



## Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2020-02-14 kl. 14:00-17:00
Plats	Hälsa-, vård- & omsorgsförvaltningen, Kungsgatan 13, Hörsalen
Beslutande ledamöter	Jan Olsson (S) (Ordförande) Arne Bojesson (L) (Vice ordförande) David Blomgren (M) Anna-Karin Bengtsdotter (S) Leif Göran Andersson (S) Ingela Andersson (S) Kami Petersen (MP) Yngve Roland Nilsson (V) Haqvin Svensson (M) Katarina Kasmarvik (M) Bengt Åke Nilsson (C) Staffan Appelros (SD) Roy Tonni Valentin Andersson (SD)
Ej tjänstgörande ersättare	Jean Pierre Denape (S) Frida Michelsen (S) Monica Kristensson (S) Kristin Gaskell-Brown (L) Inger Torstensdotter Åhlin (MP) Banesa Martinez (V) Hans Åke Banke (M) Peter Arvebro (M) Åsa Nilsson (M) Rolf Hansson (SD)
Övriga närvarande	Louise Strand (servicedirektör) Cecilia Antonsson (ekonomichef) Lena Lundin (avdelningchef kansli-och utveckling) Olof Malmström (HR-chef) Gertrud Sonesson Wessman (avdelningschef skolrestauranger) Jerker Johansson (avdelningschef kommunteknik) Josefin Haugthon (nämndsekreterare)
Utses att justera	David Blomgren (M)
Justeringen	2020-02-21
Protokollet omfattar	§20
<b>Underskrifter</b>	Sekreterare ..... Josefin Haugthon
	Ordförande ..... Jan Olsson (S)
	Justerande ..... David Blomgren (M)



## § 20 Remiss om Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy- och norm

**SN-2019-1662**

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har skickat en remiss om förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö till servicenämnden för yttrande. Servicenämnden ställer sig positiv till det nya styrdokumentet och har inga invändningar mot de nya parkeringsstrategierna.

### **Beslut**

Servicenämnden godkänner förvaltningens förslag till yttrande.

### **Reservationer och särskilda yttranden**

Tonni Andersson (SD) lämnar in en skriftlig reservation, bilaga 5.

Bengt Nilsson (C) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga 6.

Kami Petersen (MP) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga 7.

### **Yrkanden**

Tonni Andersson (SD) yrkar avslag på yttrandet.

Jan Olsson (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till yttrande.

Bengt Nilsson (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag till yttrande.

### **Beslutsgång**

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut: Tonni Anderssons (SD) yrkande om avslag på yttrandet mot Jan Olssons (S) och Bengt Nilssons (C) yrkande om bifall till förvaltningens förslag till yttrandet. Ordförande ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden bifaller förslaget till yttrandet.

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse Remiss angående Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm
- Förslag på Yttrande Remiss angående Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm
- Beslut från kommunfullmäktige 2018-10-25 §251 Av kommunfullmäktige den 30 augusti 2018, § 193, bordlagt ärende, Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm
- Beslut från kommunstyrelsens arbetsutskott 2019-12-02 §657 Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy- och norm
- Följebrev Remiss om Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy- och norm

- Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsens arbetsutskott 191202 Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy- och norm
- Förslag på ny Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (reviderat förslag efter återremiss)
- Sammanställning över ändringar
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (förslag per 180528)



**Servicenämnden i Malmö, 2020-02-14.**

**Ärende: 10. Remiss om översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och norm. SN-2019-1662.**

### **RESERVATION.**

Sverigedemokraterna yrkade avslag på förvaltningens förslag till svar på remissyttrandet. Malmös befolkningsökning med c:a 5000 personer årligen ställer stora krav på samhällsplanering och mobilitet. Kommunen avser att minska tillgången till parkeringsplatser, främst på allmän platsmark gator, torg, kajer och liknande.

Vi ser redan idag stora svårigheter för boende i äldre fastigheter som saknar underjordiska garage att finna parkeringsplatser. Detta vill stadsplanerarna möta med att ytterligare minska tillgången till parkeringsplatser.

Bilen är för många hushåll viktig för att vardagslivet skall gå ihop, även om vi från sverigedemokraternas sida kan instämma i att andra transportlösningar vid olika situationer kan vara ett fullgott alternativ. Den stora inflyttningen till Malmö har, - och som vi tidigare varnat för, - onekligen skapat stora problem inom många sektorer.

Sverigedemokraterna noterar även att utvecklingen inom fordons- och transportsektorn går i en positiv riktning med mindre miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet.

Att med politiska pekpinnar och beslut begränsa människors fria val av transportmedel hör till det förgångna. I en stad som gör anspråk på att vara framsyn och modern bör de olika fordonslagen komplettera varandra i det gemensamma gaturummet. Det är illa att de som bär det politiska ansvaret inte kan eller vill inse detta.

Då vårt avslagsyrkande ej vann bifall reserverar vi oss mot vad som framgår i remissförslaget.

Malmö 2020-02-14.

Staffan Appelros och Tonni Andersson med instämmande av Rolf Jönsson.

**Servicenämnden 2020-02-14**  
**Ärende: 10 Parkeringspolicy**

Centerpartiet förespråkar lösningar med mindre kommunala pekpinnar och större friheter för individen att själv bestämma över sitt liv, det gäller även när det kommer till parkering. Vi motsätter oss ett system där byggherrar tvingas bygga parkeringsplatser ifall en marknadsmässig efterfrågan saknas, och anser att malmöborna själva ska få avgöra om parkeringsplats i anslutning till bostaden är en kvalitet man är beredd att betala för när man väljer bostad. Därför är vi positiva till att man nu väljer att sänka miniminivåerna så att det blir möjligt att bygga lägenheter med få eller inga tillhörande parkeringsplatser i lägen där bilnehavet sannolikt kommer vara lågt.

Vi anser dock att policyn är allt för omfattande och att många inslag blir kontraproduktiva, där det framstår som att jakten på bilister varit överordnad möjligheten att bygga en tät och hållbar stad.

- Mobilitetsåtgärder som sänker p-talet bör fokuseras till hårda åtgärder, som bra cykelparkering och bil- och cykelpooler som underlättar för ett liv utan bil. Mobility management är något som kommunen kan ägna sig åt, inte något som hyresgäster ska finansiera via höjda bostadskostnader. Detsamma gäller mobilitetsköp, där pengarna bör gå till åtgärder som förbättrar för hållbart resande, inte påverkanskampanjer mot bilister.
- Principen om att all parkering ska ordnas på fastigheten bör framförallt gälla bilplatser för boende. För funktioner som angöring för lastning och lossning, parkeringsplats för rörelsehindrade, sophämtning etc bör staden kunna ha en mer pragmatisk hållning där även angöring på gatumark kan vara aktuellt i de fall det innebär negativa konsekvenser för den byggda miljön om funktionerna ordnats på kvartersmark
- Nivån av mobilitetsåtgärder för att sänka p-normen bör förtydligas för att skapa en ökad transparens för byggherrar. I dagsläget innehåller policyn ett allt för stort mått av godtycklighet vilket ger utrymme för enskilda handläggare att göra allt för varierande bedömningar
- Cykelparkeringar är bra, men den höjda nivån riskerar att ske på bekostnad av goda boendemiljöer och grönytor om hela innergårdar och bottenvåningar tvingas bli cykelparkering. En zonindelning och/eller möjlighet till reducerat antal lättillgängliga cykelplatser bör övervägas där förväntat resande med kollektivtrafik är högt.

Hållbarhet handlar inte om att göra det svårare att köra bil, utan om att göra det lättare att inte köra bil. Med det sagt så anser vi att denna parkeringsnorm är ett steg på vägen mot liberalare byggregler, och yrkar därför bifall.

Bengt Nilsson (C)

Med instämmande av:

Truls Troedson(C)

## **Särskilt yttrande**

**Servicenämnden, 14 februari 2020**

### **Remiss om Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och p-norm**

**SN-2019-1662**

Krav att bygga bilparkeringar när bostadshus och arbetsplatser byggs gör att Malmö får fler bilar, dyrare bostäder och färre arbetsplatser.

De politiskt klåfingriga förändringar som gjorts efter minoritetsåterremissen i kommunfullmäktige går på tvärs mot erfarenheter från pilotprojekt i Malmö. Ambitiösa byggherrar har skapat hållbara mobilitetslösningar för byggnadernas användare, och på så sätt kunnat minimera myndighetskraven på att uppföra omfattande mängder bilparkeringsplatser.

En incitamentsskapande avreglering av parkeringskraven hade kunnat bli ett viktig mekanism för såväl social som miljömässig hållbarhet. Nu ser det ut att bli en tumme. För att inte svika Malmös bostadssökande, framtida generationer och vår innovativa bygg- och fastighetsbransch behöver Malmös politiska styre snarast förtydliga sig om möjligheterna att använda hållbara mobilitetsåtgärder fullt ut.

Kami Petersen

Inger Torstensdotter Åhlin