



Datum:  
2020-02-28

MN-2019-10247

## Yttrande

Kommunstyrelsens  
arbetsutskott

### **Yttrande över remiss från kommunstyrelsens arbetsutskott om Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö STK-2018-96**

Miljönämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Miljönämnden anser att översänd antagandehandling på en övergripande nivå samspelar med de mål avseende hållbarhet och mobilitet som finns i stadens övriga styrdokument. Miljönämnden vill betona vikten av transparens och förutsägbarhet i bedömningen av en viss eller ett visst antal mobilitetsåtgärders effekt. Miljönämnden hade också gärna sett att ”åtgärder som långsiktigt förbättrar den hållbara mobiliteten i Malmö stad” (s. 11) definieras. Slutligen vill nämnden vill uppmärksamma vikten av att policyn går i linje med kommande lagkrav i Plan och bygglagen avseende laddinfrastruktur och påpeka att Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö inte nämns som ett av de styrdokument inom mobilitet och stadsmiljö (s. 6) som policyn relaterar till.

#### **Yttrande**

##### **Mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp**

Miljönämnden ser att syftet med såväl mobilitetsköp som med de redan etablerade mobilitetsåtgärderna ligger i linje med stadens ambitioner vad gäller förtätning och utbyggnad av kollektivtrafiken. Miljönämnden anser att det är positivt att systemet med mobilitetsköp ska utvärderas 2 år efter policyns antagande då effekterna av systemet är svåra att förutsäga. Nämnden vill också framföra att det är viktigt att definiera ”åtgärder som långsiktigt förbättrar den hållbara mobiliteten i Malmö stad”.

Miljönämnden anser det vara positivt att det antal bilplatser som kan reduceras med anledning av utförda mobilitetsåtgärder är på förhand fastställda då detta innebär en förutsägbarhet för den enskilde. Miljönämnden vill även framföra att det är viktigt att det i skriften Mobilitet för Malmö anges vilka mobilitetsåtgärder som en fastighetsägare kan utföra och vad en viss mobilitetsåtgärd är ”värd”.

##### **Laddinfrastruktur**

Miljönämnden vill uppmärksamma att Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö inte nämns som ett av de styrdokument inom mobilitet och stadsmiljö (s. 6) som policyn relaterar till.

Den 10 mars 2020 kommer nya krav på laddinfrastruktur för elfordon vid bostadshus och lokalbyggnader att införas som ett tekniskt egenskapskrav i Plan- och bygglagen. Detta görs som ett led i att anpassa svensk lagstiftning till EU:s energiprestandadirektiv. På sidan 27 i remitterat policyförslag står att läsa att fastighetsägare uppmuntras att förbereda för och

installera laddning av fordon på parkeringsplatserna inom fastigheten, och att rekommendationen är att minst 20 procent av platserna i ett projekt förbereds för eldrift. På sidan 32 står att rekommendationen är att minst 15 procent av bilplatserna i ett projekt ska vara förberedda för eldrift och att minst 5 procent av bilplatserna initialt ska installeras med laddmöjlighet. I Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö finns inte dessa andelar angivna.

Enligt kommande lagkrav krävs en utbyggd ledningsinfrastruktur för nybyggda bostäders samtliga bilplatser om de totalt är fler än tio – dock ställs inga krav på installerade laddpunkter. När det gäller nybyggnationer utan bostäder ska ledningar vara dragna till 20 procent av bilplatserna och det ställs krav på en laddpunkt. Retroaktiva krav kommer även att ställas på befintlig bebyggelse som inte är bostäder, där minst en laddningspunkt ska installeras om bilparkeringen har mer än tjugo platser. Kraven ställs endast på parkering inrymd i uppvärmda byggnader och på parkeringsplatser på byggnadernas tomt, vilket innebär att det inte ställs några krav på laddinfrastruktur i icke uppvärmda, fristående, parkeringshus.

I remitterat förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö görs ingen skillnad på bostäder och andra fastigheter såsom icke uppvärmda, fristående parkeringshus, utan rekommendationen att minst 20 procent av platserna i ett projekt bör förberedas för eldrift gäller för alla fastigheter. Ur den aspekten är policyn mer ambitiös vad gäller förberedelse för eldrift än ovan nämnda lagtillägg. Det bör dock förtydligas att det avseende bostäder med parkeringsplatser för bil inom fastigheten ska anläggas ledningsinfrastruktur till samtliga bilplatser, i enlighet med kommande lagstiftning.

#### **Förändring av max gångavstånd och höjda normtal mellan korttidsplats och förskola**

Många vårdnadshavare skjutsar fortsatt sina barn till skolan i bil varför behov av parkering vid förskolor och skolor finns. Höjda normtal för bilplatser vid förskola kan förvisso vara ett sätt att täcka parkeringsbehovet men ambitionen bör på sikt istället vara att minska parkeringsbehovet.

De höjda normtalen för bilplatser på förskola innebär en potentiell ökning av 1 bilplats per 100 barn. Förskolegårdar och skolegårdar i zon 1 och 2 ger generellt tillfälle för klimatanpassningsåtgärder, så som att minska hårdgjorda ytor och öka antal träd, vilka kan vara ett hjälpmedel i dagvattenhanteringen. Vid utökning av antal bilplatser i staden är det viktigt att dessa utformas på ett sådant sätt att dagvatten kan tas om hand.

Miljönämnden vill även framföra att den sänkta gränsen för max gångavstånd mellan korttidsparkering och förskola från 150 till 100 meter kan resultera i större svårigheter att lösa fastighetens parkeringsbehov genom parkeringsköp eller parkeringsavtal på andra fastigheter.

#### **Övrigt**

Procent och %-tecken används inkonsekvent i policyförslaget.

I tabellerna på sidorna 8 och 9 saknas information om avskrivningstid för anläggningen av parkeringsplatser.

I högra rutan på sidan 19 bör ”Mobilitet i Malmö” stå i kursiv stil liksom i den övriga texten.

I konsekvensbeskrivningen på sidan 37 under rubriken ”Barnkonsekvenser och hälsoeffekter”, sista stycket, bör ”adhd” ersättas av ”neuropsykiatriska funktionsnedsättningar”.

**Barnkonventionen**

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende på så sätt att barns hälsa påverkas positivt vid minskad exponering av biltrafik. En minskad biltrafik medför bättre luftkvalitet med mindre avgaser och lägre partikelhalter vilka kan försämra barns normala lungfunktion och påverka lungornas normala utveckling.

Barn påverkas mer av bullerstörningar än vuxna. I och med en minskad biltrafik förväntas bullernivåerna minska vilket är särskilt viktigt för barn med hörselnedsättning, läs- och skrivsvårigheter, neuropsykiatriska funktionsnedsättningar och barn med annat modersmål än det som talas i klassrummet vars inlärning särskilt påverkas av bullerstörningar.

Emelie Andersson, nämndsekreterare, har deltagit i utarbetandet av yttrandet.

Ordförande

.....  
Simon Chrisander  
.....

Nämndsekreterare

.....  
Emelie Andersson  
.....