aktuellt, och önskar förtydligande om vad som avser ett mindre projekt.

Nämnden ställer sig kritisk till att mobilitetsköp och parkeringsköp löser utmaningarna och understryker att parkeringsbehovet bör vara löst redan i detaljplanen. **Peab** anser inte att kostnaden för parkeringslösen ska öka.

Parkering Malmö ser positivt på mobilitetsköp som ett alternativ till parkeringsköp vid förtätning där svårighet att lösa ett ökat parkeringsbehov, och att det i detta fall är viktigt att mobilitetsåtgärder kan få effekt i närområdet. Parkering Malmö tror vidare att det är bra att avtalen med byggherrarna avseende parkeringsköp och mobilitetspott upprättas inom samma förvaltning/bolag, och att det behöver utredas vidare vilken förvaltning/bolag som lämpligast. Parkering Malmö stödjer förslaget om en mobilitetssamordnare med placering i bolaget.

Tekniska nämnden påtalar att mobilitetsköpet, och samarbetet för det mellan Tekniska nämnden och Parkering Malmö, är en föreslagen åtgärd som inte är beslutad än utan måste utredas vidare, både utifrån juridiska och praktiska konsekvenser. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** ställer sig frågan vart bilarna tar vägen under tiden frågan löses med hjälp av mobilitetspotten. Även **Region Skåne** anser att det är viktigt att mobilitetsköpet utreds vidare och att handlingsplaner tas fram så att åtgärderna kan bli av redan innan bostäderna blir inflyttningsklara.

Stena Fastigheter 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. Företaget är negativa till att införa ytterligare roller i processen med risk för ökad administration och mindre transparens, och avstyrker därför förslaget att införa en mobilitetslots.

I **reservation (L, M) mot beslut i Tekniska nämnden** avstyrker ledamöter mobilitetsköp, med motiveringen att en avgift som fastighetsägare indirekt tar ut av hyresgäster inte får användas någon annan stans i staden, då det blir en fördold extra fastighetsskatt. Även i **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** undrar ledamöter om det är förenligt med lagen att slippa lagens krav genom kontantbetalning. **Peab** är negativ till förslaget om mobilitetspott då de ser en risk att de härnäst alltid måste använda mobilitetspotten för att få rätt antal platser. En parkeringsnorm med åtgärder som medger undantag bör räcka, menar de.

Jernhusen menar att ambitionen med mobilitetsköp och mobilitetspott är god, men att tillämpningen är för oklar enligt policyn, särskilt i kombination med mobilitetsåtgärder (se denna rubrik ovan) och att de därför inte kan ta ställning till den. **Kulturnämnden** understryker att flera av besöksmålen har en betydande del besökare från andra delar av regionen och är beroende av kollektivtrafik eller egen bil, och efterfrågar härvidlag en koppling mellan besöksmålen och en lansering och utveckling av mobilitetsköp. **Stadsbyggnadsnämnden** önskar tillgång till ny kunskap och information som uppstår i kommande tillämpning.

För **Lunds kommuns stadsbyggnadskontor** låter förslaget om mobilitetsköp spännande och de kommer att följa genomförandet med stort intresse. Det är dock angeläget att säkerställa att åtgärden är förenlig med plan- och bygglagen och att likställigheten kan säkras, låter kontoret meddela.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Mobilitetsköpet kommer att behöva utredas vidare, så att det blir transparent, relevant och genomförbart. Det får inte förekomma att man ”slipper lagens krav” genom mobilitetsköpet utan möjligheten till en slutlig reduktion av parkeringsbehovet för den aktuella fastigheten ska kunna härledas från de åtgärder som finansieras genom köpet. Mobilitetsköpet får heller inte uppfattas som en skatt, precis som det gällande parkeringsköpet inte är det.

Peab menar att parkeringsplatser i nybyggnadsområden bör reserveras för byggnation, så att inte andra parter kan göra parkeringslösen, eller att parkeringslösen i parkeringshus kan avvisas.

Heimstaden upplever parkeringsavtal/parkeringsköp med nyttjanderätt på 20-25 år som negativt då det är för lång tid.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Förturen att hyra parkeringsplats som är kopplat till fastighetsägarens parkeringsavtal finns redan idag. De jämförelsevis långa avtalstiderna garanterar denna förtur över tid.

Stena Fastigheter menar att åtgärderna ur mobilitetspotten måste generera fysiska parkeringsmöjligheter på allmänna platser som kompenserar för de projekt där erforderligt antal parkeringar inte varit möjligt att anordna.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Tanken har snarare varit att det just är parkeringsplatser som inte ska anordnas via mobilitetspotten, utan annan mobilitet. Den kvarvarande parkerings efterfrågan måste fastighetsägaren själv lösa, även i fortsättningen.

Cykelparkering specifikt

Förslaget om tydligare riktlinjer för cykelparkering ser **Arbetsmarknads- och socialnämnden**, **Tekniska nämnden**, **Trafikverket** och **Fastighetsägarna Syd** positivt på. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** gläds åt att cykelparkering har fått stort utrymme i utredningen. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** instämmer i att tydligare och skärpta krav och förväntningar på fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering främjar en hållbar mobilitet. **Tekniska nämnden** menar att cykelparkering bör inkluderas mer genomgående. Bilder och fotografier finns på ett antal goda exempel av mobilitetsåtgärder i dokumentet. Ytterligare bildbibliotek efterfrågas av **Heimstaden** för att visa på bra och effektiv hantering av cykelparkering. **Trafikverket** anser att det är nödvändigt att ansvaret för och säkerställandet av erforderlig cykelparkering inkluderas i policyn, och menar att det idag finns brister inte minst vid viktiga besökspunkter. **Region Skåne** anser det vara av största vikt att den kommande Mobilitet för Malmö är väl genomarbetad och innehåller tydliga klargörande av utformning samt en tydligare definition av vad en lättillgänglig cykelplats innebär.

MKB noterar att den föreslagna cykelnormen gör att kravet på cykelparkeringsplatser blir lägre för små lägenheter och högre för större lägenheter, vilket de anser vara rimligt. Dock ser MKB det som önskvärt att zonindelning även tillämpas vid beräkning av minsta antalet cykelparkeringsplatser, samt att andelen lättillgänglig cykelparkering ska kunna vara en mobilitetsåtgärd. MKB efterlyser även vägledning i vad som anses vara en attraktiv cykelplats, vilket **Peab** också gör, men **Peab** saknar också riktlinjer för mått, utformning, placering av cykelplatser. **Cykelfrämjandet** menar i tillägg att utformning av cykelställ är något som ofta inte blir så bra som önskat, och att det därför vore bra om detta förtydligades i strategin, även om inte alla lösningar ske ges där.

Skanska Öresund ser ett problem med den ökade cykelnormen. Normen är redan hög i gällande tillämpning och leder inte sällan till dåliga lösningar, skriver de. Skanska föreslår att incitament borde ges för genomtänkta, tillgängliga och attraktiva cykelplatser som både tillgodoser och främjar de cyklande istället för att höja normen.

I reservation (L, M) mot beslut i Tekniska nämnden anser ledamöter att det måste vara möjligt att ordna parkering för cyklar utan att det sker på bilisternas bekostnad. Kraven och förväntningarna på fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering har i många fall förtydligats och skärpts, noterar de, men de anser att det bör tydliggöras att det inte befriar fastighetsägaren att anordna erforderligt antal parkeringsplatser för bil. **Peab** menar att parkeringstalen för cykel bör vara möjlig att påverka genom mobilitetsåtgärder. Peab anför vidare att det är problematiskt att ytterligare öka antalet cykelplatser och tycker också att införandet av en kvot för platskrävande cyklar är ett krav på teknisk lösning som inte faller under kraven i Boverkets byggregler. För **Jernhusen** förefaller det märkligt att normen för cykelparkering har stora skillnader mellan förslagets zoner, och föreslår mindre skillnader och lägre cykelnorm i stadens centrala delar.

Cykelfrämjandet och **PRO samorganisation Malmö** menar att metoden att beräkna antalet cykelparkeringsplatser, med hjälp av bruttototalarea, är något svårförståelig för en lekman. Organisationerna efterlyser en jämförelse av förslaget med gällande norm för fler typer av bebyggelse. **PRO samorganisation Malmö** undrar också om principen att parkörerna ska stå för sina egna kostnader gäller även för cykelparkering.

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor menar att utredningen bör kompletteras med ett speciellt avsnitt rörande cykelplatser för trehjulingar, då det finns ett funktionshinder- och fraktperspektiv i detta som nästan helt förbises i förslaget.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi instämmer i att det är viktigt att cykelparkering inkluderas ingående i parkeringspolicyn, och arbetar med att ta fram Mobilitet för Malmö, en skrift som ämnar fungera som vägledning vid implementering av parkering. Cykling ska uppmuntras och stödjas, bland annat av hälso- och miljöskäl, varför cykelparkering i rimlig omfattning kan vara okej att subventionera. Fastighetsägarens ansvar att ordna cykelparkering i enlighet med normen beskrivs dock tydligt i förslaget. Förslaget innefattar enbart en miniminorm vilket innebär att fastighetsägaren är fri att lösa hur mycket parkering hen önskar, så länge antalet platser är minst det som normen anger. Det finns därför inte fog att tala om att cykelparkering skulle ske på bekostnad av bilparkering – bägge ska lösas enligt normen. Vi anser att det är befogat med en generell ökad cykelnorm eftersom antalet cyklister och cyklar i Malmö ökar och förväntas fortsätta öka. Ökade krav på cykelparkering är också i linje med de mål som anges bland annat i trafik- och mobilitetsplanen gällande ökande cykelandelar. Att ge möjlighet till minskad cykelparkering än vad normen anger är därför inte aktuellt. Att ett visst antal cykelparkeringar ska vara lättillgängliga anser vi vara en grundläggande utformningsprincip för implementering av god cykelparkering, och att ange plats för platskrävande cyklar är inte en teknisk lösning, lika lite som utformningsstandarder för t.ex. parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga. Överhuvudtaget är funktionshinderperspektivet viktigt även för cyklister. Om en fastighetsägare satsar på extra attraktiv cykelparkering, varav en stor del lättillgänglig cykelparkering kan vara del av, kan detta ses som en mobilitetsåtgärd eftersom det kan påverka bilinnehavet. Vi uppmärksammar att det i en övergångsperiod kan vara utmanande att byta beräkningsmetod för parkeringsnormen. Vidare

Skola och förskola specifikt

Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** önskar att begreppet ”skola”/”skolor” förtydligas genomgående i dokumentet. Nämnden tycker det inte framgår tydligt vilken norm som är aktuellt för årskurs 3-9. **Tekniska nämnden** önskar att formuleringar gällande bilparkering på allmän plats vid förskolor och skolor ses över tydligare.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi ser över detta.

Förskolenämnden konstaterar att det borde se som en kammungemensam angelägenhet att komma tillrätta med 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, skriver nämnden. **Grundskolenämnden** och **Servicenämnden** meddelar att konsekvensbeskrivningen bör omfatta verksamheter såsom skola, förskola och fritidsanläggningar, alltså utifrån verksamheternas perspektiv.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Sammanvägningen görs i planeringen av staden. Trafik- och parkeringslösningar vid skolor och förskolor ska utformas på både ett yteffektivt och trafiksäkert sätt. I varje enskilt fall kommer prioriteringar att behöva göras. Konsekvensbeskrivningen för verksamheterna anser vi att utveckla.

Förskolenämnden ifrågasätter förslagets tolkning av likabehandlingsprincipen och förståelsen för förslagets ekonomiska konsekvenser för skattefinansierad verksamhet. Nämnden ser att fokus i policyförslaget till stor del är att lägga kostnader och ansvar hos fastighetsägaren, vilket de, liksom **Servicenämnden**, påpekar ger ekonomiska konsekvenser för såväl fastighetsägare som hyresgäster (där kommunen kan inneha båda rollerna), och att konsekvensanalysen av detta saknas. **Grundskolenämnden** anför att förslagets övergripande perspektiv på kostnader inte reflekterar grundskolans syn, och menar att eventuella kostnader som inköp och åtgärder genererar bör dras av från de hyreskostnader de orsakar. De efterfrågar en mer nyanserad bild av hur kostnaderna och intäkterna beskrivs. Även **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** efterfrågar utredda och tydliggjorda ekonomiska konsekvenser, och föreslår att intäkter som fastighetsägaren får för parkeringar och andra åtgärder avspeglas i hyreskostnaden. Nämnden efterlyser, liksom **Servicenämnden**, vägledning för att styra ansvar och kostnader för verksamheterna.

Vidare uppfattar **Förskolenämnden** inte policyn vara vägledande i hur utbyggnad av förskolor i förtätningsprojekt ska hanteras när parkering ställs i konflikt med friyta. Nämnden hävdar att det finns lagstöd för att särbehandla förskoleverksamhet, och att pedagogisk verksamhet inte ska likställas med handel eller kontor när det gäller krav på parkeringslösningar. Förskolenämnden åberopar plan- och bygglagen (2010:900, 8 kap 9 §), när de drar slutsatsen att förskoleverksamheten kan undantas från parkeringspolicyn eller att det går att formulera en egen policy för den, och lyfter fram exempel från Boverkets kunskapsbank om hur detta kan göras. (Denna passus avser principen ”friyta går före bilar”, det vill säga att om det inte finns tillräcklig yta för både friyta för vistelse och lek och för parkering, så ska friyta prioriteras.)

Servicenämnden anser att det behövs en tydligare redogörelse för hur situationer ska hanteras när parkeringsbehovet ställs mot andra krav, som till exempel friyta, och exemplifierar med cykelparkering. **Stadsbyggnadsnämnden** välkomnar å sin sida att förutsättningarna för skolor och förskolor förtydligas, och anser inriktningen vara i överensstämmelse med styrdokumenterna ”Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö” och nämndens egen ”Riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor”. I **reservation (L, M) mot beslut i Tekniska nämnden** anför ledamöter att det måste klargöras 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. Ledamöterna tolkar uttrycket ”påverka mobiliteten” att det efterfrågan som föräldrar och övriga medborgare har på t.ex. säkra angöringsplatser ska infrias. I **reservation (L, M) mot beslut i Stadsbyggnadsnämnden** skriver ledamöter att förslaget

sannolikt bryter mot plan- och bygglagen (PBL) eftersom inriktningen inte kommer att producera parkeringar i skäligen utsträckning för skola och förskola.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Det är inte förslaget intention att likställa parkeringsbehovet för pedagogisk verksamhet med handel eller kontor. Det är enligt PBL samtliga fastighetsägares ansvar att ordna parkering i enlighet med normen. Det gäller även om kommunen är fastighetsägare. Kommunen ska inte heller göra skillnad på t.ex. offentlig och privat skola eller förskola. Förslaget innebär också att vi ska följa PBL (8 kap 9 §) gällande friyta och parkering. I de planer där friyta måste prioriteras ska därför parkering lösas genom parkeringsköp eller avtal på annan fastighet. Om den möjligheten inte finns ska ett mobilitetsköp göras. Förslaget mobilitetsköp ska kunna användas för att exempelvis göra fysiska åtgärder på allmän platsmark som ökar incitament och möjligheter att gå och cykla till skolor och förskolor.

Kostnaden för parkering bör, så långt det är möjligt, skiljas ut och täckas via parkeringsavgifter, istället för att belasta verksamheten med kostnaden. Kostnaden behöver på så sätt inte drabba den pedagogiska verksamheten. Hur detta i praktiken ska göras är knappast avgjort, utan det kommer att krävas fortsatt samverkan mellan nämnder och bolag för att utveckla dessa modeller. Och vi är medvetna om att det inte går att hantera kostnader för mobilitetsköpet på samma sätt.

Förskolenämnden är kritisk till policyns resonemang om att förskoleverksamheten bör lägga stor vikt vid att lösa mobiliteten genom mobilitetsåtgärder, mobilitetsköp, parkeringsköp samt aktiv prissättning och reglering, 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. Däremot uttrycker **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** sig positivt över föreslagna åtgärder för att minska efterfrågan på parkeringsplatser genom bil- och cykelpool, kollektivtrafikkort och cykelparkering, eftersom det kan medföra större friyta – men reserverar sig mot kostnader och önskar att dessa tydliggörs. Verksamheten ska inte ta dessa kostnader, menar de. Även **Servicenämnden** ser övergripande positivt på åtgärdspaletten. **Grundskolenämnden** efterlyser vägledning och förtydligande för att förstå vad som är rimliga inköp och åtgärder kopplat till grundskola, förskola och fritidsanläggningar, men ser övergripande positivt på mobilitetsåtgärder, parkeringsavtal och parkeringsinköp, samt mobilitetsköp och mobilitetspott. Dessa typer av åtgärder kan lösa eventuella dilemman kring behovet av yta, anser de. **Förskolenämnden** är inte motvillig till att lösa vårdnadshavares parkeringsmöjligheter oavsett val av färdmedel, men förtydligar att det ibland kan stå i konflikt med andra intressen såsom barnens friyta och möjligheten att nyttja förskolan till sin fulla kapacitet. Förskolenämnden vill av principiella skäl inte tillhandahålla personalparkeringar. Vidare anser inte Förskolenämnden att det är aktuellt att lösa förskoleverksamhetens mobilitet genom pengar till en mobilitetsfond, då det skulle innebära en överflyttning av skattemedel till ett kommunalt bolag [enligt förslaget Parkering Malmö] för åtgärder som inte är kopplad till aktuella förskola. Förskolenämnden menar att lagstiftaren är tydlig i sin formulering om hur ytorna ska prioriteras i ärenden med byggnation av förskolor, och menar att förslaget [om mobilitetsköp] att istället begära kompensation från en skattefinansierad verksamhet inte respekterar de grundvärderingar som ges uttryck för i plan- och bygglagen. **Grundskolenämnden** vill ha ett förtydligande om vad som avses med mindre projekt, när det gäller mobilitetsköp kopplat till exempelvis nybyggnation av en grundskola.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: En flexibel norm ger möjligheter att påverka parkeringsbehovet med mobilitetsåtgärder. Därmed finns det goda möjligheter att reducera behovet av parkeringsplatser och de kostnader som de innebär. Det är fastighetsägarens ansvar att ordna verksamhetens parkeringsbehov. Det är verksamhetens ansvar att identifiera och genomföra åtgärder som kan påverka

mobiliteten. Så åtgärderna behöver tas fram i samarbete mellan fastighetsägare och verksamhet för att få väl fungerande åtgärder som är långsiktigt hållbara, och i detta arbete kan de tekniska förvaltningarna vara behjälpliga. Nivåer och exempel på mobilitetsåtgärder som kan vara aktuella för just förskola och skola kommer att presenteras i skriften Mobilitet för Malmö.

Behovet av parkering för personal ingår i förskolor och skolors totala parkeringsbehov. När det gäller mobilitetsköp och mobilitetspott så behöver förslaget utvecklas vidare, varvid nämndernas inspel kommer att räknas in. Bland annat kommer frågan om hur och var mobilitetsköpet och mobilitetspotten ska hanteras att utvecklas vidare.

Förskolenämnden är negativt inställd till parkeringsköp. Anledningarna uppges vara dels att det anses orimligt att skattepengar avsatta för pedagogisk verksamhet ska användas för att uppföra parkeringshus, dels att lösningen inte anses vara bra nog med hänsyn taget till säkerheten varvid vårdnadshavare ändå kan komma att välja andra lösningar för sin parkering nära förskolan. Nämnden anser att lösningar med parkeringshus kan vara bra i något enstaka fall, om förskolan ligger i direkt anslutning och att en trafiksäker miljö för barnen kan uppnås. Nämnden efterfrågar rimligt gångavstånd till parkeringsanläggning för förskoleverksamhet.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Parkeringsköp i parkeringsbus är en lösning i vissa fall, precis som nämnden påtalar. Gångavstånden behöver vara rimliga, vilket behöver förtydligas. Lösningar med parkeringsköp i parkeringsbus ska alltid ställas i relation till andra möjliga lösningar i plan- och bygglovsprocessen (som också innebär kostnader) varvid trafiksäkerhet måste beaktas. Parkeringsköp eller parkeringsavtal kan dock göras i andra anläggningar än enbart parkeringshus.

Förskolenämnden undrar om det är möjligt för en förskola att uppnå en hög grad av mobilitetsåtgärder, eftersom de mobilitetsåtgärder som föreslås utgår från att fastighetsägaren är en privat aktör (vilket oftast inte är fallet med nybyggda förskolor), och att det i förslaget inte framgår hur graden mäts, eller vad som är grunden för bedömning. Nämnden anger en rad begränsningar som kan motverka införandet av mobilitetsåtgärder i förskoleverksamheten. **Grundskolenämnden** och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** menar att det behöver klargöras hur omfattningen av mobilitetsåtgärder (låg, medel och hög) bedöms, och **Grundskolenämnden** lägger till en fråga om hur bedömningen ska göras om parkeringen delas med andra verksamheter där andra nyckeltal gäller.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: För mobilitetsåtgärder och deras effekt på möjlig reduktion av bilparkering hänvisas till dokumentet Mobilitet för Malmö. Det går inte på förhand, i en policy, att räkna upp de (paket av) åtgärder och dess effekter eftersom de kommer att förändras över tid, med tanke på en mycket snabb förväntad utveckling av tjänster och teknik för förbättrad mobilitet, framåt över tid. Vi är medvetna om att de åtgärder som har exemplifierats i förslaget till policy är svåra att tillämpa på pedagogisk verksamhet och ser fram emot fortsatt samverkan för att ta fram bra åtgärdspaket.

Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** tvivlar på att det går att garantera att mobilitetsåtgärder, mobilitetsköp, och parkeringsköp leder till mindre trafik vid grundskolor, på grund av att vårdnadshavare av olika anledningar ändå kan föredra att använda bil för hämtning och lämning. Policyn får inte innebära att det byggs in strukturer och normer som skapar osäkra och otrygga trafikmiljöer vid stadens grundskolor, skriver nämnderna. 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, och menar att policyn skjuter ansvaret från stadsbyggnadsnämnd och teknisk nämnd när det gäller upplysning och utbildning av stadens invånare om beteende i trafiken. Däremot ser nämnden gärna en samverkan kring trygga trafikmiljöer där förskoleverksamheten deltar.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden anser att det finns fler orsaker till osäkerhet och otrygghet, såsom geografisk placering av skolor. Nämnden efterfrågar ett utökat samarbete inom Malmö stad gällande trafikfrågor kopplat till skolverksamhet. **Förskolenämnden** ser gärna generellt att planeringen av nya förskolor sätts i ett större sammanhang, med ett bredare samarbete mellan förvaltningar, **Grundskolenämnden** ser positivt på fortsatt strategiskt arbete, och **Tekniska nämnden** vill lyfta fram vikten av samordning mellan stadens förvaltningar och bolag vad gäller frågorna för skola och förskola.

I reservation (M, L) mot beslut i **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** tror ledamöter på att Malmö ska vara en stad för alla, vilket måste inkludera de föräldrar som tar bilen för att lämna sina barn. I **särskilt yttrande (SD) till beslut i Servicenämnden och Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** hyser ledamöter tvivel mot åtgärder av typen pedagogiska insatser mot föräldrar. Vidare menar de att det är en risk att problemen skickas vidare till ansvariga för trafik och gator, och vidare att det är oroande många förskolor och skolor som byggs ut där det inte i efterhand går att skapa mer plats. Ledamöterna avskräcks av förskolor som utökas men där parkering och säker angöring saknas, och menar också att planeringen för tyngre transporter ofta missas. **Tekniska nämnden** menar att 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. Nämnden konkluderar att behovet av beteendepåverkande åtgärder behöver lyftas fram tydligare här. **Ylva S Åqvist – PlanM** ser främst arbetet med att minska bilkörning vid skolor och förskolor som ett uppdrag för skolförvaltningarna. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** utvecklar med att det 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, skriver organisationerna, 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, konkluderar de.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Tekniska nämnden är ansvarig för den allmänna platsmarken runt skolfastigheterna och att ordna trafiken där, medan fastighetsägaren är ansvarig för att lösa fastighetens parkeringsbehov. Förslaget ger möjlighet för verksamheten att i samarbete med fastighetsägaren utveckla åtgärder som förbättrar trafiksituationen kring skolor och förskolor m.m., samtidigt som parkeringstalen går att påverka i gynnsam riktning, vilket torde gynna alla parter. Samverkan med övriga förvaltningar och bolag är sannolikt nödvändig.

När det gäller att säkerställa att effekten av mobilitetsåtgärder ska nå de slutliga användarna i driftsskedet, anser **Grundskolenämnden** inte att det 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, årskursindelning och eventuell inriktning. Mobilitetsåtgärder bör inte

redovisas här, konkluderar nämnden. **Servicenämnden** bidrar på denna punkt med att förtydliga att det borde vara verksamhetsbeskrivningen som avses, inte verksamhetsplanen.

Cykelfrämjandet och **PRO samorganisation Malmö** undrar vilken myndighet som kontrollerar över tid att verksamhetsplanen följs.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Mobilitetsåtgärder som kan påverka hur föräldrar, barn och anställda reser till skolor och förskolor kan omfatta dels fysiska åtgärder och dels "mjuka" åtgärder. Fysiska åtgärder kan exempelvis vara säker skolväg eller attraktiv cykelparkering. Denna typ av åtgärder kan säkerställas i bygglövet i relevanta ritningar som tillhandahålls av stadsfastigheter. Mjuka åtgärder kan exempelvis vara information och utbildning, anordnande av vandrande skolbussar eller erbjudande till anställda om leasing av elcykel. Denna typ av åtgärder är direkt kopplade till verksamheten (förskole-, grundskole- eller vuxen eller gymnasieförvaltningen) och behöver säkerställas i deras verksamhetsbeskrivning. Vi ser över användningen av begreppen verksamhetsbeskrivning respektive verksamhetsplan.

Förskolenämnden noterar nyheten att parkeringstalen baseras på nya zoner och på byggprojektets bruttototalarea (BTA). Det förra är enligt nämnden en positiv utveckling av parkeringsnormen, medan de finner det senare inte helt oproblematiskt. Nämnden förordar istället att beräkningen grundas på antal personer som förväntas vistas på förskolan samtidigt. Nämnden ger exempel på projekt i Malmö med varierande förhållande mellan BTA-talet och antal barnplatser. Anledningen till skillnaden är olika planlösningar. **Grundskolenämnden** anser att det behövs analyseras vidare, och redogöras tydligare, hur man har kommit fram till slutsatserna och nyckeltalen för zonindelning, BTA-beräkning, spann för cykelplatser för anställda, vårdnadshavare och elever, samt bilplatser och korttidsparkering. Även **Servicenämnden** mer information härvidlag. Också **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** vill se fortsatt utredning av indelningar och nyckeltal.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi ser över de nyckeltal som används vid framtagandet av parkeringstalen samt vilken enhet som bör användas för att bättre avspegla verksamhetens behov och möjligheter.

Särskilda målgrupper för boenden

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden meddelar att formuleringar kring boenden för äldre har förändrats sedan föregående parkeringspolicy och att terminologin i förslaget därmed behöver ses över. Nämnden avråder från begreppen "kategoriboenden" och "boende för personer med stort vårdbehov" som kan ge upphov till svårigheter, och ger förslag på förändringar. Skandia Fastigheter undrar också över termen "vårdboende" och föreslår att, om det är i enlighet med förslaget, begreppet "särskilda boendeformer för äldre" används eftersom det är enligt Boverkets byggregler.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi ser över terminologin.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden erfar att äldre i Malmö som har och använder bil sannolikt är mer beroende än yngre av att bilparkeringen är nära. Även jour- och utryckningspersonal har behov av centralt belägna parkeringsplatser, och nämnden tillägger att det finns behov av att se över parkeringsbehov för elrullstolar.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Fastighetsägaren behöver göra en bedömning av behoven i samråd med nämndens verksamheter.

I **reservation (SD) mot beslut i Hälsa-, vård-och omsorgsnämnden** ser ledamöter inga fördelar med att parkeringsnormen ändras så att parkeringsplatser försvinner. En minskning av antalet platser minskar den bilburna personalens möjligheter att snabbt och effektivt betjäna nämndens kunder med hög kvalitetsnivå, anser de. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö** undrar vart de bilar hamnar, som inte får plats på kvartermark, i samband med att människor flyttar från hus med en eller ett par bilar, då de troligtvis inte kommer att göra sig av med dem.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Förslaget omfattar inte en maxnorm. Fastighetsägaren är fri att ordna så många bilplatser som den anser behövs för boendet eller verksamheten. Ansvaret att anordna erforderlig parkering ligger fortfarande på fastighetsägaren (även om förslaget ger ökat incitament att minska parkeringstalen) varför det är rimligt att byggaktören i sin marknadsföring av nyproducerade lägenheter tydligt anger förutsättningarna vad gäller parkering och mobilitetsalternativ för den aktuella målgruppen, liksom att det är viktigt att staden kommunicerar vad som gäller på omkringliggande gator. I fallet med en kommunal nämnds verksamhet faller ansvaret helt och hållet inom kommunen att tillgodose de funktioner som behöver lösas på fastigheten.

Handel, besöksnäring och annat närings- och kulturliv

I **reservation (M, L) mot beslut i Arbetsmarknads- och socialnämnden** anför ledamöter att föreslagen policy inte tar tillräcklig hänsyn till utredningar och fakta om hur tillgängligheten påverkar handeln och besöksnäringen i Malmö, och hänvisar till ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola (ISRN /LUTVDG/TVLM/14/5312 SE) som har jämfört cityhandelsomsättning för några centrala platser i Göteborg. I **reservation (SD) mot beslut i Arbetsmarknads- och socialnämnden** menar ledamöter att de inte delar den förda trafikpolitiken, och att ett levande näringsliv och centrum är beroende av tillgänglighet för alla och även biltrafikanter.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Refererat examensarbete är en av ett antal studier som har genomförts de senaste åren på detta tema och som brukar återkomma som referenser. Slutsatser behöver dras från den samlade kunskapen och inte enstaka studier, och då går det inte att dra säkra slutsatser. Den refererade studien gör jämförelsen mellan sex cykelplatser och en bilplats – när det i själva verket ryms tio cyklar på samma yta som en bilplats. I sak avser dock det liggande förslaget på policy och norm att underlätta för handel och annan utåtriktad verksamhet i centrum och andra strategiska lägen genom tydligare prioriteringar av bilparkering för olika platser och olika ändamål, och bättre kommunal samordning. Här är vi beroende av ett fortsatt arbete.

Kulturnämnden föreslår en djupare analys av publikvolymerna kopplat till större besöksmål, då 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 tydliggöras. Då bör även tillgänglighetsaspekterna tas hänsyn till, skriver Kulturnämnden. **Sveriges Bussföretag** ställer förbundet gärna upp i planeringsarbete så att bussparkering och på- och avstigningsplatser blir

verklighet för besöksnäringen. Förbundet trycker också på intermobilitetstänkandet för turist- och beställningstrafik.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Detta är i gränslandet för vad som ska hanteras i en parkeringspolicy och parkeringsnorm, men det är bra att informationen kommer fram.

Ombyggnader och kulturmiljöer

Statens Fastighetsverk, som sällan genomför nyproduktion men kontinuerligt underhåller och vid behov bygger om de förvaltade fastigheterna, bedömer att förändringarna påverkar dem marginellt, eller möjligen positivt på grund av ökad flexibilitet i normen. Verket 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 utveckla ett stödjande resonemang kring hantering av parkering och mobilitet i äldre miljöer, menar de.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Kulturmiljöaspekterna påverkar inte bilinnehavet direkt, så därför är detta inte någon faktor för den flexibla normen. Kulturmiljö och kulturb historia är viktiga aspekter i stadsbyggandet generellt, och avvägningarna vad avser dem sker såväl i plan- och bygglövskedet, varvid möjliga parkeringslösningar kan påverkas på så vis, men de ger alltså inte anledning till uppdatering av parkeringsnormen i sig självt.

Regionalt perspektiv, kollektivtrafik, samt pendelparkeringar

Sveriges Bussföretag är positiva till att i varje enskilt fall beakta konsekvensen på kollektivtrafiken och dess framkomlighet när korttidsparkering i gaturummet utreds, och bidrar med att utveckla resonemangen kring denna aspekt. **Kulturnämnden** understryker att stadens kulturinstitutioner har en betydande del besökare som kommer från andra delar av regionen och är beroende av kollektivtrafik eller egen bil. I **reservation (L, M) mot beslut i Kulturnämnden** saknar ledamöter förslag om en bättre tillgänglighet med kollektivtrafik och tankar om en teknikutveckling i framtiden.

I **särskilt yttrande (V) till beslut i Miljönämnden** saknar en ledamot skrivningar om hur problem med den stora inpendlingen till Malmö, t.ex. Västra Hamnen, ska lösas, och efterlyser kollektivtrafiklösningar och pendelparkeringar. Ledamoten föreslår att parkeringsbiljetten i ett sådant system används som bussbiljett. Även **Sveriges Bussföretag** för ett likartat resonemang. **Centerpartiet i Malmö** anser att en restriktivare parkeringspolitik i innerstaden bör kompletteras med bättre möjligheter att byta från bil till kollektivtrafik för den som bor utanför Malmös stadsbussområde, och efterlyser även ett resonemang om risken för flytt av handel till bilanpassade externa köpcentrum. Även **Jernhusen** efterlyser att ett avsnitt om pendlar- och infartsparkeringar tillfogas policyn, i syfte att styra biltrafik till omstigning till kollektivtrafiknoder med stort och glest omland. Denna typ av parkeringar bör dock inte anordnas i centrala lägen eftersom det riskerar att driva onödig biltrafik till stadens centrala delar, skriver bolaget. **Sveriges Bussföretag** kompletterar med att pendelparkeringar i utkanten av staden med kollektivtrafik och låga eller inga parkeringsavgifter samt hög trygghet kan motivera pendlare att inte ta bilen hela vägen in i staden. Förbundet föreslår områden som Jägersro och Rosengård som lämpliga för det.

Region Skåne anser att förslaget bör kompletteras med hur Malmö i det regionala transportsystemet ska hantera parkeringsmöjligheterna för inpendlarna. I

konsekvensbeskrivningen lyfts endast Malmöborna och inte alla inpendlare och turister som besöker Malmö varje dag, menar regionen, och påtalar att Malmö som regional tillväxtmotor har betydelse för hela Skåne. Region Skåne lyfter fram kollektivtrafikens betydelse härvidlag, men också gång och hyrcykel kopplat till det.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi avser att ta fram ett förslag om strategi för pendlarparkeringar, med ledning bland annat av vad remissinstanserna anför.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden anser att vidareutvecklingen av kollektivtrafiken är en avgörande faktor för att få en minskad biltrafik, och efterfrågar att en plan för kollektivtrafiken kopplas till normen. **HISO – Handikappidrottens Samarbetsorganisation** menar att det är bra att förbättra hälsan genom att gå, cykla och åka kollektivt, och stödjer tanken att människor ska välja andra alternativ än egna motorfordon, särskilt om det då kan leda till att kollektivtrafiken blir ännu bättre. Organisationen lyfter fram att kollektivtrafiken fortfarande inte är helt anpassad för alla, och förutsätter att Malmö stad samarbetar kring dessa frågor med kollektivtrafikens huvudman. **Cykelfrämjandet** och **PRO samorganisation Malmö**, samt i **särskilt yttrande (M, MP, S) till beslut i Miljönämnden** saknar ledamöter ett resonemang kring samäkning samt biljettkostnaden för kollektivtrafiken som en styrfaktor, i samband med förslaget resonemang om avgifter för parkering. **Ikano Bostad** föreslår en ringlinje med Malmöexpressen som knyter samman Limhamn och Hyllie. **Sveriges Bussföretag** trycker på intermobilitetstänkandet när det gäller kommersiell linjetrafik och menar att på- och avstigningsplatser i direkt anknytning till större hållplatser och stationer är viktigt eftersom det gör det enkelt för resenären ur ett hela-resan-perspektiv. Uppställningsplatser för bussar på centrala platser behöver beaktas, skriver förbundet, så att bussarna inte behöver tomköra långa sträckor.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i enlighet med andra styrdokument och avtal.

Särskild utredning och färdmedelsandelar

Fritidsnämnden framför att ”färdmedelsandelar vid särskild utredning” sannolikt inte fyller någon funktion när det gäller idrottsanläggningar. Förutsättningarna är alltför varierande avseende publikkapacitet, antal besökare och hur de fördelar sig över dagen, samt beroende på typ av fritidsanläggning, menar de.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Målen om färdmedelsandelar ska ses som övergripande mål som kan vara av betydelse, men om och hur idrottsanläggningars lokalisering, utförande och användning påverkar mobiliteten får vara föremål för de särskilda utredningar som ändå kommer att behövas vid sådana etableringar.

Bilpooler, teknikutveckling för autonoma fordon och eldrift

Centerpartiet i Malmö menar att bilpooler och även i framtiden självkörande bilar har stor potential att minska behovet av att äga och parkera sin egen bil, och efterlyser att policy och normen tar ett större grepp kring elbilar och allmänna bilpooler och hur man kan gynna dessa. **Peab** saknar åtgärder för att uppmuntra samordnade bilpooler.

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. Det skulle generera kostnader som kan leda till en högre hyresnivå, menar man. MKB ser hellre att man vid uthyrningstillfället marknadsför att det går att få en laddplats och att man sedan omgående installerar laddningsmöjligheten i de fall efterfrågan finns. Också **Midroc Property Development** ser samma risk att det kan bli onödigt dyrt, och att det viktigaste är att inte omöjliggöra framtida lösningar.

Skanska Öresund är positiva till att remissförslaget tar upp vikten av miljövänliga energislag när det gäller transporter men ser helst att krav på elbilsladdning hålls utanför parkeringsnormen.

Peab och **Stena Fastigheter** ställer sig negativa till förslagen om förberedelser och initial installation av laddinfrastruktur, med motiveringen att det är en teknisk lösning som ligger utanför kraven i Boverkets byggregler. Stena Fastigheter ser dock att det skulle kunna fungera som incitament om detta sågs som en mobilitetsåtgärd som sänker parkeringstalen.

Skandia Fastigheter anser att definitionen av förberedelse för laddplatser bör förtydligas. Ska det finnas kraft i elcentral eller räcker det med att erforderlig kanalisation anordnas?

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Riktlinjerna behöver ses över. Bilpooler i allmän regi har dock bedömts som en icke framkomlig väg eftersom det finns en fungerande privat marknad.

MKB anser det rimligt att bilpoolsplatserna ingår i de parkeringsplatser som parkeringsnormen anger och inte ska anordnas utöver parkeringsnormen.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Antalet bilpoolsplatser som anordnas ska ses som en del i ett större mobilitetserbjudande. Helheten i ett sådant paket avgör möjlig reduktionsnivå för bilplatser i övrigt och därför behöver redovisningen av normen särskilja mellan dessa.

Andra typer av fordon

I särskilt yttrande (**M, MP, S**) till beslut i **Miljönämnden** anser ledamöter att parkeringslösningar bör tas med som gynnar andra typer av fordon, såsom mopeder och (el)motorcyklar i funktionsspannet mellan bil och cykel, eftersom dessa tar mindre plats än bilen.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden tillägger att det finns behov av att se över parkeringsbehov för elrullstolar.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Det är lämpligt att ange att särskild utredning behövs för detta.

Policyn i förhållande till plan- och bygglagen

Förskolenämnden anser att policyn strider mot översiktsplanens intentioner och mot lagstiftarens syfte, genom att policyn ställer sig som ett styrdokument överordnad plan- och bygglagen (PBL) med hänvisning till att planeringen ska styras till parkeringspolicyns mål och visioner som omskrivs som kommunens mål och visioner.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Policyn ger uttryck för de principer utifrån vilka Malmö stad anser att parkeringsfrågorna ska lösas i staden. Ett sådant parkeringspolitiskt ställningstagande förväntas varje kommun ta (jfr prop. 1985/86:1 s. 245-248). Policyn har alltså sin grund i PBL och lagens förarbeten.

Intentionen med policyn är densamma som den som följer av översiktsplanen, inte minst att skapa ett resurseffektivt transportsystem inom Malmö. Några sådana motsättningar finns inte mellan å ena sidan parkeringspolicyn respektive plan- och bygglagens krav i plan- och lov hänseende, och å andra sidan de intentioner Malmö stad gett uttryck för i sin översiktsplan.

Formell hantering av remissärendet

I reservation (M) mot beslut i Funktionsstödsnämnden anger ledamöter att utskicket är felaktigt hanterat och ledamöterna deltar därmed inte i beslutet. Detsamma anges i **särskilda yttranden (L) och (M) till beslut i Fritidsnämnden**. I reservation (L, M) mot beslut i Servicenämnden anser ledamöter att frågan, som de menar intresserar malmöborna, borde behandlas mer öppet än vad strategin visar.

Förvaltningarnas och Parkering Malmös kommentar: Vi har stämt av processen med stadsjurister och bedömer att hanteringen har varit formellt korrekt.

Avstått yttrande eller inga synpunkter

Stadskontoret, Räddningstjänsten Syd, Boverket, Lunds Universitet, Länsstyrelsen i Skåne län, MSB, Naturvårdsverket, Tillväxtverket, Vinnova, TFK, och Umeå kommun har meddelat att de avstår att yttra sig över förslaget eller att de inte har några synpunkter på det i nuläget.