



## Reservation

### **Stadsbyggnadsnämnd 2018-06-07**

### **Ärende: Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och norm**

### **SBN-2016-1303**

Det är tydligt att vänstersidan nu vill göra allt för att dra ner antalet parkeringsplatser i vår kommun. Ibland kan det finnas skäl för det, men det finns en överhängande risk att man bygger in strukturer som inte är hållbara i relation till vad som händer i verkligheten. Självklart ska man uppmuntra medborgarna att göra livsval som är bra för samhället. Samtidigt är det inte produktivt att orsaka kaos i stora delar av staden genom att planera på ett sätt som är verklighetsfrånvänt. Om man tittar på trender inom bilägande och bilköp så verkar det inte som att befolkningen följer den utveckling som pekas ut i parkeringspolicyn. Trenden går snarare i motsatt riktning. Vi påstår inte att man helt ska anpassa sig till en sådan trend, men att fullständigt bortse från den är inte produktivt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Simon Chrisander (L)

Tomas Pettersson (M)

Anders Lunderquist (M)

Med instämmande av:

Lars Hellström (L)

Darko Simic (M)

John Eklöf (M)