



Remissammanställning

Policy för mobilitet och parkering

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Genomförande av remiss	3
Fortsatt process	3
Inkomna remissyttranden och svar	4
Malmö Works	4
Kulturnämnden.....	5
Kulturförvaltningen.....	5
Svedala Kommun – Kommunstyrelsens Arbetsutskott	5
Plan M.....	6
Tekniska Nämnden.....	7
Fritidsnämnden	12
Funktionsstödnämnden.....	13
E.ON.....	14
Postnord.....	15
Vellinge kommun.....	15
Serviceförvaltningen.....	15
Bouvier Advisory.....	15
Länsstyrelsen	16
Kommunstyrelsen – Lunds Kommun.....	17
Trafikverket	17
Granitor Properties	17
Svensk Handel.....	25
Lantmäterimyndigheten.....	26
Lunds Universitet.....	26
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden.....	26
Malmö stads funktionshinderråd.....	27
FOJAB	29
Skanska Fastigheter Malmö AB.....	33
MKB	37
Förskoleförvaltningen.....	42
HUB Park.....	44
Wihlborgs.....	50
VA SYD	52
Grundskoleförvaltningen.....	53
Voi Technology	54
Parkering Malmö	55
Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen.....	59
Boplats Syd.....	61
Cykelfrämjandet Malmö – Lund	61

Trivector Traffic	62
Malmö centrala pensionärsråd	65
Arbetsmarknad och- socialnämnden	66
Miljönämnden	67

Inledning

Genomförande av remiss

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i augusti 2025 att skicka ut *Policy för mobilitet och parkering* på remiss. Förslaget har varit på remiss under perioden 28 augusti–29 september 2025. Fokus för eventuella synpunkter i remisshandlingen låg på sakfrågor. Layout, illustrationer och foton var inte inarbetade i remissutskicket.

Förutom Malmö stads nämnder och bolag skickades underlaget till statliga och regionala myndigheter, kommuner, företag, intresseorganisationer, föreningar och lärosäten för högre utbildning. I denna remissammanställning redovisas och kommenteras inkomna synpunkter och invändningar. Samtliga yttranden återges i sin helhet och är besvarade av stadsbyggnadskontoret.

Fortsatt process

De synpunkter som inkommit ligger till grund för arbetet med det slutgiltiga förslaget till policyn. Synpunkterna samlas, vägs samman och arbetas därefter in i den slutliga handlingen. Miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och Parkering Malmö tar fram det slutliga förslaget, som via stadsbyggnadsnämnden lämnas till kommunstyrelsen och därefter till kommunfullmäktige för antagande. Tidplanen är att detta sker i början av 2026.

Inkomna remissyttranden och svar

Malmö Works

Synpunkter och förbättringsområden:

- Policyns struktur. Inledningsvis i dokumentet blandas förutsättningar, syfte och mål, olika områden (ex. ”mobilitet i en mer jämlik stad”), parkeringsansvar och ”projektets” avgränsningar. Det är därför något otydligt vad som är bakgrund respektive vad som är en del av det faktiska policydokumentet (1).
- Säkerhet och fotgängarperspektiv. Malmö Works resvaneundersökningar visar att säkerhet är ett viktigt perspektiv relaterat till hållbar mobilitet. Policyn lyfter särskilt barnperspektivet. Men även de som pendlar i staden med cykel eller de som tar sig till arbetsplats och utbildning till fots, upplever otrygghet. Det skulle kunna lyftas fram tydligare hur dessa riktlinjer avses vara ett verktyg för att främja en tryggare och säkrare mobilitetsmiljö. (2)
- Begreppsförvirring. Vissa begrepp som används kan behöva förtydligas inte minst för att de ska kunna särskiljas från liknande begrepp, såsom användningen av mobilitetshubb och mobilitetscentral. (3)
- Affärsmodell för ökade kostnader. Det är viktigt att utveckla en affärsmodell som gör det möjligt att hantera ökade kostnader kopplade till mobilitetslösningar. Här bör det undersökas hur fastighetsägare kan ges möjlighet att ta betalt för vissa mobilitetstjänster eller lösningar. (4)
- Betona vikten av forum för samverkan. Flera delar av det som nämns i policyn, såsom kompletterande lösningar på allmän plats, samnyttjande av bil- och cykelparkeringar osv kräver dialog mellan kommunen och fastighetsägare men också mellan fastighetsägare och verksamheter i kvarteren. (5)

Specifika synpunkter utifrån ett fastighetsägarperspektiv:

- Differentiering av cykelplatser: Uppdelningen mellan exempelvis ”vanecyklist” och andra användare leder till en större andel invändiga cykelplatser, vilket kräver mer yta. Detta kan försämra effektiviteten i BOA+LOA/BTA och driva upp kostnaderna. Mörk BTA i form av källare vill man undvika att bygga – inte minst för dess klimatpåverkan. (6)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Dokumentets struktur har setts över och förtydligats.
2. Själva resan och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP). Policyn hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvartersmark i samband med nybyggnadsprocessen.
3. Användningen av olika begrepp har setts över efter remissutskicket. I den slutgiltiga versionen kommer det att finnas en uppdaterad begreppslista för ytterligare förtydligande.
4. Metodiken i mobilitetsnormen är uppbyggd på så sätt att det ska finnas ett ekonomiskt incitament för byggaktörer att arbeta med mobilitetsåtgärder. Mobilitetsnormen reglerar inte hur fastighetsägare väljer att hantera eventuella avgifter för mobilitetsåtgärder.
5. Vikten av samverkan betonas i stycket ”Samarbete och samverkan” på sida 7.

6. *Lokaliserings- och kvalitetskrav på cykelparkering har omarbetats efter remissutskicket. Det har arbetats in en viss frihetsgrad i om cykelparkering ska placeras inombus i byggrätten eller i en komplementbyggnad på gård med fyra väggar och tak.*

Kulturnämnden

Synpunkter och förbättringsområden:

- Kulturnämnden ser gärna att arbetet med offentlig konst beaktas i den fortsatta utvecklingen av mobilitet och parkering. Särskilt under punkt 2.1. Yteffektiv mobilitet för en levande stad i policydokumentet blir det tydligt hur kulturnämnden, genom verksamheten för offentlig konst, kan bidra till att skapa ”mer inkluderande och jämlikt stadsrum med ökat folkliv och högre stadskvaliteter” och därmed bidra till stadens mål om jämlikhet och kvalitet. (1)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *En av policyns 11 inriktningar är att frigöra mark till andra värden och funktioner än bilparkering. Vilka värden och funktioner som blir aktuella bestäms inte i policyns utan utreds vidare i andra projekt och utvecklingsarbeten.*

Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen godkänner yttrandet och sänder över yttrandet till stadsbyggnadsnämnden.

Svedala Kommun – Kommunstyrelsens Arbetsutskott

Synpunkter och förbättringsområden:

- Som regional tillväxtmotor skulle vi gärna se att det regionala ansvaret tydligare lyfts in i målsättningen. Exempelvis genom att uppmärksamma malmöföretagarna jämte malmöborna. (1)
- Samverkan är även önskvärd i det fortsatta arbetet. Tillgången till parkering måste ske i samspel med kollektivtrafikens utveckling och närbarhet. Samarbetet inom MalmöLundregionen är ett bra forum och kan med fördel kompletteras med Skånetrafiken. Även utvecklingen av delningsfordon är intressant och kanske finns det anledning och möjliga synergieffekter genom samverkan mellan kommuner och/eller regionalt. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Policyn konkretiserar målsättningarna i Malmös översiktsplan samt stödjer och fördjupar inriktningar och mål i andra styrande dokument, bl.a. TROMP och näringslivsprogram, som hanterar de regionala frågorna i större utsträckning.*
2. *Policyn hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvartersmark i samband med plan-och bygglovsprocessen. För mobilitetsåtgärder på kvartersmark, så som tillgång och plats till delad mobilitet, ska policyn stödja samverkan med stadens övergripande planering av hållbar mobilitet. Själva resan och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP).*

Plan M

Synpunkter och förbättringsområden:

- det hade underlättat om zonkartan gjordes mer tydlig, mer lättläst (1)
- snyggt att inkludera färdmedelsandelar i p-behovet men ja tror att det underlättat både för er och aktörer med ett förtydligande exempel på hur färdmedelsandel ska användas för verksamheter. (2)
- i mob paket för anställda (s23) nämndes inte Grön resplan och Malmö works, vilket ställs som krav på s68 (3)
- stycket om Malmö works s 24 är lösryckt, det sätts i sin kontext på s 68 men inte här. (4)
- s 24 Särskild utredning, när krävs detta? Ni har angett några men är det bara dessa? (5)
- s 25 - 26 underlättar att små lokaler o bostäder slipper egenparkering o att ni öppnat upp och varit kreativa för bef områden (6)
- s 27 vad betyder ett begränsat antal pilotprojekt? Antal per år eller...? (7)
- s 27 Proj med begränsad etc, vad betyder alternativ aktiva mob åtgärder? Jmf med det mob paket ni anger eller? (8)
- s 29 hur förhåller sig öppnandet för p för rörelsehindrade på allmän platsmark till tidigare avståndsregler? (9)
- s 35 förvaring av cykelbatteri kan jag tycka är överambitiöst o inlåsandet när många nog tar med (10)
- s 40 vad krävs för att kunna nyttja överskott på p-tytor, 25 åriga avtal eller annat? (11)
- s 68 gäller mob medlet i totalt 10 år oavsett hur många som flyttar i eller bara en ggr/lgh? (12)
- ska byggaktören rapportera in utvärdering till SBK eller bara gmföra själv? (13)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Kartan har setts över och förtydligats.
2. Utbudet av mobilitetsåtgärder, cykelparkering och bilparkering för verksamheter beräknas genom krav per 100 anställda och per 100 besökare. Om antalet anställda eller antalet besökare är okänt, exempelvis i tidiga skeden, finns stöd att hämta i tabell 9.
3. Grön resplan och malmö works nämns på sida 18.
4. Malmö works beskrivs på sida 18.
5. Där en särskild utredning krävs beskrivs under avsnittet Särskilda situationer och behov.
6. OK.
7. Instanser där pilotprojekt kan vara relevanta beskrivs nu under underrubriken Pilotprojekt med omfattande mobilitetsåtgärder.
8. De alternativa mobilitetsåtgärdernas innehåll bedöms från fall till fall, viktigt är att dessa åtgärder uppnår likvärdig effekt i minskad bilanvändning och ökad hållbar mobilitet.
9. Avstånd till angöring och till PRH ska följa Boverkets byggregler oavsett placering på allmän plats eller på kvarteretsmark.
10. Detta krav har mjukats upp och omformulerats.
11. Överskott på parkeringsytor är angivna som i behov av utredning under Fortsatta strategier (s.25).

12. *Mobilitetsmedlet ska avsättas till inköp av hjälpmedel eller tjänster som är avsedda att underlätta hållbart resande och ska kunna distribueras under 10 år.*
13. *Utvärdering av mobilitetsåtgärder kommer att specificeras i stadsbyggnadskontorets riktlinjer på Malmö stads hemsida.*

Tekniska Nämnden

Yttrande:

Tekniska nämnden ställer sig bakom intentionerna och huvuddragen i policyn avseende parkering och mobilitetsåtgärder. Styrdokumentet visar en framåtsyftande färdriktning och speglar Malmö som en stad i framkant inom mobilitet och parkering. Tekniska nämnden vill emellertid lämna övergripande synpunkter på struktur, innehåll och process.

Synpunkter och förbättringsområden:

- Gränsdragningarna för vilken typ av mobilitet som avses behöver dock klargöras så att det inte går att missuppfatta policyn som styrande för all mobilitet i staden. (1)
- Övergripande mobilitetsfrågor regleras i andra styrdokument (ÖP och TROMP - Trafik och mobilitetsplan för Malmö). Policyn skall bidra till att uppfylla krav och mål i dessa dokument genom att fastställa ramar för parkering och mobilitetsåtgärder kopplade till exploatering, men också till att styra och förtydliga stadens intentioner gällande parkering i den befintliga miljön. Policyn ska därmed inte styra stadens arbete med mobilitet generellt, innehålla övergripande strategier för mobilitet och delad mobilitet i hela staden, hantera mobilitetsutbud för alla Malmöbor eller omfatta kravställning för och utformning av mobilitetsåtgärder i stort. (2)
- Generellt behöver även begrepps användningen ses över i dokumentet. Två viktiga begrepp som behöver särskiljas är "Mobilitet" och "Mobilitetsåtgärder". Användningen av begreppet "Mobilitet", som betyder rörelse, och dokumentets titel "Policy för mobilitet och parkering" riskerar att skapa missförstånd kring innehåll och användning av policyn och vilka frågor den styr. (3)
- För att undvika överlappning eller dubbla krav i stadens styrdokument är det viktigt att: Övergripande strategier och krav i andra dokument inte upprepas i denna policy, utan i stället hänvisas till dem, Hänvisningar enbart görs till styrdokument som är beslutade. Det gäller även policykartan, som innehåller styrdokument som är remitterade, men ej är politiskt beslutade. (4)
- För att stärka styrningen och minska mängden detaljregleringar i stadens styrdokument behöver policyn renodlas som styrdokument och i stället kompletteras med riktlinjer och anvisningar som beslutas i respektive nämnd och bolag. En översyn och sortering behöver göras kring vad i remissbehandlingen som skall vara en del av policyn och vad som bör återfinnas i nämndernas riktlinjer och anvisningar. Det förtydligar kommunfullmäktiges styrning och rådigheten för respektive frågor bland de berörda nämnderna och bolagen. (5)
- I remissversionen finns också en rubrik med fortsatta strategier, som ska kompletteras efter remissrundan. Ur ett styrningsperspektiv kan det vara svårt att utläsa hur de ska

harmoniera och vilka prioriteringar som gäller mellan strategier och fortsatta strategier. Det bör övervägas om dessa skall ingå i policydokumentet. (6)

- Vissa av bilagorna bör vara en del av policyn och det politiska beslutet. Avser särskilt kapitel 9.5 "Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder" och eventuellt 9.2 "Parkeringsplatser per BTA i tidiga skeden". (7)
- Det är olyckligt med en mycket kort remisstid på ett styrdokument som ska antas av kommunfullmäktige. Förvaltningar behöver rimlig tid att granska, förankra och analysera viktiga styrdokument. Det är avgörande för att upprätthålla kvalitet, rimliga arbetsförutsättningar för medarbetare och ge bästa förutsättningar för politiken att fatta bra beslut. (8)

Specifika synpunkter per rubrik:

2. Övergripande strategier & principer

Det anges att dessa strategier och principer gäller för hela staden, det vill säga både allmän plats och kvartersmark om inget annat anges. Denna policy gäller inte generellt för allmän plats och det behöver ses över om alla principer i kapitlet skall gälla för hela staden. (9)

- 2.1. Yteffektiv mobilitet för en levande stad
Policyn bör omfatta målsättning kring minskning av bilparkeringens ytanspråk. Hur den yta som frigörs genom detta ska användas skall ej hanteras inom ramen för denna policy. (10)
- 2.5 Sömlös mobilitet för hela resan
Avsnittet bör inte ingå i policyn, eftersom frågan redan hanteras i TROMP. Alternativt kan hänvisning göras till TROMP. (11)
- 2.6. Delad mobilitet i hela staden
Avsnittet bör inte ingå i policyn, eftersom frågan redan hanteras i TROMP. Alternativt kan hänvisning göras till TROMP. (12)
- 2.13 Samplanering av kvartersmark och allmän platsmark
I texten framgår att en god samordning och samplanering av cykel- och bilparkering samt delad mobilitet ska ske mellan kvartersmark och allmän platsmark för att åstadkomma den mest lämpliga lösningen för respektive fastighets och stadens allmänna behov av cykel- och bilparkering. Lösningar på allmän plats kan komplettera lösningar på kvartersmark, men aldrig garanteras den enskilda fastighetsägaren. Fastighets- och gatukontoret ser positivt på en ökad samverkan men anser det vara viktigt att fastighetsägarens ansvar är tydligt och inte lämnas att lösas på allmän plats. (13)

3. Mobilitetsnorm

- 3.2 Zoner
Behovet av mobilitet finns i hela staden, men typen av mobilitetsåtgärder och efterfrågan på cykel- och bilparkering varierar mellan olika delar. (14)

Det skulle vara förtjänstfullt med en zonkarta som är tydligare kopplad till TROMP och dess delområden. (15)

Det har gjorts stora investeringar för att skapa goda förutsättningar för hållbar mobilitet i staden. Det bör återspeglas i kartan. De områden som har god tillgång till kollektivtrafik bör ha lägre parkeringstal. (16)

- 3.5 Verksamheter

Avsnitt 3.5 om verksamheter behöver förtydligas, särskilt kring vad som utgör normen och kravställningar kring delningsfordon. (17)

Malmö Works – informationsrutan saknar koppling till kapitlet. (18)

Vidare är det oklart varför det ställs krav på elcykelpool för verksamheter men cykelpool för bostäder. Logiken bakom detta bör utvecklas. (19)

I rutan som anger Mobilitetsåtgärds paketet för anställda stryks första punkten om Dusch och omklädningsrum, inklusive torkskåp. (20)

4. Parkering och angöring på allmän plats

Frågor som rör parkering och angöring på allmän plats ska avgöras av tekniska nämnden och ska därför inte ingå i policy för mobilitet och parkering. (21)

Avsnittet om parkering och angöring på allmän plats är för detaljerat för att ingå i en policy som ska beslutas av kommunfullmäktige. Policyn bör enbart ange övergripande ramar och ansvarsfördelning. Mer detaljerade inriktningar om hur platser prioriteras, utformas och samordnas i trafikmiljön bör ej hanteras här. (22)

Tekniska nämnden vill lyfta frågan huruvida prioriteringsordningen är rätt avvägd där alla delningsfordon är högre prioriterade än egen cykel, även delningsbilar. (23)

- 4.3. Cykelparkering och mikromobilitet

Det är många faktorer att förhålla sig till vid placering av cykelparkering. Att parkering och uppställning för cykel och annan mikromobilitet skall prioriteras framför bilparkering behöver framgå, dock inte avgränsat till längs cykelstråk och vid kollaktivtrafiknoder. Prioritering av funktioner i gaturummet i övrigt skall ej vara en del av denna policy. Texten i avsnittet bör justeras till enbart: ”I första hand ska ytor för bilparkering och biltrafik omvandlas till cykelparkering och parkering för mikromobilitet.” (24)

- 4.7 Zonindelning allmän plats

Tekniska nämnden är tveksamma till behovet av denna karta i policydokumentet. (25)

5. Parkeringslösning

Det bör övervägas om denna typ av krav på detaljutformning hör hemma i en policy. Policyns roll är att ange övergripande principer och ansvarsfördelning, medan mer konkreta lösningar och tekniska krav bör hanteras i riktlinjer och anvisningar. (26)

Under flera punkter så anges att kvartersmarkens behov kan hänvisas till allmän plats. Kvartersmarkens behov ska inte lösas på allmän plats. Se även kommentar på avsnitt 2.13 ovan. (27)

- 5.3. Specialfall & förtydliganden

Ekonomi

Det bör övervägas om denna typ av information skall vara del av policyn. (28)

Finansiering av bilparkering

Det anges att mobilitets- och parkeringsköp ska möjliggöra byggandet av mobilitetshus genom att täcka en del av investeringskostnaden, där högst hälften finansieras av parkeringsdelen av mobilitetsköp och resterande del av parkeringsavgifter. Detta är en förändring jämfört med dagens modell.

Förändringen kan medföra ökade genomförandeproblem: investeringsbeslut för mobilitetshus kan skjutas upp tills kundunderlaget är tillräckligt stort, vilket särskilt påverkar projekt med privata aktörer. Detta kan leda till att byggherrar får svårt att genomföra mobilitets- och parkeringsköp i bygglovskedet. Tillfälliga lösningar, exempelvis tillfälliga markparkeringar, kan då behövas, men dessa kräver både mark och villiga aktörer. (29)

Det vore därför lämpligt att dessa genomförandefrågor och risker tydligt framgår i kapitel 6 – Konsekvenser. (30)

Finansiering av mobilitetstjänster

Avtalstiden för bilparkering är 25 år och för övriga mobilitetsavtal är den 10 år. Avtalstiden borde vara lika lång för att säkerställa mobiliteten på ett likvärdigt sätt. (31)

Laddinfrastruktur

Avsnittet är för detaljerat för att vara del av denna policy. Avsnittet behöver ses över. Huvudinriktningen att laddinfrastruktur som huvudprincip skall etableras på kvartersmark framgår redan av övergripande strategier och principer. (32)

6. Konsekvenser

Ytor för bilparkering ersätts även av plats för hållbara transportslag som cykel och kollektivtrafik och delad mobilitet. (33)

En positiv konsekvens är inte bara att de som inte har bil gynnas utan det skapas även bättre förutsättningar för fler att aktivt välja bort att ha egen bil. (34)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Begrepp och gränsdragningar har setts över och förtydligats.
2. Policyn hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvartersmark i samband med plan-och bygglovsprocessen. För att få ett helhetsperspektiv gällande parkering hanteras även principer och riktlinjer för parkering och uppställning av fordon på allmän plats. För mobilitetsåtgärder på kvartersmark, så som tillgång och plats till delad mobilitet, ska policyn stödja samverkan med stadens övergripande planering av hållbar mobilitet. Själva resan och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP).
3. Definition av mobilitet från TROMP2016: "Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan." Det är så ordet används i policyn. Användningen av begrepp har setts över och innebörden klargjorts. Gällande policy heter "Policy för mobilitet och parkering" och remissversionen är

en revidering av det tidigare dokumentet, inte en helt ny produkt. Avgränsningen jämfört med det dokumentet är inte förändrad.

4. *Denna del av policyn är omarbetad.*
5. *Dokumentet har setts över och förtydligats. Remissversionen är en revidering av det tidigare dokumentet, inte en helt ny produkt. Avgränsningen jämfört med det dokumentet är inte förändrad.*
6. *Avsnittet har bearbetats och lagts som bilaga.*
7. *Mobilitetsåtgärder och dess omfattning beskrivs i policyn och dessa delar kan revideras genom politiskt beslut i SBN.*
8. *Beslutet om att korts ner remisstiden till 1 månad fattades på ett styrgruppsmöte där FGK deltog utan att invända mot beslutet.*
9. *Inriktningen har varit att dessa principer ska gälla för all mark i Malmö oavsett om det är kvartersmark eller allmän platsmark.*
10. *Policyn beskriver en målsättning kring minskat ytanspråk av bilparkering. Hur och vad denna yta ska användas till specificeras ej.*
11. *Avsnittet har setts över och omformulerats. Viktigt att även få med hela resan perspektivet även nyplanering av staden. Samordning och samarbete viktigt.*
12. *Avsnittet har setts över och omformulerats. Mycket viktigt för möjligheten att röra sig på ett hållbart sätt även för ny bebyggelse.*
13. *SBK är eniga. Texten har förtydligats.*
14. *Mobilitetsnormen är omarbetad. Cykelinnehav är inte lika geografiskt påverkat, men skiljer sig åt mellan olika typer av projekt. Mobilitetsmedlet möjliggör en flexibel användning och justering av mobilitetsåtgärder för olika typer av projekt.*
15. *Flera olika zonkartor har studerats. Staden har förändrats sedan TROMP2016 och det är svårt att förhålla sig till de utpekade gränserna. Policyns zonkarta utgår primärt från Malmö Översiktsplan (2023), färdmedelsmål i Trafik- och mobilitetsplan (2016) i kombination med resvaneundersökning (2023) och målsättningar med policyn. Vidare är zonindelningen gjord utifrån förutsättningarna att bo i, arbeta i och besöka olika områden utan att äga, leasa eller använda bil. Faktorer som vägts samman är bland annat utbudet av samhälls- och kommersiell service samt andra viktiga målpunkter och närbarnen till dessa med hållbar mobilitet.*
16. *Detta är återspeglat i kartan. Närheten till centrum (Malmö C och Triangeln) påverkar till stor del framtida bilinnehav. I zon B är där även närhet med gång och cykel goda till centrum och Hyllie. Och i zon C är den goda kollektivtrafikförsörjningen som påverkar, vilket även är fallet i Zon D. Observera att parkeringstalen är låga även i Zon D och att även där primärt planerar nybyggnation i kollektivtrafikenära läge.*
17. *Justerat och förtydligat.*
18. *Justerat. Skrivfel i remissutskick.*
19. *Justerat. Skrivfel i remissutskick.*
20. *Justerat.*
21. *Policyn är en revidering av det tidigare dokumentet, inte en helt ny produkt. Avgränsningen jämfört med det dokumentet är inte förändrad.*
22. *Avsnittet har bearbetats och anpassats efter synpunkt.*
23. *Omformulerats och beskrivs endast i text.*
24. *Omformulerats och kortats ner.*
25. *Kartan har tagits bort och ersatts av en beskrivande koppling till zonkartan.*

26. Avsnittet har kortats ner och setts över. Fokus har legat på funktionskrav snarare än detaljutformning.
27. Kvartersmarkens behov ska i första hand lösas på kvartersmark. Ventiler finns, likt i dagens policy, då ett sådant krav får orimliga konsekvenser. ”I de fall där det saknas lämpliga lösningar för cykelparkering eller där detta medför orimliga konsekvenser för fastigheten kan avsteg gällande mängden cykelparkering motiveras. Detta gäller främst för ombyggnadsprojekt samt för cykelparkering för besökare. Möjligheten att komplettera med allmän cykelparkering på allmän plats kan då studeras av fastighets- och gatukontoret.” & ”Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) krävs om bostäderna och lokalerna är tillgängliga samt om det finns lämplig kvartersmark att tillgå för ändamålet. Om det inte är skäligt att ordna egen PRH ställs inget krav, utan PRH-plats kan prövas på allmän plats vid eventuellt behov från verksamhet eller medborgare. Platsen kommer då inte vara reserverad för enbart medborgarens eller verksamhetens utan kommer vara allmänt tillgänglig.”
28. Avsnittet har setts över och justerats. Inriktningen kring vad mobilitetsåtgärder ska kosta och hur bilparkering ska finansieras kvarstår.
29. Detta är ingen förändring av dagens modell, utan bara ett förtydligande om hur det i praktiken fungerar. Dessa utmaningar finns med dagens system och förändras inte i och med mobilitetsköpet. Tillfälliga markparkeringar krävs redan idag.
30. Implementering av mobilitetsköpen ingår som en punkt i ”vidare arbete” och behöver studeras och konsekvensbeskrivas ytterligare i samband med det.
31. 25 år är enligt gällande enligt standard och kvarstår. Mobilitetsåtgärder kan inte skrivas på 25 år då detta inte är ekonomiskt hållbart eller genomförbart.
32. Avsnittet har setts över och justerats.
33. Policyn ska möjliggöra att andra värden kan skapas i stället för bilparkering. Vad och hur specificeras ej.
34. Kompletterats.

Fritidsnämnden

Det är avgörande att satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur sker parallellt med en minskning av parkeringsytor, med särskilt beaktande av fritidsanläggningarnas belägenhet. På så sätt kan barns och ungas deltagande i en meningsfull fritid, liksom den livsviktiga frågan om simkunnighet, säkerställas. (1)

Nämnden vill dessutom betona behovet av god tillgång till parkering vid fritidsanläggningar för ideella ledare och funktionärer, vars insatser är helt avgörande för ett fungerande föreningsliv, samt för bortalag från andra kommuner och regioner som reser till Malmö för tävlingar och evenemang. ... Vid planering och ombyggnation av allmän plats är det därför viktigt att särskilt beakta närliggande fritidsanläggningars behov av parkerings- och angöringsytor, där fritidsnämnden kan bidra med underlag för att identifiera verksamheternas krav och förutsättningar. (2)

Vidare behöver behovet av mobilitets- och parkeringslösningar för större fritids- och evenemangsarenor förtydligas. Här krävs ofta särskilda lösningar för att hantera besökstoppar, bortalag från andra kommuner och evenemang som pågår under längre tid. Policyn anger i dagsläget inte tydligt hur sådana situationer ska hanteras, varför nämnden ser ett behov av särskilda utredningar för denna typ av anläggningar. Nämnden ser även ett behov av tydlig kommunikation från staden där olika sätt att ta sig till stadens olika anläggningar förtydligas. Kommunikationen bör tydliggöra var närliggande parkeringsplatser finns, hur man tar sig dit med

kollektivtrafik, samt eventuella parkeringar längre bort följt av kollektivtrafik till anläggningen. Stadens kommunikation i frågan ska göra det lätt att göra rätt och tydliggöra olika alternativ att ta sig till stadens anläggningar. (3)

Nämnden vill poängtera vikten av väl tilltagna på- och avstigningsytor i anslutning till stadens anläggningar för att öka tillgängligheten för de personer med funktionsnedsättning som t.ex. reser med färdtjänst. (4)

Slutligen vill nämnden lyfta att det finns personer med funktionsnedsättningar som inte omfattas av särskilda parkeringstillstånd, äldre och flerbarnsfamiljer som har ett behov av bil och nära parkering för att kunna delta i aktiviteter. Dessa grupper riskerar att hamna i en särskilt utsatt situation vid en minskad tillgång till parkeringsplatser, vilket bör belysas i kommande planering och eventuella utredningar. (5)

Sammanfattningsvis bedömer nämnden att policyn utgör ett viktigt steg för att skapa en mer hållbar stad, men att det i den vidare planeringen behöver säkerställas att fritidslivet, föreningslivet och särskilda behov inte åsidosätts. Policyn bör därför kompletteras med riktlinjer för hur evenemangsarenor och större besöksanläggningar ska hanteras, samt med tydliga strategier för att stärka ett fortsatt starkt föreningsliv, ideella krafter och personer med funktionsnedsättningar. (6)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. I policyn beskrivs det, under avgränsning, att: För mobilitetsåtgärder på kvartermark, så som tillgång och plats tilldelad mobilitet, ska policyn stödja samverkan med stadens övergripande planering av hållbar mobilitet.*
- 2. Policyn beskriver att: "Det är fastighetsägaren som, enligt plan- och bygglagen (PBL), ansvarar för att anordna den cykel- och bilparkering som fastighetens användning ger upphov till".*
- 3. Se svar ett angående kollektivtrafik, vidare så hanteras kollektivtrafikresan samt dess infrastruktur i Malmö översiktsplan samt Malmös trafik och mobilitetsplan.*
- 4. Lösningar och krav för parkeringsytor till rörelsehindrades fordon tas upp på sida 22. Policyn poängterar även vikten av universell utformning, dvs. att utforma platser med olika men likvärdiga lösningar, samt utifrån situationer snarare än kategorier. Därigenom bör detta ses över från fall till fall.*
- 5. Angående personer med funktionsnedsättningar se svar ovan. Angående flerbarnsfamiljer syftar policyn till att öka barns fria rörlighet, samt öka standard på cykelfaciliteter. Angående äldre gäller även här principen för universell utformning.*
- 6. Policyn beskriver hur utbudet av bil- och cykelparkering förväntas se ut under dimensionerande tid under en normalvecka. Utbudet av cykel- och bilparkering vid evenemang kräver speciallösningar och en särskild utredning för det specifika projektet.*

Funktionsstödnämnden

Yttrande:

Nämnden är positiv till strävan att tillgången till staden och till hållbar mobilitet inte ska vara beroende av vare sig ålder, ekonomi eller funktionsförmåga. Det är även betydelsefullt att parkerings- och angöringsplatser för rörelsehindrades fordon tillmäts tydlig prioritet i planeringen av parkering och angöring på allmän plats.

Funktionsstödsnämnden är i grunden positiv till ambitionen att minska bilberoendet och bilanvändandet. Nämnden delar uppfattningen att en sådan omställning kan vara gynnsam för alla Malmöbor genom tryggare och lugnare stadsmiljöer, fler grönområden och större vistelseytor. För en del Malmöbor med funktionsnedsättningar förutsätter dock omställningen att tillgången till alternativa färd sätt förbättras. (1)

För att säkerställa lösningar som fungerar för alla Malmöbor anser funktionsstödsnämnden att principen om universell utformning bör ingå i policyn och vara vägledande i dess genomförande. Ur ett jämlikhetsperspektiv är det därför inte tillräckligt att endast kravställa att mobilitetslösningar ska finnas – det bör även ställas tydliga krav på dessas tillgänglighet och användbarhet. (2)

En grundläggande princip i funktionshinderspolitiken är att personer med funktionsnedsättning inte ska drabbas av merkostnader till följd av sin funktionsnedsättning. Högre avgifter och mer begränsad tillgång till parkering riskerar dock att slå oproportionerligt hårt mot personer som inte har möjlighet att avstå från bil. Vidare bör det finnas möjlighet att ansöka om reducerad parkeringsavgift, på liknande sätt som i exempelvis Stockholms stad (3)

Avsaknaden av ett tillgänglighetsperspektiv i den avslutande konsekvensanalysen riskerar att osynliggöra policyns påverkan för personer med funktionsnedsättning. Analysen behöver därmed kompletteras med en grundlig genomgång av vad policyn kan innebära för denna grupp. För en nyanserad och välgrundad konsekvensanalys är det angeläget att underlag inhämtas direkt från personer med funktionsnedsättning, och att informationen beaktas och tillmäts betydelse. Vidare bör de synpunkter som inkommer under remissrundan från funktionsrättsorganisationer, Malmöbor med funktionsnedsättning, rådet för funktionshinderfrågor och tjänstepersoner med spetskompetens återspeglas i konsekvensanalysen. Förväntade positiva konsekvenser behöver värderas i relation till de negativa. Kompensatoriska åtgärder kan behöva vidtas om de negativa konsekvenserna inte kan undvikas eller riskerar att drabba vissa grupper särskilt hårt. Att helt utelämna potentiellt negativa konsekvenser kan göra att rätt kompensatoriska åtgärder förbises (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Tillgången till alternativa färd sätt samt dess infrastruktur hanteras i Malmö översiktsplan samt Malmös trafik och mobilitetsplan.*
2. *Universell utformning ingår nu i policyn.*
3. *Policyn reglerar inte hur avgifter ska se ut i olika delar av staden, däremot är inriktningen att bilparkering inte ska vara gratis.*
4. *Kapitlet med konsekvenser är delvis omarbetat och förtydligat.*

E.ON

Synpunkter:

E.ON har områdeskoncession som berörs av Malmö stads policy för mobilitet och parkering, därmed är vi enligt ellagen är skyldiga att ansluta nya elanläggningar.

E.ON har enbart översiktligt studerat policyn. Det är viktigt att kommunen är medveten om att elnätet inte planeras utifrån vad vi tagit del av i policyn utan att varjeanslutning/abonnemangsändring behöver hanteras var för sig. Kapaciteten i elnätet är på

intet sätt statisk utan påverkas av samhällets utveckling, anslutning av stora konsumenter eller produktionsanläggningar i närområdet, förändrade energibehov osv.

För kännedom får inga parkeringar placeras under eller invid E.ONs luftledningar. Parkering regleras som byggnad och således gäller även här specifika avstånd från närmsta strömförande lina, se ELSÄK-FS 2022:1 för mer information.

Bolaget är angeläget om ett gott samarbete med kommunen vid dessa och andra infrastrukturella projekt. Det är önskvärt att kommunen tidigt i planprocesserna och i nära samråd med elnätsägare arbetar för att hitta bästa möjliga framdragning av nytt elnät med minsta möjliga intrång.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har läst och tar till sig E.ON:s synpunkter. Dessa tas i aktning i detaljplaneprocessen.

Postnord

Synpunkter:

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. (1)

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon, samt ges möjlighet att vända. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK.
2. *Detta tas i aktning i detaljplaneprocessen.*

Vellinge kommun

Samhällsbyggnadschefen beslutar att Vellinge kommun avstår från att yttra sig om förslag till Policy för mobilitet och parkering

Serviceförvaltningen

Serviceförvaltningen ansöker om förlängd svarstid till den 14 oktober då servicenämndens arbetsutskott sammanträder.

Bouvier Advisory

Gällande målvärdet att parkeringsköpsdelen av mobilitetsköpet högst ska vara hälften av investeringskostnaden för parkering vill jag framföra ett par synpunkter/reflektioner.

Ni anger

- på sida 46-47 , en ambition om att "Kostanden ska i högre grad istället tas ut genom användaravgifter".

- och, under 2.3 att "de som parkerar sin bil ska bära kostnaderna" och ni nämner begreppet "verkliga kostnaden".

Synpunkter/reflektioner:

För de lägen där det inte finns möjlighet att ta ut tillräckligt höga användaravgifter innebär målvärdet (om det tillämpas som ett tak för parkeringsköpspriset) en risk för att den ekonomiska kalkylen för parkeringsanläggningar inte går ihop. Målvärdet rimmar i dessa fall dåligt med att ni vill få fram en "verklig kostnad". Om målvärdet används som tak för parkeringsköpspriset innebär det en risk för att den verkliga kostnaden för parkering sammantaget hålls nere. Mot bakgrund av att kommunens parkeringsköpspris kan anses som normerande även för privata parkeringsavtal kan det också finnas en risk för att ni begränsar intressant bland parkeringshus/mobilitetshus-aktörer för framtida markanvisningar. Jag funderar (spekulerar!) kring att det riskerar att favorisera kommunens parkeringsbolag som med sin stora portfölj kan balansera ägandet av nya olönsamma anläggningar med äldre lönsamma anläggningar. (1)

Jag förstår ambitionen om att ni vill minimera summan som subventioneras via byggkostnader (och som sedan ex. tas in i bostadshyror via presumtionsmodellen). Och, det är en bra ambition att ha ett målvärde som på lång sikt synkar med högre avgifter på allmän plats. Men, att ha ett (för) lågt parkeringsköpspris får inte på något sätt vara ett verktyg för att hålla nere byggkostnader. Den verkliga kostnaden måste få synas i alla delar av processerna kring exploatering och förvaltning av parkering. Det finns andra och bättre sätt att hålla nere byggkostnaderna för bostäder/lokaler än att använda för låga parkeringsköpspriser. Det rimliga verktyget som policyn förfogar över borde bara vara ett lägre parkeringstal (likt i Mallbo-projektet). (2)

Låga parkeringsköpspriser som riskerar att subventionera parkeringsanläggningar i mindre attraktiva lägen riskerar i förlängningen också innebära en lägre värdering av byggrätter för parkeringsanläggningar. Som kommuninvånare vänder jag mig emot att kommunen säljer byggrätter för parkering till ett för lågt pris. Jag skulle givet ovanstående vilja se ett klarläggande kring hur parkeringsköpspriset kommer att sättas i framtiden och hur det synkar med den föreslagna policyn och bemöter mina synpunkter ovan. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Policyn reglerar inte nivån på parkeringsköpskostnaden. Policyns inriktning är att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta.*
2. *Policyn reglerar inte nivån på parkeringsköpskostnaden men anger en inriktning kring hur gemensamma anläggningar ska finansieras, där parkören ska bära majoriteten av kostnaden. Parkeringstalen har sänkts jämfört med dagens policy.*
3. *Policyn beslutar inte om nivån på parkeringsköpskostnaden och hur staden ska arbeta med parkeringsköp drivs i en separat utredning, som ska synkas med policyns inriktningar.*

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har den 8 september mottagit begäran om yttrande av - Policy för mobilitet och parkering SBN-2025-614. Vi vill på detta sätt meddela kommunen att vi avstår från att yttra oss

Kommunstyrelsen – Lunds Kommun

Kommunstyrelsen i Lunds kommun önskar härmed erhålla anstånd med avgivande av yttrande i rubricerat ärende, med ert dnr SBN-2025-614, detta till och med den 3 december 2025.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av Malmö stads Policy för mobilitet och parkering. Dokumentet är förenligt med Trafikverkets mål och strävan efter hållbara transporter. Vi anser att det är bra att kommunen visar tydligt med sin nya policy att Malmö vill att fler ska byta till hållbara transportmedel och öka framkomligheten. I övrigt har Trafikverket inga synpunkter, då vi inte är väghållare för vägarna det berör.

Granitor Properties

Synpunkter:

- Vi tycker det är bra med den föreslagna möjligheten till Mobilitetsköp. För många projekt kommer det att vara en attraktiv lösning. Det är dock viktigt att reglerna ger förutsättningar för byggherren att kunna välja det som ett alternativ, så att inte mobilitetsaktörer får ohämmad möjlighet att prissätta mobilitetsköp till ”överpriser”. Särskilt givet att konkurrensen ännu är begränsad på området. (1)
- Vi tycker det är bra att Policyn ger möjligheter och förutsättningar för att bättre nyttja bef. parkeringslösningar. T.ex genom att ompröva P-tal enl. t.ex tidigare bygglov, mot verklig beläggning i befintliga parkeringsanläggningar. Det kunde gärna förtydligas och beskrivas ytterligare. (2)
- Vi kan se utmaningar med att förutsätta/räkna med Mobilitetsköp i tidiga skeden (Detaljplaneskedet). Särskilt i mindre nybyggnationsområden där detaljplanen inte rymmer ett Mobilitetshus. Eller när planerade mobilitetshus ligger i intilliggande detaljplaner som kanske antas och får laga kraft senare än den aktuella. Hur kan man ”garanteras” plats i sådana mobilitetshus och räkna med det som förutsättning i mobilitetsutredningar t.ex i planskedet? (3)
- Vi är oroliga för att merkostnader för mobilitetsåtgärder enl. nya policyn inte kompenseras av minskad P-norm för bilparkering, utan kommer att vara kostnadsdrivande och göra det ytterligare dyrare med nyproduktion. Vilket i slutändan måste bekostas av hyresgäster och bostadsköpare. (4)
- Vi anser att bestämmelserna om cykelparkering behöver förtydligas i vissa avseenden och ifrågasätter vissa krav, bl.a. kopplat till kategoriseringen av olika cyklister (vanecyklister/sällancyklister). Se kommentarer i bifogat dok. (5)
- Vi anser det kontraproduktivt att samnyttjande av cykelparkering endast får tillgodoräknas på en och samma fastighet. Det kan ju resultera i onödigt många cykelparkeringar vilket driver kostnader i onödan. (6)
- Vi anser det missvisande att det i kravställning för mobilitetsåtgärder står ”100% ...utanför den egna fastigheten ...i gemensam parkeringsanläggning” (avsnitt 9.5), eftersom det fortfarande finns möjlighet att lösa mobilitetsåtgärder på egen fastighet (se avsnitt 3.3 och figur 5) Det kommer ju att finnas önskvärda projekt utan möjlighet till mobilitetsköp eller P-köp i gemensamma anläggningar på annan fastighet. (7)

- Vi ifrågasätter kravet på mobilitetsmedel och ser en risk för godtyckliga bedömningar och att det endast driver kostnader för byggnationen. Hur säkras att medel kommer till avsedd nytta? Vad finns det för tredje parter (utöver mobilitetsoperatör som erbjuder mobilitetsköp) och vilka krav ställs på dem? Hur ska mobilitetsmedel i praktiken kunna ”garanteras” under bestämd tid (10 år)? Se även kommentarer i bifogat dokument. (8)

Specifika synpunkter per rubrik:

- S. 13 – 2.7. Mobilitet som norm i byggprojekt: ”Alla byggprojekt som kräver bygglov ska integrera mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande och minskat bilinnehav. Dessa åtgärder ska vara en självklar del av planeringen och särskilt bidra till cykelfrämjande åtgärder. Ett mobilitetsköp tillskapas som omfattar friköp av både bilparkering och mobilitetsåtgärder.”. Kommentar: Möjlighet eller krav? Lite otydligt här i början av dokumentet men uppfattar av figur 5 mm, att det är en valmöjlighet - isf bra (9)
- S. 16 – 3. Mobilitetsnorm: ”... Parkeringstalen ska ses som fasta parkeringstal och är de som gäller i de flesta projekt, undantaget särskilda pilotprojekt med lägre parkeringstal och högre parkeringstal om mobilitetsåtgärder inte kan genomföras”. Kommentar: Hur bestäms om det inte kan genomföras? Tex i DP-skede om det inte finns befintliga mobilitetshus som kan garantera plats och kostnad mm? (10)
- S. 17 – 3. Mobilitetsnorm: ” I Bilagor (EJ DEL AV POLITISKT BESLUT) beskrivs detaljerade krav på utformning och placering av cykel- och bilparkering”. Kommentar: Kommer det att ske samråd betr. utformningen av Bilagor? När? (11)
- S. 17 - 3.1. Parkering i den kommunala planprocessen: ” Utifrån denna lagstiftning ställer stadsbyggnadsnämnden krav på fastighetsägaren att arbeta med mobilitet och parkering.” Kommentar: Ger lagen stöd för så detaljerade krav som att tvinga till mobilitetsåtgärder? (om det är så det ska tillämpas...) (12)
- S. 18 - 3.1. Parkering i den kommunala planprocessen: ” I detaljplaneskedet ska markägaren ta fram en parkerings- och mobilitetsutredning med en bedömning av efterfrågan på mobilitet och parkering”. Kommentar: Förutsätter att det är en större DP där det kan inrymmas mobilitetshus från början om man ska kunna bedöma och redovisa möjligheten att lösa mobilitet i mobilitetshus. (13)
- S. 19 – 3.2. Zoner: ” Figur 4 Geografisk indelning av staden som anger parkeringskrav för bil enligt tabell 1 nedan”. Kommentar: inte tillräckligt detaljerad. Hur veta vilken zon i gränsområdena? (14)
- S. 20 - 3.3. Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering: ” Figur 5 Åtgärder för att tillgodose mobilitetsbehov.” Kommentar: Varför streckat? Vad betyder det? (15)
- S. 20 - 3.3. Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering: ” Byggaktören kan uppfylla kraven på mobilitetsåtgärder och bilparkering genom ett mobilitetsköp med en mobilitetshusaktör”. Kommentar: osäker lösning i tidiga skeden (DP) då varken garanti för möjligheten eller pris kan ges. (16)
- S. 20 – 3.4. Bostäder: ” Parkeringstalet för bil förutsätter att mobilitetsåtgärdspaketet inrättas” Kommentar: Annars? Förtydliga/hänvisa till alternativ om förutsättningen ej kan uppnås/är möjlig . se sid 28 (17)
- S.21 – 3.4. Bostäder: ” Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning” Kommentar:

- ej tillämplig/möjlig om gemensam P saknas - se figur 5, eller? (18)
- S.22 - 3.5. Verksamheter: ” För skolor och förskolor finns det behov av cykelparkering till barn och elever. Färdmedelsandelarna framgår i Tabell 3 nedan.” Kommentar: (Man glömmer scootrar, mopeder o.dyl. som är vanliga och alternativa färdmedel till bil) (19)
 - S.23 - 3.5. Verksamheter: ” Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning” Kommentar: ej tillämplig/möjlig om gemensam P saknas - se figur 5, eller? (20)
 - S.24 - 3.5. Verksamheter: Malmö works (inforuta) Kommentar: lösryckt inforuta - lite förvillande. Är den på rätt ställe? Sammanhanget? (21)
 - S.25 - 3.6. Specialfall och förtydliganden: ” Mindre verksamhetslokaler (under 100 kvadratmeter LOA) kräver ingen egen bilparkering...” Kommentar: Per lokal? Hur hanteras två lokaler om tex 55 kvm som senare läggs ihop till en? (om inte bygglovspliktigt) (22)
 - S.25 - 3.6. Specialfall och förtydliganden: ” Om det inte är skäligen att ordna egen PRH ställs inget krav utan en kompletterande plats kan då studeras på allmän platsmark” Kommentar: Bra att det står utskrivet som möjligt, om än det handlar om undantagsfall. (23)
 - S.25 - 3.6. Specialfall och förtydliganden: ” Vid mindre ombyggnadsprojekt av bostäder (under 100 kvadratmeter BOA) är det inte skäligen att kräva ny bilparkering”. Kommentar: per bostad eller per projekt? Inredning av 4 vindslgter a 50 kvm tex (24)
 - S.26 - 3.6. Specialfall och förtydliganden: ”Påverkan på befintliga bostäder” Kommentar: Bra avsnitt! Borde väl kunna appliceras på verksamheter/kontor också? (25)
 - S.26 - 3.6. Specialfall och förtydliganden: ” För verksamheter är utgångspunkten att tjänste- och verksamhetsfordon ska vara delade, exempelvis genom cykel- och bilpool. Om det finns särskilda behov eller förutsättningar som motiverar en annan lösning ska detta redovisas genom en särskild utredning.” Kommentar: Vad betyder det i praktiken? Att man inte kan få bygglov eller göra mobilitets-/Pköp för önskat/högre antal parkeringar om man vill det? (26)
 - S. 28 – 3.6. Specialfall och förtydliganden: ” Om det inte är möjligt att genomföra mobilitetsköp eller inrätta mobilitetsåtgärder på annat sätt behöver mobiliteten lösas genom bilparkering” Kommentar: hur bestäms vad som är "möjligt"? Tex om BH bedömer kostnad som oskälig/orimlig, eller om det inte efterfågas. Får han då inte lösa det genom parkering? (27)
 - Cykelparkering (28)
 - S.33 – 5.1. Cykelparkering: ” På små gårdar ska fria prioriteras och cykelparkering i stället lösas på annan plats inom fastigheten. ”Kommentar: kostnadsdrivande om det tex innebär att man behöver lösa all cykelparkering i byggnad.
 - S. 34 - 5.1. Cykelparkering: ”(cykelparkering för vanecyklist) ordnas inomhus i låst utrymme” Kommentar: Hur definieras "inomhus"? Syftet borde vara låst, tryggt och ej utsatt för regn för att undvika rost. Cyklar är inga levande varor och bör inte kräva uppvärmt eller helt vindskyddat utrymme. Således bör t.ex. låst cykelskjul med ribb-väggar vara ok? Detta för att undvika att de klassas som BTA och således medför byggrättskostnad för exploatören eller naggas av fastighetens byggrätt.

- S. 34 - 5.1. Cykelparkering: "(cykelparkering för vanecyklisterna) ordnas inomhus i låst utrymme" Kommentar: cykelgarage på mark = inomhus?
- S. 34 – 5.1. Cykelparkering: "(cykelparkering för vanecyklisterna) ordnas i markplan, eller på annat plan med en ramp med maxlutning 1:12" Kommentar: tillåta hiss även för Vanecyklisterna
- S. 34 - 5.1. Cykelparkering: "(cykelparkering för sällancyklisterna) Kan ordnas tvåvåningsstall inomhus eller i cykelhus på gård" Kommentar: tvåvåningsstall punkt. Inomhus väderskyddat framgår av pkt 1
- S. 34 – 5.1. Cykelparkering: " Cykelparkering ska normalt anordnas på den egna tomten ... Om det medför orimliga konsekvenser för kvartersmarken ...Kommentar: Hur/vem bestämmer vad som är orimligt?"
- S. 35 - 5.1. Cykelparkering: " Inom fastigheten ska det för både bostäder och verksamheter alltid anordnas ..." Kommentar: oavsett fastighetens storlek?
- S. 35 - 5.1. Cykelparkering: " att minst 20 procent av cykelplatserna har laddningsmöjligheter ..." Kommentar: Rimligt/praktiskt genomförbart? laddkostnad, brandrisk etc.
- S. 35 - 5.1. Cykelparkering: " att minst 20 procent av cykelplatserna har laddningsmöjligheter ..." Kommentar: Vilka cykelplatser avser detta, vane, sällan, besök? Fri placering?
- S. 35 - 5.1. Cykelparkering: " Cykelpool är en mobilitetsåtgärd ... " Kommentar: Rimligt att det är tvingande (mob.åtgärd)? Kostnadsdrivande... Hur många cykelpoolplatser krävs? **(29)**
- S. 40 - 5.3. Specialfall & förtydliganden: " Aktuella lösningar kan då exempelvis vara bilparkering på taket till byggnaden eller i markplan under byggnaden." Kommentar: Borde väl också kunna tillämpas på andra verksamheter eller bostäder, där bottenvåning kanske ändå inte är lämpad för ändamålet. **(30)**
- S. 42 - 5.3. Specialfall & förtydliganden: "Bilpool – 300m" Kommentar: Varför kortare? Oftast i samma anläggning som parkering om tex Mobilitetshus är aktuellt. **(31)**
- S. 43 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: " Det är inte möjligt att teckna avtal på annan fastighet och på det sättet tillgodoräkna sig samnyttjande" Kommentar: Kontraproduktivt? **(32)**
- Kostnader **(33)**
 - S. 45 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: " För att undvika att boende och verksamheter utan bil belastas med kostnader för bilparkering, exempelvis i form av högre hyror, bör kostnadsnivån på parkeringsköp hållas låg". Kommentar: Önskvärt, men hur åstadkomma/styra det? "bör"?
 - S. 46 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: " Kostanden ska i högre grad istället tas ut genom användaravgifter". Kommentar: Önskvärt såklart, men kan vara svårt att uppnå utan blockförhyrningar och dito som garanterar/säkerställer intäkter och driftsnetto
 - S. 46 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: " Malmö stad rekommenderar att kostnaden för mobilitetsåtgärder i normalfallet bör motsvara cirka 80 % av den ekonomiska besparingen som uppstår". Kommentar teoretiskt - går inte att följa

upp på. Marknaden kommer att styra. Risk att begränsad möjlighet att själva ordna mobilitet driver kostnader istf motsatsen?

- S. 47 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: ” ... På så sätt kan parkeringsanläggningar etableras där behovet finns, utan att mobilitets- eller parkeringshusaktören i slutändan behöver bära hela investeringskostnaden” Kommentar: Men mobilitetsaktören kommer att behöva ta investeringsrisk vilket följs av en "riskpremie" vid prissättningen av mobilitetsköp
- S. 47 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: ” Kostnader för bilparkering varierar stort beroende på var i staden parkeringen placeras” Kommentar: Behöver visa/beakta sambandet mellan högre P-intäkter på efterfrågade lägen, vilket förvisso (men bara) möts av högre kostnader pga dyrare mark (pga högre alternativvärden). Tar det ut varandra? Förmodligen dyrare med mobilitet i ytterområden.
- S. 50 – 6. Konsekvenser: ”... krav på cykelparkering inomhus kan bidra till kvaliteter men också öka byggkostnader.” Kommentar: Ja sannolikt - Frågan är om det är värt det? I en redan ansträngd situation för fastighetsutveckling... Trots allt boende och hyresgäster som ska bekosta.... (34)
- S. 53 – 8. Begrepp: ”Begrepp” Kommentar: Är alla begrepp använda? Inte kollat men kände inte igen allt från dokumentet.... (35)
- S. 65 – 9.4. Cykelinnehav: ” Krav på cykelparkering för nybyggnation har ingått i Malmös parkeringsnorm sedan 2003. I äldre bestånd än så är mängden cykelparkering normalt sett underdimensionerad”. Kommentar: Men möjligen redan överdimensionerad i nyproducerat bestånd. I alla fall med den beläggning vi ser idag. Finns det risk att vi skjuter över målet betr. cykelparkering? Dvs om målet "färre bilar" kan uppnås utan utökade kostnadsdrivande krav på cykelparkering? (36)
- Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder (37)
 - S. 65 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Mobilitetsåtgärdspaketet för bostäder och verksamheter samt tillhörande kostnader anges i respektive paket”. Kommentar: Vilka kostnader och paket refereras till? Avsnitt 9.5 behandlar/nämner inte kostnader.
 - S. 65 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning” Kommentar: med undantag av projekt där annat val av parkeringslösning görs. se pkt 3.3 och figur 5. Missvisande/svårtytt
 - S. 65 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska säkerställa tillgång till en bilpool inom 300 meter från fastighet som ska garanteras i 10 år”. Kommentar: Borde inte maxavstånd korrelera med avstånd till parkering - oftast samma anläggning
 - S. 66 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” För att bygglov för fastigheter utan mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs en underskriven avsiktsförklaring där de avser att erbjuda X antal bilpoolsbilar, under 10 år”. Kommentar: vem? Bilpoolsaktör...
 - S. 66 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” I undantagsfall kan det vara möjligt att skriva avtal på kortare tid än 10 år. Byggaktören måste då uppfylla vissa med att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av

stadsbyggnadskontorets. Krav finns i syfte att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.” Kommentar: otydligt och lite godtyckligt. Dessutom lite ofullständiga meningar mm

- S. 66 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Cykelpoolen ska i första hand ordnas av tredje part*och erbjuda god tillgång av ellådcyklar.”
Kommentar: Hur många cyklar? Krav på olika sorter förutom ellådcyklar som definierats till antal nedan?
- S. 67 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Med god tillgång av cyklar kan riktvärdet på 1 ellådcykel per 2000 kvadratmeter BOA användas.”
Kommentar 1: Avses endast ellådcyklar i def.? Kommentar 2: Cykelpool avser endast ellådcyklar?
- S. 67 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Mobilitetsmedlet ska avsättas till inköp av hjälpmedel eller tjänster som är avsedda att underlätta hållbart resande, till exempel rabatter på cykel- och bilpoolstjänster, kollektivtrafikkort, cykelservice, digitala tjänster, kommunikation och kampanjer för att uppmuntra hållbart resande”.
Kommentar: Hur säkra/kontrollera att avsatta medel kommer till avsedd nytta? Inte hamnar i resultatet hos mob.aktör/tredje part...Vilka krav på motprestation ställs på aktören ?
- S. 67 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska förvalta och administrera ett mobilitetsmedel, i första hand med hjälp av tredje part*”.
Kommentar 1: Vad finns det för tredje parter (utöver mobilitetsoperatör som erbjuder mobilitetsköp)?
Kommentar 2: Hur hantera vid Brf när det blir de boende som ska avsätta till sig själva?
- S. 68 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Mobilitetsmedlet ska motsvara 1200 kr/bostad och år och garanteras under 10 år”.
Kommentar: Hur ska det kunna "garanteras"? Fonderas i förskott av Byggherren? Belastar isf pris på bostaden/hyran krona för krona....
- S. 68 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Mobilitetsmedlet ska motsvara en engångssumma på 2000 kr/anställd.”
Kommentar: Hur räkna anställda hos hyresgästerna innan bygglovsansökan?
- S. 68 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” I undantagsfall kan det vara möjligt att driva mobilitetsmedlet i egen regi. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav som tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.”
Kommentar: Vadå för krav? godtyckligt. Inte heller specificerat vad kraven är på
- S. 68 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Dusch och omklädningsrum inklusive torkskåp”.
Kommentar: Tillgång till.... i fastigheten?
- S. 68 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” I syfte att underlätta pendling med cykel”.
Kommentar: egen mening? eller som förklaring/syfte till ovanstående?
- S. 68 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” grön resplan”
Kommentar: Vad är det?
- S. 68 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Upprättande av grön resplan samt medlemskap i Malmö Works. Fastighetsägaren ansvarar för att

informera om att verksamheten ska upprätta detta” Kommentar: Ansvara på vilket sätt? i bygglovsskedet? Rimligt att tvinga på kommande hyresgäster medlemskap i föreningar?

- S. 68 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”Utvärdering och uppföljning”. Kommentar: Hela denna utvärderingen kommer att landa på Brf:en....
- S. 69 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” För godkännande av bygglov ska byggaktören eller mobilitetshusaktören skriva under en avsiktsförklaring där de förbinder sig att utvärdera samtliga tjänster år 1, 3, 5, 8 och 10 efter fastighetens färdigställande. Avsiktsförklaringen ska beskriva hur utvärderingen ska genomföras och vem som är ansvarig”. Kommentar: Risk att sådan utvärdering mynnar ut i att det inte behövs ngn cykel-/bilpool eller mobilitetsmedel, för att de som ska betala kan spara/tjäna pengar på det...
- S. 69 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Byggaktören eller mobilitetshusaktören ska i samband med utvärderingen följa upp bilinnehav och justera tjänster och utbud utifrån dess utfall”. Kommentar: Hur ska detta ske rent praktiskt, "justera tjänster och utbud efter utfall"?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Polycyn reglerar relationen mellan kostnader för bilparkering och mobilitetsåtgärder genom mobilitetstalet. Polycyn syftar till att öka tydligheten och minska variationen av kostnader för mobilitetsåtgärder.*
2. *Polycyn beskriver processen enligt följande: I första hand ska tillgänglig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar studeras som lösning utifrån belastande avtal, bilinnehav och beläggning. För att detta ska vara möjligt krävs att efterfrågan har hunnit stabiliseras.*
3. *I mindre projekt eller vid låg exploateringsgrad kan incitamenten för mobilitetsbus vara otillräckliga. Då ska valet mellan parkeringsdäck, underjordisk parkering eller samlad markparkering bedömas utifrån platsens och projektets förutsättningar. Mobilitetsköp hanteras likt idag gällande parkeringsköp i externa anläggningar studeras frågan i detaljplaneskedet om hur parkering ska lösas om p-huset ligger utanför aktuell detaljplan.*
4. *Införande av mobilitetsåtgärder innebär en reduktion av parkeringstalet och därmed en minskad kostnad för parkeringsköp. Polycyn har förtydligat detta med ett exempel.*
5. *Cykelparkeringen beskrivs med fokus på funktion. Utformningsdetaljer kommer att redovisas på Malmö stads hemsida och inte beslutas politiskt, detta för att underlätta revidering och anpassning över tid.*
6. *Möjlighet till samnyttjande av cykelparkering har utökats något.*
7. *Texten har justerats och setts över.*
8. *Inriktningen är att mobilitetsåtgärder ska vara obligatoriskt. Hur detta ska implementeras ska studeras i ett vidare arbete som anges i bilaga.*
9. *Mobilitetsåtgärder är obligatoriska och utbudet av mobilitetsåtgärder är som utgångspunkt samma eller likvärdiga i hela staden. I undantagsfall där det är klarlagt att det är omöjligt att genomföra mobilitetsköp eller inrätta mobilitetsåtgärder på annat sätt behöver mobiliteten lösas genom ytterligare bilparkering. Detta sker genom att hela mobilitetstalet löses som bilparkering, med ett visst tillägg. Detta tillägg motsvarar 20 % av talet för mobilitetsåtgärder.*
10. *Detta sker i diskussion med Stadsbyggnadskontoret.*

11. *Utformningsdetaljer kommer att redovisas på Malmö stads hemsida och inte beslutas politiskt, detta för att underlätta revidering och anpassning över tid. Hur denna process kommer att se ut vet vi inte i dagsläget och återkommer med information.*
12. *Inriktningen är att mobilitetsåtgärder ska vara obligatoriskt. Hur och om detta implementeras ska studeras i ett vidare arbete som anges i bilaga.*
13. *Vilken parkeringslösning och mobilitetslösning som är lämplig beskrivs under mobilitets- och parkeringslösningar.*
14. *Justerad.*
15. *Justerat och omformulerat.*
16. *Kommer att fungera likt så som det fungerar med parkeringsköp idag. Kostnaden för mobilitetsåtgärder regleras till viss del i policyn. Mobilitetsköpet ska följa parkeringsköpet för att skapa en förutsägbarhet kring kostnaderna.*
17. *Se svar 9 och 10.*
18. *Val av parkeringsanläggning redovisas under Bilparkering. I mindre projekt eller vid låg exploateringsgrad kan incitamenten för mobilitetsbus vara otillräckliga. Då ska valet mellan parkeringsdäck, underjordisk parkering eller samlad markparkering bedömas utifrån platsens och projektets förutsättningar.*
19. *Bedömningen har gjorts att det rör sig om en mindre mängd mopeder eller liknande. Dessa kan i så fall samnyttjas med det övriga utbudet av parkering.*
20. *Se svar 18.*
21. *Justerat.*
22. *Texten är justerad under Särskilda situationer och behov.*
23. *OK.*
24. *Texten är justerad under Särskilda situationer och behov.*
25. *Adderat text om verksamheter under avsnittet.*
26. *Syftet med policyn är att ange riktning till Malmö stads arbete med mobilitet i nybyggnation samt parkeringsfrågan i sin helhet. Det finns möjlighet för aktörer att avtala om fler bilplatser i enskilda projekt.*
27. *Se svar 10.*
28. *Funktionskraven på cykelparkering har skrivits om, justerats och mjukats upp.*
29. *Cykelpool är en mobilitetsåtgärd som finns även i gällande policy. Kravet för bostäder är 1 elädcykelpool per 2000 kvm BOA.*
30. *Avsnittet har skrivits om och gjorts mer generellt.*
31. *Avståndet har utökats till 500 meter.*
32. *Samnyttjande av cykelparkering kan ske i mindre omfattning om tidsanspråken för olika användare är helt åtskilda. Placeringen av, och tillgängligheten till, cykelparkeringen för olika användare är faktorer som i stor utsträckning påverkar möjligheten till samnyttjande.*
33. *Policyns huvudinriktning är att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta. Beskrivningen av kostnaden för mobilitet har justerats och omformulerats. Kostnaderna för byggaktören att lösa mobilitetsåtgärder och parkeringsköp är lika stora i zon A. Mobilitetsåtgärderna är desamma oavsett var i staden projektet genomförs, vilket innebär att kostnaden för mobilitetsåtgärder är densamma i mobilitetsnormens fyra zoner. Kostnaden är upphängd på mobilitetstalet och parkeringsköpsnivån.*
34. *Funktionskraven har lättats upp något och parkeringstalen sänkts för att minska denna negativa effekt.*

35. Begreppslistan har gjorts om.

36. Se svar 34.

37. Vilka mobilitetsåtgärder som krävs är redovisade i tabell 5. Dessa krav är funktionskrav och mängdkrav. Mer detaljerade krav kring utförande och uppföljning i bygglovskedet kommer att redovisas på Malmö stads hemsida. Dessa har inte tagits fram än och stadsbyggnadskontoret får återkomma kring dessa.

Svensk Handel

Svensk Handel välkomnar kommunens ambition att utveckla en hållbar mobilitets- och parkeringspolicy som främjar tillgänglighet, miljö och en levande stadskärna. För handeln är det avgörande att tillgänglighet till butiker och handelsplatser säkerställs, oavsett om kunder väljer att resa till fots, med cykel, kollektivtrafik eller bil, samt att tillgänglighet för leveranser till och från butiker säkerställs. Policyn är därför central för handelns konkurrenskraft och för attraktiva handelsstråk.

Synpunkter:

Tillgänglighet till handelsstråk och handelsplatser. Handelns framgång bygger på att kunder enkelt kan nå butiker. Tillgängliga handelsplatser är avgörande för stadens attraktivitet och för att hålla centrum levande. Gång- och cykelvägar behöver vara trygga, väl belysta och kopplade till centrala handelsstråk. Likaså bör kollektivtrafikens hållplatser lokaliseras nära handelsområden. Svensk Handel ser positivt på de skrivningar i policyn som pekar på förstärkt gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur. (1)

Parkeringens betydelse. Korttidsparkering i direkt anslutning till butiker är avgörande för både sällanköpshandel och vardagshandel. Policyn bör tydligare betona behovet av snabb- och kundanpassad parkering. Policyn bör vidare förtydliga vad som avses med begreppet korttidsparkering. Två timmar nämns i policyn, men som en övre gräns. Det är stor skillnad för handeln i stadskärnan om man med korttid avser 5, 10, 30 minuter eller mer, detta kan med fördel förtydligas. Så kallad kantstensparkering kan vara kortare, runt 30 minuter, medan parkering i övrigt inte bör understiga två timmar. (2)

Differentierade avgifter och tidsbegränsningar är viktiga styrmedel, men får inte leda till att handeln i exempelvis stadskärnan tappar kundunderlag till externa köpcentrum med bättre parkeringsmöjligheter. Stadens planering bör inte leda till påverkan på konkurrenssituationen mellan handelsplatser. Ur ett handelsperspektiv är det främjande att ha upp till två timmar avgiftsfri parkering i stadskärnan för att underlätta för kunder att uträtta sina ärenden. Utbyggnad av cykelparkering i nära anslutning till butiker är angeläget. Dessa bör vara väderskyddade, trygga och lättillgängliga. (3)

Logistik och varuförsörjning. Handeln är beroende av fungerande leveranser. Policyn behöver förtydliga hur logistikflöden kan samordnas och underlättas i stadskärnan, så att varuförsörjning kan ske effektivt utan att hindra kundernas tillgänglighet. Varustransporter är grundläggande för både e-handel och fysisk handel. Transportplanering behöver anpassas till fler transporter, fler utlämningsställen och för hemleveranser. Då våra handelsplatser också i högre grad kommer att fungera som närlager som sänder ut varor till konsument behöver även det tas med i planeringen. (4)

Jämställd och inkluderande tillgänglighet. Tillgängligheten till handelsplatser måste säkerställas för alla grupper – oavsett ålder, funktionsvariation eller socioekonomisk bakgrund. Svensk Handel stödjer ambitionen om universell utformning av gång- och cykelstråk, parkering samt kollektivtrafikanslutningar. Vi ser fram emot fortsatt dialog och samverkan kring genomförandet av policyn. (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ok.*
2. *Policy n beskriver att korttidsparkering för bil generellt bör prioriteras över långtidsparkering. Korttidsparkering avser parkering under två timmar.*
3. *Policy n reglerar inte hur avgifter ska se ut i olika delar av staden, däremot är inriktningen att bilparkering inte ska vara gratis. Policy n ställer krav på cykelparkering vid verksamheter, för både besökare och anställda, vilka ska vara trygga, säkra och tillgängliga.*
4. *Policy n innehåller ingen specifik hänvisning till stadskärnan. Policy n hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvartersmark i samband med plan- och bygglovprocessen. För att få ett helhetsperspektiv gällande parkering hanteras även principer och riktlinjer för parkering och uppställning av fordon på allmän plats. Hur uppställning av varutransporter ser ut hanteras i respektive projekt. Själva godstransporten och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP).*
5. *Ok.*

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av Policy för mobilitet och parkering utifrån vårt ansvarsområde och har inget att erinra mot det föreslagna innehållet.

Lunds Universitet

Lunds universitet har fått möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Universitetet avstår från att yttra sig i ärendet då universitetet inte har några synpunkter.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Gymnasie och vuxenutbildningsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över Stadsbyggnadskontoret förslag till policy för mobilitet och parkering. Policy n anger stadens mål för arbetet med mobilitet- och parkeringslösningar, samt reglerar cykel- och bilparkeringsplatsernas utformning, lokalisering och antal vid ny- och ombyggnation. Förvaltningen föreslår att nämnden ställer sig positiv till policyn i stort men menar att avsnitt 5 om parkeringslösningarnas utformning bör förtydligas gällande vilken cyklistkategori elever tillhör. Vidare föreslår förvaltningen att nämnden ställer sig positiv till policyns tydliga barnperspektiv och ambitionen om att ge mer plats åt verksamheter, grönska och mötesplatser i staden. Förvaltningen föreslår att nämnden instämmer i förslaget om sänkning av cykelparkeringsplatser per elev i gymnasieskolan. Nuvarande norm har inneburit en överkapacitet av cykelplatser som konkurrerat om värdefull yta i skolornas utemiljö.

Synpunkter:

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till policyns tydliga barnperspektiv och ambitionen om att ge mer plats åt verksamheter, grönska och mötesplatser i staden. (1)

Normen för antalet cykelparkeringsplatser per elev i gymnasieskolan har sänkts från 80% till 50% i förslaget. Nämnden är positiv till sänkningen då nuvarande norm inneburit en överkapacitet av cykelplatser som konkurrerat om värdefull yta i skolornas utemiljö. (2)

Nämnden påtalar att avsnitt 5.1 avseende parkeringslösningar för cykel behöver förtydligas. I och med att det inte framgår vilken cyklistkategori (vane-, sällan- eller besökscyklist) elever tillhör är det ottydligt hur skolelevernas cykelplatser ska utformas. (3)

Vidare understryker nämnden att stadsbyggnadskontoret bör även överväga att minska kraven på cykelplatsernas placering, framför allt kravet om att hälften av cykelparkeringarna för verksamheters personal ska anordnas inomhus. (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK.
2. OK.
3. *Denna sektion har omformats och förtydligats. Utformningskrav på cykelplatserna kommer att tas fram under våren och beskrivas på Malmö stads hemsida.*
4. *Kravet "Inomhus" har mjukats upp och behöver inte vara inomhus i byggrätten utan även "i en komplementbyggnad på gård med fyra väggar och tak".*

Malmö stads funktionshinderråd

Synpunkter:

Det är positivt att begrepp som tillgänglighet, trygghet och jämlikhet nämns på flera ställen i policyn, exempelvis i inledningen och i stycket som beskriver policyns syfte och mål. (1)

Universell utformning och användbarhet för Malmöbor

Mobilitetslösningar skall vara tillgängliga och utformade i enlighet med principerna för Universell utformning. Många lösningar är utformade efter den norm som råder i samhället. Dessa lösningar fungerar bra för en begränsad grupp, samtidigt som de utgör hinder för andra. Att arbeta med principen om universell utformning handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Universell utformning handlar inte om att skapa "en storlek för alla". Det är tvärtom viktigt att till exempel bygga in flexibla lösningar som möter olika användares behov. Inom universell utformning är utgångspunkten att människor är olika med olika behov och förutsättningar. Genom att utgå från mångfalden i samhället skapas lösningar som fungerar för fler. Universell utformning ingår under begreppen men bör inkluderas både i policyn och i de åtgärder som kommer att genomföras med hänvisning till den samma. (2)

Alla delar av stadens ladd-infrastruktur för elbilar skall vara anpassad till personer som sitter i rullstol. (3)

All kollektivtrafik skall vara tillgänglig och anpassad till personer med funktionsnedsättning. Detta innefattar bland annat att rullstolsanvändare och personer med synnedsättning skall kunna åka kollektivt utan ledsagare. Nuvarande lösningar medger inte detta, varför många undviker att åka kollektivt. (4)

Personer med funktionsnedsättning skall ha möjlighet att arbeta i alla delar av staden varför tillgång till anpassade parkeringslösningar (inklusive Parkering för rörelsehindrade PRH) skall finnas i tillräcklig omfattning så att avstånd mellan parkeringsplats och arbetsplats minimeras. (5)

Pool av anpassade färdmedel såsom olika typer av trehjulingar/ lådcyklar/ elcyklar skall vara en del av utbudet i mobilitetslösningarna. Detta gäller i såväl kommunala som privata lösningar. Cykelparkeringar för dessa färdmedel i staden skall vara speciellt anpassade så att det inte blir ett hinder för nyttjande. (6)

Ytor för angöringsplatser för färdtjänst skall vara tillgänglighetsanpassade. (7)

Rättigheter och möjligheter att välja

Det behöver tydliggöras hur Policy för mobilitet och parkering förhåller sig till och beaktar de utgångspunkter som finns i Policy om mänskliga rättigheter med fokus på barnets rättigheter, jämlikhet och jämställdhet. Detta kan tydliggöras exempelvis vid punkt 1.3. (8)

Det är angeläget att policyn tydliggör och tar hänsyn till att det finns Malmöbor med funktionsnedsättningar som har inga eller ytterst begränsade möjligheter att välja mellan olika sätt att ta sig fram i staden. Det finns Malmöbor med funktionsnedsättningar som inte kan välja att resa kollektivt, cykla eller promenera eftersom de behöver ha tillgång till och möjlighet att använda förskrivna förflyttningshjälpmedel, specialanpassade fordon eller färdtjänst. För en del Malmöbor med funktionsnedsättning är möjligheten att välja annat transportsätt än den egna specialanpassade bilen obefintlig. (9)

En viktig princip i funktionshinderspolitiken är att personer med funktionsnedsättning inte ska drabbas av merkostnader på grund av sin funktionsnedsättning. De åtgärder som beskrivs i punkt 2.3. riskerar att slå hårt mot personer som på grund av funktionsnedsättning inte kan avstå från att använda bil. Det behöver därför vara möjligt att ansöka om reducerad avgift, på liknande sätt som man kan göra i exempelvis Stockholms stad Parkering för rörelsehindrad. (10)

Alla skall ha möjlighet att bo och leva i alla delar av staden. För personer med funktionsnedsättning är det speciellt viktigt att mobiliteten anpassas så att rörligheten i staden underlättas. För en del Malmöbor med funktionsnedsättningar kan det fungera med kollektivtrafik, cykel eller gång förutsatt att tillgängligheten är tillräckligt god. Även delningsfordon kan vara ett alternativ för en del Malmöbor med funktionsnedsättning förutsatt att de är universellt utformade, tillgängliga och användbara, finns inom rimligt avstånd och till rimlig kostnad. Det är därför angeläget att ställa krav på tillgänglighet och användbarhet när mobilitetsåtgärder upphandlas. Det är inte tillräckligt att ställa krav på att mobilitetsåtgärder ska finnas. (11)

Konsekvenser fokuserar enbart på de positiva konsekvenser policyn förväntas få. Det saknas en konsekvensanalys relaterad till policydokumentet för gruppen personer med funktionsnedsättning och det saknas en övergripande strategi fokuserad på mobilitet i staden för denna målgrupp. Det saknas helt resonemang kring vilka negativa konsekvenser policyns förslag kan komma att få. Konsekvensanalysen behöver kompletteras med grundlig analys kring vad policyn kan komma att innebära för personer med funktionsnedsättning. Att inhämta information från personer med funktionsnedsättning, och att informationen faktiskt beaktas och tillmäts betydelse, kommer att bidra till en mer nyanserad bild och möjliggöra en välgrundad analys. (12)

Det är synnerligen angeläget att de synpunkter som inkommer under remissrundan från Malmö stads funktionshinderråd, funktionsrättsorganisationer, Malmöbor med funktionsnedsättning och tjänstepersoner med spetskompetens inkluderas i utredningsunderlaget, analyseras och tillmäts betydelse. Förväntade positiva konsekvenser behöver bedömas och värderas i relation till

förväntat negativa konsekvenser. Kompensatoriska åtgärder kan behöva vidtas om negativa konsekvenser inte kan undvikas eller riskerar att drabba vissa målgrupper särskilt hårt. (13)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK
2. *Universell utformning inkluderas nu i policyn under sektionen Mer jämlik parkering (s.7): "Universell utformning ska vara vägledande vid utformning av ytor för mobilitet och parkering i staden."*
3. *PBLs och PBFs krav på laddinfrastruktur ses som minimumkrav. Detta faller under krav på tillgänglighet och användbarhet.*
4. *I policyn beskrivs det, under avgränsningar, att kollektivtrafikresan samt dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös trafik- och mobilitetsplan.*
5. *"Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon (PRH) som krävs för olika typ av projekt ska fastställas i en särskild utredning som kan behysa möjligheten att samordna PRH mellan olika funktioner och fastigheter." (s.14)*
6. *Vid behov finns det möjlighet att anpassa utbudet av mobilitetsåtgärder efter specifika behov. Policyn krävställer att ett visst antal cykelplatser ska anpassas till platskrävande cyklar, exempelvis trehjulingar.*
7. *Hur PRH och angöring för färdtjänst ska utformas kommer att anges i stadsbyggnadskontorets riktlinjer som kommer att publiceras på Malmö stads hemsida. Dessa kommer att arbetas fram under våren 2026.*
8. *Inledande texter kring jämlikhet, barns fria rörlighet och universell design är utgångspunkten för valda inriktningar och principer i policyn.*
9. *Policyn följer Boverkets byggregler om minst en tillgänglig parkeringsplats på eller i nära anslutning till tomten samt en angöringsplats inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré. Policyn har fokus på jämlikhet i planeringen och invånarnas fria rörlighet med hållbar mobilitet. Syftet är vidare att generellt minska bilparkering och bilanvändande och på detta sätt bland annat skapa bättre förutsättningar för dem som verkligen är i behov av egen bil.*
10. *Policyn reglerar inte nivån på parkeringsköpskostnaden. Policyns inriktning är att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta.*
11. *Det finns möjlighet att anpassa utbudet av mobilitetsåtgärder efter specifika behov. Fastighetsägaren/ byggaktören kan i dialog med mobilitetsaktör påverka vilka mobilitetsåtgärder som de ser behov av.*
12. *Avsnittet som beskriver konsekvenser har utvecklats där jämlikhet och tillgänglighet diskuteras på en generell nivå och inte specifikt för tex äldre eller personer med funktionsnedsättning.*
13. *Policyn berör många olika frågor och är på flera områden formulerad på en övergripande nivå. Avvägningar och konsekvensbedömningar behöver genomföras i respektive projekt.*

FOJAB

Synpunkter:

det är uppenbart att Malmö ligger i framkant vad gäller hållbar mobilitet, både i Sverige och i världen. Det gör oss stolta att vara en aktör som är verksam i Malmö. (1)

förslaget i grunden är positivt och visar att det ligger helt i linje med den hållbara stadsutveckling vi ser är nödvändig för en bättre värld. (2)

det är positivt att verka för att minska antalet bilplatser per person i staden och samtidigt verka för att övrig mobilitet ökar. (3)

det är positivt att policyn öppnar upp för flexibilitet och ett utbyte mellan staden och fastighetsutvecklarna. Dock ser vi en risk att allt för många särskilda utredningar som kräver tid och kostnad orsakar osäkerhet i projektens tidiga skeden. (4)

det är viktigt att man gör en analys av huruvida policyns olika krav genererar en god stad i slutändan. Vi ser idag att många bostads- och kontorsprojekt utreds med dåliga parkeringslösningar för cykel och låg kvalitet på bottenvåningarna samt ansträngd markparkering för RHP och bilpooler, till följd av behovet att klara p-norm inom detaljplaner där detta inte utretts fullt ut. (5)

dokumentet skulle tjäna på att bli mer sammanfattat och nedkortat. (6)

För att bättre nyttja de p-platser som redan finns i staden även vid ny- och ombyggnation skulle man kunna överväga att arbeta med datadriven parkeringspolicy, som använder insamlad trafik- och parkeringsdata för att utforma flexibla regler och avgifter som optimerar användningen av befintliga platser. Detta minskar behovet av nya parkeringsytor genom effektivare resursanvändning, snabbare platsanvisning och beteendestyrning mot hållbara transportalternativ. (7)

Specifika synpunkter per rubrik:

Kapitel 2 Övergripande strategier och principer

2.6 - Vi ser en utmaning i bristen på delad mobilitet i villaområden och policydokumentet lyfter inte upp tankar kring hur detta ska lösas. (8)

2.11 - Vi ställer oss frågande till att alla mobilitetshus ska göras omställningsbara. Vi hade gärna sett att man i detaljplanearbetet pekar ut vilka mobilitetshus som är relevanta för omställning (9)

Kapitel 3 Mobilitetsnorm

Det är önskvärt att zonkartan är tydlig och går att zooma i, för att undvika otydlighet kring gränsdragning (10)

3.3 - Vi ser en risk i att aktörer för mobilitetsåtgärder (bilpool och cykelpool) försvinner från marknaden, och att det då är otydligt vad konsekvensen blir. Det hade varit önskvärt om policyn förtydligade hur man säkrar upp mobilitetsåtgärder och vem som följer upp efterlevnaden. (11)

3.4 - Vi är positiva till att samma norm föreslås gälla för enbostadshus som flerbostadshus. (12)

3.4 - Vi vill ifrågasätta rimligheten i att cykelbehovet antas vara lika stort i hela staden. Konsekvensen blir i längden att ytterområden blir högre belastade vad gäller total yta som serverar mobilitet (bilar + cyklar) och i förlängningen ger sämre förutsättningar för projektkalkylen. (13)

3.5 - Vår erfarenhet är att parkering för anställda efterfrågas i många fall av dem som bor utanför stan och kör in. För verksamheter ser vi gärna ett förtydligande kring hur man underlättar för kollektivtrafikpendling. (14)

3.6 - Vi ser det positivt att mindre lokaler i bottenvåningen på flerbostadshus inte kräver egen bilparkering. Dock tycker vi det är otydligt vem som gör bedömningen av vad som är lämplig kvartersmark för PRH och när den bedömningen görs. (15)

3.6 - Vi är positiva till att mindre ombyggnadsprojekt inte genererar ett nytt bilbehov, men vill flagga för att 100 kvm BOA inte är särskilt mycket och skulle rekommendera att den siffran höjdes. (16)

3.6 - Att det alltid ska göras en särskild utredning för antalet PRH känns otydligt och tidskrävande. Om remissen hade gett en riktlinje att utgå från i antal platser, och förtydligat att behovet kan öka eller minska beroende på utformning, hade det plockat bort en del osäkerhet i tidiga skeden. (17)

3.6 - Vi önskar ett förtydligande kring vad som gäller om man utför några av mobilitetsåtgärdspaketet men inte alla. (18)

3.6 - Vi ser en risk att kravet på bilpoolsplatser i kombination med att underjordisk parkering ska undvikas innebär en ökad mängd markparkering inom kvartersmark. Detta måste tas om hand i detaljplanearbetet, speciellt där man förordar kvartersstad och inte har plats för stor förgårdsmark. (19)

Kapitel 4 Parkering och angöring på allmän plats

4.1 - FOJAB ser det som mycket positivt att angöring får ske på allmän platsmark. Detta leder till färre konstiga lösningar i förlängningen bättre och mer attraktiv stad. Vi vill lyfta upp vikten av att planera angöringsfickor längs med huvudgator för att möjliggöra många entréer och verksamhetslokaler. (20)

4.3 - Vi är positiva till att RHP och korttidsparkering för besökare till mindre lokaler i bostadsprojekt tas om hand på allmän plats, det ökar möjligheten att dessa lokaler utförs på ett välfungerande sätt. (21)

Kapitel 5 Parkeringslösning

5.1 - Vi önskar att policyn förtydligar vad som avses med att all cykelparkering ska vara stöldsäker, då vi ser en risk att detta kan tolkas som att all cykelparkering måste ske i låst utrymme. (22)

5.1- Vi tror att det finns vinster i att cykelparkeringen kan vara mer flexibel i sin utformning än vad policyn medger. Det finns en framtidssäkring i att möjliggöra att outnyttjade cykelparkeringar lätt kan omvandlas till annan yta. Det undviker även ett resurslöseri med material och dyra produkter. (23)

5.1 - Vi är positiva till att cykelparkering kan hanteras genom cykelköp, men tror att maxavstånd behöver anges, ”i direkt anslutning till fastigheten” är för vag skrivning. Vi önskar också att policyn förtydligar om alla cykelplatser kan ordnas via cykelköp eller om viss mängd cykelplatser alltid måste finnas inom kvartersmark. (24)

5.1 - Formuleringen att ”genomgående hiss och kompletterande ramp eller skena” behövs för att möjliggöra cykelparkering i källare anser vi olämplig. Vi föreslår att genomgående hiss eller ramp är lösningar för att möjliggöra cykelparkering i källare. (25)

5.1 - Vi önskar att policyn förtydligar vad som avses med cykelplatser med laddningsmöjligheter. Vi tror att merparten av cykeläster gärna tar ut sitt batteri och laddar i lägenhet, skärstuga, och att det inte efterfrågas laddare vid cykelplatsen. (26)

5.1 - Att antalet cykelplatser som ska förvaras inomhus och väderskyddat har ökat jämfört med tidigare policy riskerar att bottenvåningar fylls med ”döda” cykelrum och förgårdsmarken belamras med cykelställ. Vi hade gärna sett en större flexibilitet i cykelparkeringens möjliga utformning utifrån det övergripande målet att bygga attraktiva stadsmrum. (27)

5.2 - FOJAB är positiva till att man i första hand använder gemensamma parkeringsanläggningar, och att policyn utgår från detta som den rådande lösningen. (28)

5.2 - Vi önskar att policyn förtydligar om möjlighet finns för bostadsutvecklare att utforma projekt med egen parkering för bilar, även där gemensamma parkeringsanläggningar finns i närheten. (29)

5.2 - Vi vill lyfta vikten av att den nya policyn går att applicera på äldre detaljplaner där man planerat för underjordisk parkering i större utsträckning. (30)

5.2 - Tabell 7 med maximala gångavstånd bör även redovisa maxavstånd till cykelplatser vid parkeringsköp. (31)

Kapitel 9 Bilagor

9.6 - FOJAB önskar få möjlighet att lämna synpunkter även på bilagan för utformning av cykelparkering på kvartersmark. (32)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK.
2. OK.
3. OK.
4. OK.
5. *Policyns ambition är att minska ytorna för bilparkering så att andra funktioner och kvaliteter kan tillföras. Generellt har parkeringstalen för bil- och cykel sänkts som ett led i denna ambition.*
6. *Dokumentet har blivit mer sammanfattat och nedkortat.*
7. *Ok.*
8. *Mobilitetsåtgärder är en utmaning i mindre och isolerade projekt. Policyn har ett antal ventiler på hur sådana projekt kan hanteras. Inriktning är att ett större småhusområde ska hanteras och kravställas som ett flerbostadshusprojekt med gemensamma lösningar.*
9. *Policyn anger att utformning av mobilitetsbus “om möjligt” ska ta höjd för annan användning eller omställning. Möjligheten till detta avgörs i detaljplanearbetet.*
10. *Zonkartan är nu större och transparent, vilket gör den lättare att navigera i.*
11. *Då inriktningen är att mobilitetsåtgärder är obligatoriskt vid nyexploatering ser stadsbyggnadskontoret minskad risk att aktörer får försämrade förutsättningar jämfört mot idag.*
12. OK
13. *Vid en genomförd studie så kan vi inte se några större variationer i cykelmängd för nybyggnation beroende på läge i staden. Möjligheten att äga en cykel ska vara lika stort oberoende av vart projektet ligger.*
14. *I mobilitetsåtgärds paketet för verksamheter ingår mobilitetsmedel som kan användas för exempelvis kollektivtrafikkort eller upprättande av gröna resplaner för att underlätta och främja resandet med hållbara färdmedel.*

15. *Bedömningen görs i dialog med stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret både i detaljplaneskedet och i bygglövskedet.*
16. *Denna text har justerats och omformulerats till "mindre ombyggnadsprojekt".*
17. *Policyn anger att normalt krävs minst en parkeringsplats för rörelsehindrades fordon per fastighet om inga särskilda förutsättningar finns. Vid särskilda förutsättningar ska antalet parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon (PRH) fastställas i en särskild utredning som kan belysa möjligheten att samordna PRH mellan olika funktioner och fastigheter.*
18. *Inriktningen är att alla listade mobilitetsåtgärder ska genomföras. I enskilda undantagsfall kan avsteg från detta accepteras.*
19. *Bilpoolsbilarna ska i första hand samlas i gemensamma anläggningar med syfte att de ska vara öppna för fler användare. Avståndskravet på 500 meter till bilpool är för att minska bilpoolsbilar på tex gårdar eller förgårdsmark.*
20. *OK.*
21. *OK.*
22. *Texten har formulerats om. Policyn anger att "Cykelparkering ska vara säker och möjliggöra ramlåsning av cykel."*
23. *Cykeltalen är justerade nedåt, vilket medför ökad nyttjandegrad av cykelparkering. Med policyns cykeltal ligger policyn nära EUs lägstanivån på antalet cykelplatser för bostäder. Att inte anordna cykelparkering medför alltför stor risk att de inte genomförs om/ när behov sedan uppstår.*
24. *Närhet till cykelparkering är en viktig faktor som påverkar nyttjandet av cykel och därmed står texten om cykelköp kvar som i remissversionen.*
25. *Genom både hiss och ramp eller skena säkerställs att cykelparkering på annat plan än markplan alltid ska kunna nås. Olika användare kan föredra olika lösningar.*
26. *Denna skrivning har mjukats upp och justerats.*
27. *Texten har justerats och kraven gällande inomhus har mjukats upp, dels genom en lägre andel dels genom definitionen av inomhus, inomhus kan vara inomhus i byggerätten eller i en komplementbyggnad med fyra väggar och tak.*
28. *OK.*
29. *Det är inte policyns inriktning att egen bilparkering är möjlig där det finns gemensamma anläggningar att tillgå.*
30. *Policyn anger en prioriteringsordning för val av parkeringslösning, där underjordisk parkering är ett lågt prioriterat alternativ, men möjligt om äldre detaljplaner tillåter en sådan lösning.*
31. *Se svar 24. Det är inte endast avstånd utan även genhet och tillgänglighet som är avgörande faktorer.*
32. *Stadsbyggnadskontoret har inte beslutat hur processen kring framtagande av riktlinjer kommer att se ut. Riktlinjerna kommer att publiceras på Malmö stads hemsida och stadsbyggnadskontoret återkommer om en dialog är aktuell.*

Skanska Fastigheter Malmö AB

Synpunkter:

- Dokumentet är väldigt omfattande (70 sidor) och komplext och vi ser en uppenbar risk för missförstånd vid tolkning. Det vore önskvärt om regelverket tydligare kunde separeras från generella diskussioner och resonemang för att öka tydligheten. (1)

- Malmö Stad har en viktig roll som parkeringsförsörjare för att främja besöksnäring och levande bottenvåningar där servicefunktioner i vissa lägen kräver angöring med bil. Vi tror det är viktigt att staden som stor markägare och ansvarig för reglering lägger stort fokus på att genomlysa denna fråga. (2)
- Under rubriken ”Mobilitet i en stad med plats för kvalitet” pratar man om att genom att minska utrymmet för bilparkering frigörs plats för funktioner som bidrar till en trivsamt stadsmiljö, så som grönska, vistelseytor, lek, umgänge och rekreation. I den kontexten får man inte glömma bort att för att staden ska kunna leva och för att vi som fastighetsägare och projektutvecklare ska kunna förse husens bottenvåningar med olika publika servicefunktioner (som krävs i detaljplaner och bygglov) krävs det i vissa lägen angöring med bil. Idag är avsaknaden av möjlighet till angöring med bil ett klart hinder för vissa verksamheter att etablera sig och skapa omsättning. (3)

Specifika synpunkter per rubrik:

- S. 12 - 2.1 ” Genom att använda ytor mer effektivt skapas även bättre förutsättningar för näringslivets angöringsbehov i den täta staden.” Kommentar: Detta tycker vi är positivt, då angöringsmöjligheter för näringslivet idag är starkt Begränsade. (4)
- S. 13 - 2.5 ”Mobilitetshubbar på allmän plats och delade, fastighetsnära och öppna mobilitetslösningar skapar möjligheter att kombinera gång, cykel, kollektivtrafik och delningstjänster.” Kommentar: Hur ska detta fungera i redan utbyggd stad och hur ska bygglovsändringar hanteras? Där lär inte finnas plats för stora mängder cyklar. (5)
- S. 14 - 2.12 ”En samordnad reglering och prissättning mellan allmän plats och kvartermark, och även inom Malmö stads olika verksamheter, ger mer jämlika villkor och stärker incitamenten för hållbara lösningar. Reglering och avgifter ska användas strategiskt för att styra mot effektivare markanvändning och att lösa parkering i gemensamma anläggningar.” Kommentar: Att samordna prissättning och reglering mellan allmän plats och kvartermark förefaller strida mot konkurrenslagstiftningen. Om sådan samordning och reglering sker mellan privata fastighetsägare är det kartellbildning. Det kan vi inte stå bakom (6)
- S. 15 - 2.13 ”Lösningar på allmän plats kan komplettera lösningar på kvartermark, men aldrig garanteras den enskilda fastighetsägaren.” Kommentar: Sådana komplement välkomnas då det idag finns många lägen där staden önskar publika verksamheter, men där det inte finns möjlighet att angöra med bil ens för korttidsparkering. För tex verksamheter med skrymmande varor är det en nödvändighet. (7)
- 3.1 - Detaljerade tekniska krav på mobilitet i bygglov (utöver vad PBL/BBR reglerar) kan uppfattas som ett kommunalt särkrav. (8)
- S. 18 - 3.2 ”Behovet av mobilitet samt efterfrågan på cykel- och bilparkering ser olika ut i olika delar av staden. Nedanstående zonkarta utgår primärt från Malmö Översiktsplan 2023 och färdmedelsandelar år 2040 i Malmös Trafik- och mobilitetsplan (remissversion 2025). Zonindelningen är gjord utifrån en bedömning av förutsättningarna att bo i staden

utan att äga eller använda bil.” Kommentar 1: Har man vid zonindelningen beaktat förutsättningarna för näringslivet och Besöksnäringen? (9) Kommentar 2: Hyllie är en utmärkt kommunikationsnod och borde räknas som zon A. (10)

- S. 22 - 3.5 ”Beräkningen av cykel- och bilparkeringsbehov baseras på antalet anställda och/eller besökare som förväntas vara på verksamheten samtidigt under en dimensionerande tid under en normalvecka.” Kommentar: Hur har man tagit hänsyn till att arbetsplatser idag pga. arbete från hemmet är långt ifrån fullbelagda? (11)
- S. 23 - Tabell 5. Kommentar: Besökstalet för kontor förefaller för högt satt - 6 pers/1000 kvm ljus BTA. (12)
- S. 25 - 3.6 ”mindre verksamhetslokaler (under 100 kvadratmeter LOA) kräver ingen egen bilparkering då verksamheten generellt kan samnyttjas med övriga funktioner inom fastigheten. Detta gäller både nya och befintliga lokaler. ” Kommentar: Hur ska detta tolkas om man har flera lokaler som vardera är under 100 kvm, dvs totalsumman av lokaler är mer än 100 kvm? (13)
- S. 26 - 3.6 ” För verksamheter är utgångspunkten att tjänste- och verksamhetsfordon ska vara delade, exempelvis genom cykel- och bilpool. Om det finns särskilda behov eller förutsättningar som motiverar en annan lösning ska detta redovisas genom en särskild utredning.” Kommentar: Ska detta tolkas som att tex en myndighet som är hyresgäst i en kontorsbyggnad och har tjänstefordon i sin verksamhet ska dela dessa med andra hyresgäster? Inom hyresgästens verksamhet delas fordonen såklart, men att dela med andra hyresgäster ser vi som en omöjlighet (14)
- S. 30 - 4.5 ”Korttidsparkering (under 2 timmar) för bil kan underlätta tillgång till butiker och besöksmål. Det har särskild prioritet över annan parkering längs huvudgator och i områden med mycket verksamheter.” Kommentar: Vi vill framhålla vikten av att möjliggöra angöringsparkering för bil för verksamheter i bottenvåningar. Detta är i vissa geografiska lägen av stor vikt för att ge verksamheterna en rimlig möjlighet att etablera sig och överleva. Dock ser vi i princip utan undantag att sådana möjligheter väljs bort när nya gator projekteras. Vi menar att det är viktigt att staden i detta sammanhang inte ser parkering för cykel och bil som ett problem enbart för fastighetsägare att lösa. Staden består av boende, verksamheter och besökare av olika slag. (15)
- S. 34 - 5. ” För vanacyklister gäller
 - ordnas inomhus i låst utrymme
 - ordnas i markplan, eller på annat plan med en ramp med maxlutning 1:12
 - möjliggör parkering av lådcyklar på samtliga platser
 - ej får ordnas i tvåvåningsställ”Kommentar: Vad innebär det att alla platser ska medge parkering med lådcykel? Innebär det att alla cykelplatser för vanacyklare ska vara lådcykelplatser eller att en vanacyklare som använder lådcykel får ta upp tex tre vanliga cykelplatser?
Om alla platser för vanacyklare ska vara lådcykelplatser kommer utrymmesbehovet att öka och vi ser en risk för att vi snart bara har cykelparkering i våra bottenvåningar och inga verksamheter. Lägg därtill omklädning, dusch och utrymme för förvaring av batterier. Alternativet är att bygga källare med den kostnad och klimatbelastning det innebär – jämför med det resonemang som förs om bilparkering under mark i dokumentet. För att effektivisera ytbehovet borde tvåvåningsställ vara en acceptabel lösning för alla cyklister. (16)

- S. 35 - 5. ” Inom fastigheten ska det för både bostäder och verksamheter alltid anordnas
 - minst en cykelverkstad med tillgång till vatten
 - att minst 20 procent av cykelplatserna har laddningsmöjligheter samt tillhörande förvaring av cykelbatteri” Kommentar: Vatteninstallation driver kostnader avseende krav på tätskikt och golvbrunn. Förvaring och laddmöjligheter av batterier för 20% innebär ett stort antal batterier med tanke på utrymme för skåp, men också en uppenbar brandrisk. Här är det viktigt att ni tar in synpunkter från Räddningstjänsten Syd. (17)
- S. 40 - 5.3 Specialfall och förtydliganden Kommentar: Det vore bra om finansieringen av cykelplatser finns beskriven innan dokumentet antas. (18)
- S. 53 - 8. Begrepp Kommentar: Vad är det för skillnad på mobilitetscentral, mobilitetshubb och mobilitetshus? Förklaring av begreppet mobilitetsmedel saknas. (19)
- S. 66 - 9.5 ”Krav för verksamheter
 - Med god tillgång av cyklar kan riktvärdet på 1 cykel per 25 anställda användas. Av dessa ska minst 25 % vara eldrivna.” Kommentar 1: 1 cykelpoolscykel per 25 upplever vi som högt. Är denna siffra framtagen i samråd med tex operatörer för cykelpooltjänster för att säkerställa träffsäkerhet i åtgärderna? (20)
 - Kommentar 2: Hanteringen av Mobilitetsmedel behöver klargöras. Hur detta skall förvaltas och administreras behöver klargöras. Skall detta medel täcka åtgärder under avtalslängden motsvarande p-avlösen (25 år)? Beloppet förfaller väldigt högt. Är det inkl. eller exkl. moms? Är det en förmån som ska beskattas? (21)
- S. 70 - 9.6 Utformning av cykelparkering på kvartermark. Kommentar: För att förstå kraven och konsekvenserna (avseende tex lådcyklar/skrymmande cyklar) är det viktigt att kraven är tydliga – nu saknas dessa. (22)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Dokumentet har kortats ned.
2. Denna fråga behövs under kapitlet Angöring och parkering på allmän plats.
3. Detta tas upp under kapitlet Angöring och parkering på allmän plats.
4. OK.
5. Detta stycke har tagits bort / formulerats om.
6. Detta stycke har tagits bort / formulerats om.
7. Ok.
8. Inriktningen är att mobilitetsåtgärder ska vara obligatoriskt. Hur och om detta implementeras ska studeras i ett vidare arbete som anges i bilaga.
9. Ja.
10. Enligt vår bedömning besitter Hyllie inte kvaliteterna som kan likställa området med stadskärnan, vilket är det enda zon A området.
11. Normtalen baseras på antalet anställda och/eller besökare som förväntas vara på verksamheten samtidigt under en dimensionerande tid under en normalvecka. Färre anställda på plats samtidigt innebär därmed även färre antal bil- och cykelplatser samt lägre omfattning på mobilitetsåtgärder.
12. Detta anges numera i en bilaga som utgör stöd till policyn, men som inte är politiskt beslutad.
13. Verksamhetslokaler avser verksamhetens sammanlagda yta.
14. Nej så ska det inte tolkas, verksamhetsfordonen ska vara delade inom verksamheten.

15. *Hanteringen av angöring och parkering på allmän plats hanteras översiktligt i denna policy och möjligheten behöver prövas i det specifika projektet.*
16. *Begreppet vanacyklar används inte längre i policyn. Stycket angående lådcyklar (platskrävande cyklar) har formulerats om. Krav för platskrävande cykel per 1000kvm BOA för Bostäder är 5 i alla zoner.*
17. *Krav på vatteninstallation vid verkstad ingår inte längre för verkstad på den egna fastigheten. Kravet på laddmöjlighet för cykelbatteri är halverat i policyn. Brandsäkra anläggningar är på gång på marknaden och stadsbyggnadskontoret kommer att följa denna utveckling och ha detta i beaktande vid bedömning av detta i en övergångsperiod.*
18. *Policyn styr inte hur cykelparkering ska finansieras, men normalt sker detta av byggaktören. Stadsbyggnadskontoret ser inga behov av att förtydliga detta.*
19. *Mobilitetsbus är nu det enda av dessa tre begrepp som används i Policyn. Förklaring av mobilitetsmedel finns på sida 18.*
20. *Stadsbyggnadskontoret anser att detta är en lämplig nivå. Om detta löses i en områdesgemensam anläggning så finns det möjlighet att samnyttja cykelpoolen för verksamheter och bostäder.*
21. *Mobilitetsmedlet är förtydligt och ska gälla i 10 år. Normalt sett är det mobilitetsaktören som hanterar och förvaltar medlet.*
22. *Utformning av cykelparkering hänvisas nu till stadsbyggnadskontoret.*

MKB

Bolaget ser positivt på att Malmö stad utvecklar frågor kring parkering och mobilitet genom föreslagen policy. Hållbara transportmöjligheter är avgörande för stadens utveckling och för Malmöbornas vardag. Samtidigt är det viktigt att beakta helheten i alla planer och policier som tas fram.

Specifika synpunkter per rubrik:

- 1. Inledning
 Kommentar: Under rubriken Mobilitet i en mer jämlik stad saknar MKB en definition av vad som avses med att den som parkerar sin bil i så stor utsträckning som möjligt ska stå för kostnaden för parkering. (1)
 Kommentar: Vidare finner MKB det positivt att policyn särskilt betonar att alla parkeringslösningar ska bidra till en så låg klimatpåverkan som möjligt, under rubriken Mobilitet i en klimatsmart stad. (2)
- 1.1 Parkeringsansvar
 Kommentar: Under ovan nämnd rubrik anges att tekniska nämnden ansvarar för allmän plats och har möjlighet att förändra dess användning över tid. MKB vill här påpeka behovet av att exempelvis borttagande av markparkeringar först utreds och analyseras utifrån vad detta har för inverkan på kringliggande bostäder, gärna i dialog med berörd fastighetsägare. Detta gäller särskilt i fall då detaljplaner anger att parkering ska ske på allmän plats. (3)
- 2.1 Yteffektiv mobilitet för en levande stad

Kommentar: Det är viktigt att alla parkeringslösningar som på ett eller annat sätt gör anspråk på yta är effektiva. Detta bör rimligen även gälla cykelparkeringar. Bland annat genom att tvåvåningsställ inte begränsas på det sätt som policyn föreslår. Detta berörs mer under kommentarer till kapitel 5. (4)

Kommentar: Vidare är MKB positiva till vad som anges under 2.12. om att en samordnad reglering och prissättning mellan allmän plats och kvartersmark samt inom Malmö stads olika verksamheter ska ske. Det är rimligt att priserna blir mer lika. (5)

- 3. Mobilitetsnorm

Kommentar: Under rubriken 3.3 Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering vill MKB påpeka att det borde vara möjligt att lösa cykelparkering och tillhörande funktioner även i intilliggande fastigheter. Exempelvis i mobilitetshus eller i samnyttjande av grannfastighet. Detta innebär att värdefull gårdsyta för de boende inte behöver tas i anspråk samtidigt som det finns ekonomiska fördelar. (6)

Kommentar: MKB har exempelvis infört mobilitetslösningar i intilliggande P-hus för nyproducerade Badskon i Hyllieäng. MKB finner det onödigt med en skrivning om att mobilitetsåtgärder som utgångspunkt ska lösas på egen fastighet. (7)

Kommentar: Figur 5 bör få en förklarande bildtext. Vidare undrar MKB hur det är tänkt att hantera fall där en gemensam anläggning planeras men blir försenad. Det är problematiskt om en sådan försening straffas med tillfälligt ökat behov av markparkering som sedan ska tas bort när den gemensamma anläggningen färdigställts. Frågan föranleds av att sådana krav har framförts tidigare. (8)

Kommentar: 3.6 Specialfall och förtydliganden Studentbostäder – Det är positivt att bilparkering vid studentbostäder reduceras, men MKB ifrågasätter om det är rimligt att anta att ens tio procent av samma krav som för övriga bostäder är nödvändigt. Bolagets erfarenhet av parkering för studenter är att bilinnehavet är betydligt lägre än så. (9)

Kommentar: Mindre lokal i bottenvåning – MKB är positiva till att mindre verksamhetslokaler inte innebär krav på egen bilparkering. Det är en förutsättning för att kunna jobba med levande bottenvåningar. (10)

Kommentar: Mindre ombyggnadsprojekt av bostäder – Det är rimligt att krav på bilparkering inte finns vid mindre ombyggnadsprojekt. Här önskar MKB dock att gränsen för att tillåta dispens ökar från 100 till 200 kvadratmeter BOA för att fler projekt ska kunna möjliggöras. Att tillföra bostäder genom att bygga om exempelvis lokaler är både positivt för att kunna tillföra prisrimliga bostäder och för den relativt låga klimatpåverkan de innebär. Krav på nya parkeringar kan i värsta fall innebära att ett ombyggnadsprojekt inte alls blir av. I vissa fall beror det på att förutsättningarna på plats gör kraven svåra att leva upp till, i andra fall kan det bero på att kraven ger upphov till en kraftigt försämrad kalkyl. (11)

Kommentar: Påverkan på befintliga bostäder – MKB är positiva till skrivningen som innebär att det i förtätningsområden ska vara möjligt att omräkna parkeringsbehovet och på så sätt utgå från det verkligt föreliggande behovet. (12)

Kommentar: Vad gäller Parkering för rörelsehindrades fordon vill MKB påpeka vikten av att på förhand kunna veta hur många PRH som behöver tillföras i ett projekt. Att en särskild utredning ska krävas för att avgöra detta innebär osäkerhet och minskar förutsägbarheten. En vägledning behövs för att kunna ta med en sådan fråga redan tidigt i planeringen och kalkyleringen. (13)

Kommentar: Projekt med begränsad möjlighet till mobilitetsåtgärdspaketet – Även om utgångspunkten alltid ska vara att lösa parkeringsbehov och mobilitetsåtgärder genom mobilitetshus finns det situationer då detta inte är möjligt. I sådana fall ter det sig orimligt med ett krav på tillägg av fyra bilplatser per 1 000 kvm BOA. Det bör vara möjligt att kunna ge en motivering till varför ett mobilitetshus inte är ett alternativ i aktuellt fall och att därmed få viss dispens från tillägget. (14)

- S. 29 – 4. Parkering och angöring på allmän plats. Kommentar: Här vill MKB påpeka vikten av att det finns plats för cykel- och bilparkering i anslutning till andra målpunkter i staden, som parker och lekplatser. Det är sällan Malmöbor rör sig endast från kvartersmark till kvartersmark. MKB är positiva till skrivningen om korttidsparkering för bil, vilket är en förutsättning för levande bottenvåningar. (15)
- S. 33 – 5.1 Cykelparkering. Kommentar: Under rubriken Lokalisering och generella utformningskrav anges hur cykelparkering ska ordnas. Att gårdars yta inte ska domineras av cykelparkeringar är rimligt, detta är dock en utmaning när detaljplanering endast medger mindre gårdar. Generellt behövs en ändrad inriktning i planarbetet som möjliggör större gårdar. (16)

Kommentar: Vidare vill MKB betona att det inte är effektivt ur vare sig ett miljömässigt eller ekonomiskt perspektiv att placera cykelparkeringar inomhus. Att använda boyta till cykelförvaring innebär betydligt större klimatbelastning och kostnader än att exempelvis uppföra väderskyddade utrymmen. (17)

Kommentar: Kraven i föreliggande förslag är kraftigt skärpta jämfört de nu gällande som innebär att

hälften av cykelparkeringarna ska vara väderskyddade. Med föreslagna regler ska 40 procent av cykelparkeringarna anordnas inomhus, 40 procent i väderskyddat och låst utrymme och 20 procent utomhus. MKB finner att detta, i kombination med ofta små gårdsytor samt att tvåvåningsställ dessutom ej får nyttjas, innebär att kraven är svåra att genomföra rent fysiskt samt att kalkylen svårigen går ihop. På så sätt riskerar kraven innebära att nyproduktion av bostäder uteblir. (18)

Kommentar: Det vore önskvärt att förslaget kompletteras med en ekonomisk konsekvensanalys där

föreslagna krav tillämpas i ett verkligt projekt för att synliggöra de ökande kostnader som förslaget medför. Förslagen innebär att kostnader för cykel- och andra mobilitetslösningar ökar väsentligt. I takt med en sådan utveckling kommer troligen diskussionen om att personer ska bära sina egna kostnader även utökas till cykelparkeringar och andra Mobilitetslösningar. (19)

Kommentar: Här vill MKB också påpeka att väderskyddad cykelförvaring kräver bygggrätt, vilket också bör beaktas. Särskilt i de fall då detaljplan inte tillåter komplementbyggnader på gården. (20)

- S. 35 – Cykelfaciliteter

Kommentar: Vad gäller cykelfaciliteter menar MKB att det bör räcka med cykelservicestation med tillgång till pump och verktyg. Krav på cykelverkstad med tillgång till vatten i varje fastighet är ett långtgående krav som i vissa fall skulle bli onödigt Kostnadsdrivande. (21)

Kommentar: Vidare ställer sig MKB frågande till om det är ändamålsenligt att minst 20 procent av cykelplatserna har laddningsmöjligheter samt tillhörande förvaring av cykelbatteri. Har någon undersökning gjorts som bekräftar att behovet är så högt? (22)

- S. 36 – 5.2 Bilparkering
Kommentar: MKB vill framföra att trygghet är en viktig fråga att beakta i utformningen av mobilitetshus. (23)
Kommentar. MKB vill i anslutning till avsnittet lyfta att markparkering också bör kunna få användas vid förtätning när detta redan finns, det vill säga inte endast vid planering av mindre omfattande och glesare bebyggelse. (24)
- S. 40 – 5.3 Specialfall och förtydligande
Kommentar: Vad gäller gångavstånd som anges under ovan nämnd rubrik anser MKB att kraven för bilpool och cykelpool bör vara samma som för mobilitetshus eftersom mobilitetslösningar vanligtvis placeras där. (25)
- S. 53 – 8. Begrepp
Kommentar: Här vill MKB påpeka att **parkeringsköp** (som under ovan nämnd rubrik definieras) bör skrivas på kortare tidsperioder än dagens 25 år. När avtalen skrivs på så lång tid kan det föra med sig att parkeringshus på pappret är fullbelagda men i verklig mening står med tomma parkeringar som borde kunna användas. På så sätt omöjliggörs ytterligare parkeringsköp vilket innebär att parkeringsplatser behöver tillföras eller köpas på andra platser, även om det alltså egentligen inte behövs. 10-åriga avtal borde räcka. (26)
- S. 66 – 9.5 Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder
Kommentar: **Cykelpool** – MKB ställer sig frågande till att cykelpool i första hand ska ordnas av tredje part. Enligt förslaget ska cykelpool i egen regi vara möjligt i undantagsfall om vissa krav uppfylls. Samma krav borde gälla oavsett vem som äger och driver poolen, och MKB menar att det borde vara en fråga för fastighetsägare om en cykelpool ska upprättas i egen regi eller av tredje part. Samma förutsättningar bör gälla för bilpool och mobilitetsmedel. (27)
Kommentar: Vidare vill MKB påpeka att krav på ett underskrivet mobilitetsköp för beviljande av bygglov är väl tidigt i processen. Det bör räcka med den mobilitetsutredning som idag görs som en del av bygglovsansökan. Som MKB ser det fyller mobilitetsutredningen också samma behov som en avsiktsförklaring. (28)
Kommentar: MKB konstaterar att kraven på **mobilitetsmedel** höjs kraftigt till 1 200 kronor per bostad och år och ska garanteras under 10 år – idag gäller 2 000 kronor per lägenhet vid ett tillfälle. Ökningen har ekonomiska påföljder för projekt och det vore på sin plats att kunna utvärdera användningen så att medlet nyttjas. 10 år är lång tid. (29)
Kommentar: MKB föreslår att den **utvärdering och uppföljning** som byggaktören förbinder sig att genomföra av samtliga tjänster på förhand ska vara definierad av stadsbyggnadskontoret, så att enhetliga kriterier gäller och möjliggör jämförelser. Fastighetsägaren bör vara ansvarig. (30)

Summering

Avslutningsvis är MKB positiva till utveckling av mobilitetslösningar som främjar trivsamma områden och möjliggör hållbara transporter i staden. Samtidigt ser bolaget att flera delar av förslaget innebär att det blir ännu svårare, både rent praktiskt och ur ett ekonomiskt perspektiv, att bygga fler bostäder på en marknad där bostadsproduktionen redan är kraftigt hämmad. Valen som slutligen görs behöver vila på en gedigen konsekvensanalys som både tar ekonomiska och praktiska aspekter i beaktande, exempelvis hur trivsamma gårdsytor ska kunna utvecklas. På så sätt kan vi värna Malmös tillväxt och utveckling på ett bra sätt. (31)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Denna formulering finns ej längre kvar i dokumentet.*
2. *Ok. Ingen åtgärd.*
3. *Borttagande av markparkeringar på allmän plats utreds och analyseras när detta genomförs i en större omfattning som kan påverka befintliga bostäder med boendeparkering på allmän plats.*
4. *Policyn föreslår ett lägre parkeringstal för cykel jämfört med idag, det sänks cirka 20%. Tvåvåningstätt är fortsatt möjligt för att säkra att yta som är inomhus och väderskyddad nyttjas effektivt. Studier har visat på låg nyttjandegrad av tvåvåningstätt och den nya policyns ambition är att säkra cykelparkeringens kvalitet framför kvantitet. Cykelparkeringskapitlet kommer att ses över i viss utsträckning men principen kring begränsning av tvåvåningstätt kommer att kvarstå.*
5. *Ok. ingen åtgärd.*
6. *Policyn öppnar upp för att i de fall det bedöms lämpligt kan cykelparkering ordnas genom parkeringsköp i gemensam anläggning i direkt anslutning till fastigheten. Om det medför orimliga konsekvenser för kvartersmarken så kan kravet på cykelparkering reduceras och bör då kompletteras med allmän cykelparkering på allmän plats.*
7. *Detta ser inte SBK som en omöjlighet. Under avsnitt 3.3 beskriv olika sätt att kombinera hur man löser bilparkering och mobilitet, exempelvis mobilitetsåtgärder i mobilitetsbus.*
8. *Inriktningen har varit att parkeringslösningen behöver vara planerad eller uppförd innan ett bygglov för bostäder eller verksamheter kan beviljas. Hur detta ska ske beskrivs inte i policyn. Tillämpningen av krav på tillfälliga parkeringslösningar kan behöva ses över efter att policyn är antagen.*
9. *Ingen åtgärd. SBK anser att 1/10 AV P-talet är låg samt att det finns behov av besöksparkering.*
10. *Ok. Ingen åtgärd.*
11. *Denna text har justerats och omformulerats till "mindre ombyggnadsprojekt". Inget tal för kvm anges, beslut kring hur projektets storlek påverkar tas tillsammans med stadsbyggnadskontoret.*
12. *Ok. Ingen åtgärd.*
13. *Handlingarna är förtydligade kring att det i normalfallet krävs en PRH per fastighet.*
14. *I samma avsnitt men stycket ovan anger att alternativa mobilitetsåtgärder eller en annan omfattning än det föreslagna mobilitetsåtgärds paketet godtas, förutsatt att dessa åtgärder uppnår likvärdig effekt i minskad bilanvändning och ökad hållbar mobilitet. Byggtakören ska i sådana fall redovisa en tydlig motivering samt en bedömning av åtgärdernas förväntade effekt, vilket ska godkännas av stadsbyggnadskontoret. Räcker? Sista stycket hänvisar till vad hela m-paketet omfattar i avdrag och det vill vi ha kvar.*
15. *FGK*
16. *Utbudet och utformningen av cykelparkering behöver studeras även i tidiga skeden så att alla aspekter kan vägas samman till en väl planerad innergård.*
17. *Begreppet "inomhus" har mjukats upp i policyn. Dels har andelskravet sänkts dels definieras inomhus som inne i byggrätten eller i en komplementbyggnad med fyra väggar och tak.*
18. *Det stämmer att kraven på väderskydd har ökat. I gällande policy finns en ambition kring den lättillgängliga cykelparkeringen, 40%, ska ske helst inomhus i markplan. Det är denna ambition som nu omvandlats till ett skarpt om inomhus. Dock har cykelparkeringstalet minskats med 20%. I förlängningen innebär detta att totalt sett ska 28% fler cykelplatser väderskyddas jämfört med gällande policy (inomhus, cykelbus, väderskydd på gård). Det innebär även en minskning med 20% på kravet på lättillgängliga/inomhus i markplan. I gällande policy finns ingen inte någon reglering till hur mycket cykelparkering som får byggas på innergård, det nya kravet om inomhus är ett steg i den riktningen. I*

- gällande policy finns ingen maxgräns för användning av tvåvåningstätt. Studier visar på att dessa typer av stätt sällan nyttjas fullt ut och inte är fullt så användarvänliga som vanliga cykelstätt.*
19. *Den nya policyn innebär generellt minskad mängd cykelparkering, men något ökade kvalitetskrav. Minskad mängd innebär minskade kostnader samtidigt som ökad kvalitet innebär ökade kostnader. Policyn styr inte hur cykelparkering ska finansieras. En hög kvalitet på cykelparkering och väl fungerande mobilitetsåtgärder syftar till att skapa en jämlik mobilitet och minskat bilinnehav. Det minskade antalet bilparkeringar innebär också lägre kostnader för projektet. Därmed behöver dessa inte vara självfinansierade på samma sätt som den långsiktiga inriktningen är för bilparkering.*
 20. *Det är SBK medvetna om och något som behöver beaktas i planarbetet. Likt idag kan avsteg göras om det byggs på äldre planer som ej möjliggör policyns intentioner.*
 21. *Ingen åtgärd. Detta krav finns i den gällande policyn/ mobilitet för Malmö.*
 22. *Krav på laddmöjlighet för cykel är justerat från 20 % till 10 %. Hur laddningen ska ske är upp till byggaktören/fastighetsägaren. Policyn anger att "Laddningsmöjligheter samt tillhörande förvaring av cykelbatteri ska finnas och motsvara minst tio procent av cykelplatserna."*
 23. *Vi håller med. Ser över i texten om detta kan förtydligas.*
 24. *Ingen åtgärd. Vid förtätningar gäller samma prioriteringsordning som vid nybyggnad. I denna prioriteringsordning finns markparkering med och kan vara aktuellt om andra lösningar inte är möjliga.*
 25. *Delningsfordon ska vara inom ett kortare avstånd än privat bilparkering. Det finns möjligheter att placera ut bilpoolsbilar på kvartersmark och utredningar pågår om hur bilpoolsbilar ska hanteras och synliggöras i gaturummen.*
 26. *Att avtal skrivs på 25 år är reglerat enligt jordabalken 7 kap 5 §. Det pågår utredningar inom staden tillsammans med parkering Malmö hur bl.a. avtalstid och hantering av avtal kontra beläggning ska hanteras framöver. I dagsläget är det fortsatt 25 år som gäller tills annat är beslutat.*
 27. *Jag förstår inte frågan. Vi har ju skrivit att det är ok så som de önskar?*
 28. *Idag krävs ett underskrivet parkeringsavtal för godkännande av bygglov. När mobilitetsköp införs ersätter detta parkeringsköpet och ska bifogas lovansökan. Ingen förändring. När det gäller fastigheter som inte gör ett mobilitetsköp kommer vi fortsatt att kräva en avsiktsförklaring som är underskriven. Det pågår dock ett arbete kring hur denna kan formaliseras. Detta behövs för att säkerställa och underlätta uppföljningen av mobilitetsåtgärder.*
 29. *Mobilitetsmedlet ska fungera som en övergripande åtgärd för de mindre åtgärder som finns i gällande policy, tex mobilitetspott, cykelverkstad, mobilitetsdagar, kollektivtrafikkort, rabatter på bil- och eller cykelpool, hämta skrymmande skräp, leveransskåp etc.*
 30. *Detta är utvecklat i policyn.*
 31. *Ok.*

Förskoleförvaltningen

Förskolenämnden godkänner förvaltningens förslag till yttrande.

Yttrande

Förskolenämnden ställer sig bakom den nya parkeringsnormens målsättningar om att arbeta för en positiv klimatomställning och att staden ska kunna användas på lika villkor av alla. Det är positivt att minska biltrafiken särskilt i stadens centrala delar. Detta bidrar direkt till tryggare miljöer för alla och särskilt för barn. En genomtänkt, restriktiv parkeringsnorm innebär att barnperspektivet tillämpas och ges plats i staden – både ur ett trygghets-, frihets- och klimatperspektiv.

I befintliga stadsmiljöer innebär färre bilar mer yta till samvaro, rörelse och grönska. I nybyggnadsområden är det viktigt att samma hänsyn till plats för allmänna ytor och grönska tas så att mindre bilparkering inte rakt av innebär en högre exploateringsgrad. Med ett sådant utfall minskar de allmänna utrymmena mellan byggnader och gång- och cykeltrafik kan i högre grad behöva samsas om utrymme med sop-, flytt- och leveransbilar. Även om en sådan planering bidrar till en totalt minskande biltrafik och därmed till en mer hållbar stad ur flera perspektiv är trängre utrymmen mellan byggnader inte det mest önskvärda utfallet av en restriktiv parkeringsnorm. (1)

Att lösa markparkering vid förskolor med så kallad ”dubbel funktion”, som omnämns på sida 42 ser nämnden som olämpligt då parkeringen ej bör inkräkta på barnens friytor. På samma sida föreslås ett gångavstånd om 200-300 meter mellan förskola och bilparkering. Här behöver skola och förskola särskiljas då 300 meter plus en eventuell planskillnad i mobilitetshus i praktiken kommer att innebära att sådana förskolor väljs bort av vårdnadshavare. Ett barn i skolåldern kan släppas av men ett mindre barn behöver sällskap hela vägen och eventuellt barnvagn. Det är avgörande att det finns möjligheter till hämta/lämna i nära anslutning till förskolans huvudentré och bilfritt åt övriga väderstreck längs med förskolegården. (2)

Förskolenämnden noterar att parkeringstalen för såväl ”bilplatser för anställda” som ”bilplatser för besökare” ligger lägre än i nu gällande parkeringsnorm. Zoneringen har gjorts om från fem till fyra tydligare utmärkta zoner. Den största skillnaden i bilparkeringstal återfinns i Zon A (centrala staden) och ”bilplatser för besökare” där antal platser gått från 2 till 1,1 och från i snitt 5-9 platser till 0-3 platser. Emellertid har kategorin ”cykelplatser för besökare” tillkommit i förslaget som motvikt till det minskande antalet bilplatser. (3)

Det är av stor vikt för förskolenämnden att parkeringsnormens parkeringstal utgör riktvärden från vilka undantag kan göras. För förskolor, för barn i behov av särskilt stöd, behöver en trygg angöringssituation kunna tillgodoseas för färdtjänst eller familjebil och även för förskolor som producerar mat som körs ut till andra förskolor behöver extra utrymme för matleveranser finnas. Likaså kan nattöppna verksamheter ha ett större behov av bilparkeringsplatser ur trygghetssynpunkt. (4)

Samtidigt som staden bör föregå med gott exempel gällande omställning och hållbarhet behöver ambitionen stå i relation till vad som utkrävs av privata aktörer och fortsatt möjliggöra en tillfredsställande samhällsservice. Kollektivtrafik behöver planeras i nära anslutning till målpunkter såsom förskolor. (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detta är såklart inte målet med policyn, policyn styr dock inte dimensionering av byggnader. Detta behandlas i detaljeplanskede.*
2. *Policyn innehåller ej längre detta begrepp. Policyn beskriver också att, i enighet med PBL, barnens friytor ska prioriteras före ytor för parkering och ifall lämplig lösning saknas på kvartermark kan bilparkering behöva ske på allmän plats.*
3. *OK.*
4. *Vissa verksamheter och målgrupper ställer särskilda krav på hur parkering och angöring utformas. Dessa förutsättningar behöver beaktas i planering och dimensionering av mobilitets- och parkeringslösningar.*

5. *Policyn hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvarteretsmark i samband med nybyggnadsprocessen. Under Avgränsning beskrivs det att angående tillgång och plats till delad mobilitet ska policyn stödja samverkan med stadens övergripande planering av hållbar mobilitet.*

HUB Park

Vi ställer oss väldigt positiva till att Malmö stad väljer att lägga så stort fokus vid det hållbara resandet och hur mobilitet och mobilitetstjänster kan komma att krävställas i utvecklingen och utbyggnaden av Malmö.

- Det är bra att fokus ligger på att främja gång, cykel och resor med kollektivtrafik. Men vi vill också betona att det då är viktigt att detta speglas i på vilket sätt en fastighetsägare kan använda mobilitetsmedel för att främja just detta och att fokus flyttas ifrån ”antalet bilpoolsbilar” och istället kan användas för att stimulera det hållbara resandet i stort. Vidare ser vi också gärna att studenter och andra målgrupper också inkluderas i åtgärder som möjliggör och främjar det hållbara resandet. Trots att de i lägre utsträckning har bil. (1)
- Genom den flexibla p-norm som finns nu uppmärksammas byggherren på att det skapas ett utrymme finansiellt för mobilitet som stor i relation till den sänkning man är ute efter. Skulle staden däremot välja att gå mot ett fast p-tal kommer grundnivån för parkering inte längre att kunna användas om motivering att göra en betande investering. Vi ser det som starkt positivt att visa på hur gemensamma mobilitetsåtgärder faktiskt kostar mindre än att betala för full parkering, men önskar att staden ser över hur det uttrycks, så att man inte begränsar byggherrar som kanske vill göra MER än de krav som finns. (2)
- Om kostnaden för parkering ska landa på den som parkerar kan strukturen för p-köp mm att behöva konsekvensbeskrivas. Att producera egen parkering kostar för fastighetsägare, oaktat om de producerar den på egen hand eller friköper i en samlad anläggning. (3)
- Om en aktör ska ta över ansvaret att producera parkering i hållbara anläggningar (klimatmål, målgränsvärden för CO₂ mm) behöver p-köpsnivån och de initiala investeringarna möjliggöra detta. P-köpen är starkt kopplade till produktionen medan månadskostnader för parkören påverkar fastighetens långsiktiga driftsnetto. Det är viktigt att finna en balansen mellan den avgift en fastighetsaktör ska betala för att få möjligheten att inte själv bygga parkering och de krav som ställs på mobilitetshuset avseende fastighetens hållbarhetsmål. VI vill fortsätta pressa ner målgränsvärdena med klimatsmart byggande och då behöver det finnas förutsättningar för detta. (4)
- Genom flexibel p-norm och krav på mobilitetsåtgärder skapas en rättvisare fördelning av byggherrarnas kostnader för parkering och mobilitet. Parkeringsköpet som delfinansierar parkeringsplatsen medan mobilitetsåtgärderna främst finansierar de förflyttningar för de som inte använder egen bil. (5)

Specifika synpunkter per rubrik

- S. 6 – 1. Inledning: ” Policyn ska balansera behoven av tillgänglighet, klimatomställning och stadsutveckling. Genom att arbeta strategiskt med mobilitet och parkering skapas förutsättningar för ett Malmö som bidrar till goda livsmiljöer, där resurser används klokt ...”

Kommentar:

Bra att fokus ligger på att främja gång, cykel och resor med kollektivtrafik. Viktigt att detta speglas i på vilket sätt en fastighetsägare kan använda mobilitetsmedel för att främja just detta och att fokus flyttas ifrån ”antalet bilpoolsbilar” och istället kan användas för att stimulera det hållbara resandet i stort. (6)

- S. 7 – 1. Inledning: ” Alla parkeringslösningar i Malmö ska bidra till så låg klimatpåverkan som möjligt. Dels genom anläggandet med val av material och konstruktioner med låg klimatbelastning”.

Kommentar:

Om kostnaden för parkering ska landa på den som parkerar kan strukturen för p-köp mm att behöva konsekvensbeskrivas. Att producera egen parkering kostar för fastighetsägare, oaktat om de producerar den på egen hand eller friköper i en samlad anläggning. Om en aktör ska ta över ansvaret att producera parkering i hållbara anläggningar (klimatmål, målgränsvärden för CO2 mm) behöver p-köpsnivån och de initiala investeringarna möjliggöra detta. P-köpen är starkt kopplade till produktionen medan månadskostnader för parkören påverkar fastighetens långsiktiga driftsnetto. Det är viktigt att finna en balansen mellan den avgift en fastighetsaktör ska betala för att få möjligheten att inte själv bygga parkering och de krav som ställs på mobilitetshusaktören avseende fastighetens hållbarhetsmål. Vi vill fortsätta pressa ner målgränsvärdena med klimatsmart byggande och då behöver det finnas förutsättningar för detta. (7)

- S. 20 – 3.4. Bostäder: ” Mobilitetsnormen för bostäder baseras på kvadratmeter boarea (BOA) och omfattar mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkering för både boende och besökare”.

Kommentar 1:

OBS besökare ska nu ingå i normen, samt man ändrar från BTA till BOA (8)

Kommentar 2:

Att sätta ihop besökare och boende innebär att man får svårare att bedöma en samutnyttjandeeffekt. Det innebär i slutändan att det finns en riks att man dimensionerar fastigheten med för många parkeringsplatser. (9)

Ska man lägga till mobilitetsåtgärder applicerat på besöksparkering men ej studenter?
Se avsnittet om undantag för mobilitet. (10)

- S. 24 – 3.6. specialfall och förtydliganden: ” För studentbostäder gäller samma tabeller som för bostäder, men talen för bilparkering reduceras till tio procent av dessa. För cyklar gäller samma parkeringstal som för övriga bostäder. Inga mobilitetsåtgärder krävs då bilinnehavet är lågt för denna boendeform.”

Kommentar:

Varför ska de inte få subventionerad mobilitet? Kan förstå att det inte behövs så många bilpooler men kollektivtrafik och cykelpool? (11)

- S.40 – 5.3. Specialfall och förtydligande: ” Policyn uppmuntrar möjligheterna att nyttja det överskott på parkeringsplatser som finns i många befintliga anläggningar på kvartersmark.

Att i högre grad öppna privata anläggningar på kvartersmark för externa användare skapar ett minskat behov av att anlägga nya bilparkeringar eller att minska antalet parkerade bilar på allmän plats”.

Kommentar:

Hur ser staden på förtätning på bef. markparkering? Till vilken nivå behöver de ersättas? (12)

- S.43 – 5.3. Specialfall och förtydligande: ” ... kategori som står parkerade under en viss tidpunkt”.

Kommentar:

Boendeparkeringen - samutnyttjande inte möjligt om man anser att 100 % av de boende parkerar på kväll och natt??? Tidigare siffror var väl 85-90 %. Hur påverkar detta dimensioneringen av mobilitetshusen och dess kapacitet? (13)

Kommentar:

Om besöksparkeringen inkluderas i de 100 % så innebär det att man dimensionerar huset fel. Då besökare och boende inte till fullo parkerar samtidigt, tex inte belastar parkering nattetid. (14)

- S. 45 - 5.3. Specialfall och förtydligande: ” För att undvika att boende och verksamheter utan bil belastas med kostnader för bilparkering, exempelvis i form av högre hyror, bör kostnadsnivån på parkeringsköp hållas låg. Detta motverkas av ovan nämnda kombinerade mobilitets- och parkeringsköp som kan nyttjas av alla i fastigheten”.

Kommentar:

Produktion av hållbar fastighet är kostnadsdrivande. Hur motivera att hålla nere kostnader och samtidigt höja kraven på den flexibla och hållbara mobilitetsfastigheten? Kommer staden att se över prissättning för mark samt kravställning om färdigställandetid för att möta denna risk?

Om man slår samman parkering och mobilitet behöver man se över mobilitetshusaktören att bygga en hållbar fastighet som kan ställas om över tid och SAMTIDIGT driva beteendeförändring och omställning. (15)

- S. 46 - 5.3. Specialfall och förtydligande: ”För att säkerställa en transparent och likvärdig hantering vid tillämpning av mobilitetsköp, bör kostnaden för mobilitetsåtgärder stå i rimlig proportion till innehållet och kvaliteten i de åtgärder som erbjuds, och inte överstiga den besparing som uppstår genom ett sänkt parkeringstal. Malmö stad rekommenderar att kostnaden för mobilitetsåtgärder i normalfallet bör motsvara cirka 80 % av den ekonomiska besparingen som uppstår”.

Kommentar :

Problematiskskt att man i kommunala strategier sätter en begränsning i hur privata aktörer kan nå mobiliteten i stort uppdrag. (16)

Kommentar:

Hur vet man att man sparar? När man tar bort den flexibla p-normen?? Kommer man att ha kvar en fiktiv Maxnivå för parkering för finansiell jämförelse. (17)

Kommentar:

Vi är positiva till att man arbetar med kraftfulla gemensamma paket som blir billigare för alla parter. Både byggherre och konsument. Vi är positiva till att man talar om en besparing för byggherren, Men denna besparing kan bara göras om man också visar ursprungligt pris. (18)

Kommentar:

Vi ser det också som en utmaning att maxtaket lockar byggherren att välja billigare åtgärder, för att få plats inom budget på MAX 80%. Hur hantera hållbara byggherrar som har en ännu högre ambitionsnivå? (19)

- S. 47 - 5.3. Specialfall och förtydligande: ” Kostnader för bilparkering varierar stort beroende på var i staden parkeringen placeras. Tabellen nedan visar kostnader för att bygga, underhålla och driva en (1) bilplats som markparkering, i mobilitetshus och i underjordiskt garage”.

Kommentar:

Stycket pekar på två OLIKA saker. Det stämmer att det är dyrare att gräva ner, men de förväntade intäkterna varierar stort mellan de olika stadsdelarna. Ska staden ta fram en matris för hur stor andel av p-köpet som får användas i förhållande till hur stora intäkter som förväntas?

Kostnaderna för produktion per plats är för lågt tilltagna. Möjliggör inte att nå målgränsvärden eller att arbeta med bottenvåning/aktivt tak. (20)

- S. 65 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”Bilpool ska i första hand ordnas av tredje part*”

Kommentar:

Vad betyder detta och varför? Dvs motivera gärna vilka vinningar eller krav staden ser för att trycka på att bilpoolen ska ordnad av tredje part. Är det inte bättre att betona på vilket sätt man ska kravställa mot användarvänlighet? tillgång? Överspill eller prissättning till slutkund? (21)

- S. 66 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Med god tillgång av bilar avses riktvärdet på 1 bilpoolsbil per 4000 kvadratmeter BOA”.

Kommentar:

Varför anges fortfarande vikten på den dyra lösningen BILPOOLSBIL?? (22)

Kommentar:

Detta äter upp hela pengarna. Detta förslaget pratar inte med vad som är bra överspill eller vad som händer vid stora pooler. Ej heller talar det till vad som händer i plangränser. (23)

- S. 66 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”För verksamheter krävs inte friköp av parkering för bilpoolsbil utan enbart medlemskap”.

Kommentar:

Varför ska verksamheter snåläka på bostadsutvecklarnas subventionerade bilpoolsplatser? (24)

- S. 67 - 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska förvalta och administrera ett mobilitetsmedel, i första hand med hjälp av tredje part*”. (25)

Kommentar:

Varför ska medel för mobilitetspotten administreras genom en tredje part?

Det borde väl fördelas eller administreras av den aktör som har som ansvar att leverera mobilitetsåtgärder inom ett område?

Vem fattar besluten om hur potten ska fördelas?

Kommentar:

Hur säkerställer man personuppgiftshantering med mellanhänder?

Hyresvärd/fastighetsägare - mobilitetshusaktör som äger avtalen med åtgärderna -

leverantören av tredjepartslösningarna (ex cykelpool och bilpool) - administratör av mobilitetspott och tillbaka igen till slutanvändaren?

Kommentar:

Hur säkerställer man att rätt användare får rätt subvention om det inte är den som äger alla avtal som kan administrera potten? Hur finansieras en sådan tredje part? Hur hanteras omflyttning av medel? till olika insatser samt till det enskilda hushållet? Hur stor del av potten föreställer sig Malmö stad att mobilitetshusaktör eller fastighetsägare låter tredje part administrera?

- S. 68 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”Mobilitetsmedlet ska motsvara 1200 kr/bostad och år och garanteras under 10 år”.

Kommentar:

Inkluderar detta kostnader för bilpool???? (26)

- S. 70 – 9.7. Utformning av bilparkering på kvartersmark

Kommentar:

Varför finns aktuella kostnader eller mått med i en norm som ska kunna fungera över tid? Bör inte detta hållas utanför? (27)

- S. 70 – 9.7. Utformning av bilparkering på kvartersmark: Tabell 11 – ”Kostnad per plats - 350 000 kr - 350 000 kr - 2025 års penningvärde (avskrivning 50 år)”.

Kommentar:

Vilket målgränsvärde svarar denna kostnad mot? Varför ska laddplatser vara bredare? (28)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Mobilitetsåtgärder har klargjorts i policyn. Ambitionen med mobilitetsmedlet är att detta ska kunna nyttjas för den breda paletten av mobilitet och inte enbart bilpool och cykelpool. Syftet med mobilitetsåtgärder är både att påverka bilinnehavet, men också skapa mer jämlika förutsättningar till hållbar mobilitet. Därför är både kravet på bilplatser och mobilitetsåtgärder reducerat till 10 %.*
2. *Mobilitetsnormen är omarbetad för att tydliggöra andelen mobilitetsåtgärder. För planerbarheten och förutsägarbarheten så minskar flexibiliteten i policyn även om policyn i normalläget generellt innebär sänkta mängdkrav på bilparkering. Möjlighet till pilotprojekt finns i enskilda projekt där lägre mängd bilparkering krävs och ytterligare mobilitetsåtgärder inrättas.*
3. *Detta är en inriktning som gäller på längre sikt. Inriktningen är att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta. Begränsningen syftar primärt till att minska kostnader för byggaktörer som i sin tur riskerar att påverka boendekostnaderna.*
4. *Se kommentar nummer 3 ovan.*
5. *Ok*
6. *Se kommentar nummer 1 ovan.*
7. *Se kommentar nummer 3 ovan.*
8. *OK*
9. *Normen förutsätter fullt samnyttjande mellan boende och besökare. Det är de boende som dimensionerar antalet bilplatser för ett projekt.*
10. *Mobilitetsnormen är omarbetad. I policyn krävs 10% av mobilitetsåtgärderna och bilplatserna för studentboende jämfört med ett vanligt bostadsprojekt. Besöksparkering kräver normalt inte mobilitetsåtgärder då dessa är svårare att inrikta sig på.*

11. *Se kommentar nummer 1.*
12. *Ersättning av befintlig markparkering behöver studeras från fall till fall. Se även text under rubriken ”Påverkan på befintliga byggnader”.*
13. *Samnyttjande av bilplatser inom den egna kategorin har inte varit möjlig i de senaste policyerna. Att enbart 85-90 % av bilplatserna används innebär en överdimensionering av bilanläggningarna. Parkeringstalen för bil är istället justerade nedåt, vilket bör innebära ökad nyttjandegrad i bilanläggningen. Visst samnyttjande medges fortsatt då bilparkering för arbetsplatser och bostäder normalt nyttjas under olika tider. Detta ingår i samnyttjandetabellen. Förändringarna av samnyttjandetabellerna har genomförts utifrån att alla kategorier ska ha en tidpunkt då 100 % av de planerade platserna nyttjas. Om andelen är mindre än 100 % så innebär det en överdimensionering av bilparkering.*
14. *Samnyttjande mellan boende och besökare till bostäder sker primärt under kvällstid och helger. Antalet som besöker en fastighet bör vara lika många som är iväg på besök på en annan fastighet. Under nattetid är det primärt boende som ingår i parkeringstalet för bil.*
15. *Dessa texter är omarbetade. Vissa krav såsom flexibel byggnad över tid är borttagna. Implementeringen av parkeringsköp och alternativ till finansiering ingår som vidare arbete som en av bilagorna. Inriktningen att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden innebär en begränsning av storleken på kostanden för parkeringsköpet.*
16. *Modellen för kostnader och finansiering är omarbetad. I mobilitetsnormen styrs mängden bilparkering och mobilitetsåtgärder.*
17. *Se kommentar nummer 16 ovan.*
18. *Se kommentar nummer 16 ovan.*
19. *Se kommentar nummer 16 ovan. Policyn medger pilotprojekt för att testa lägre parkeringstal och fler mobilitetsåtgärder i enskilda projekt.*
20. *Denna tabell är inte längre med i dokumentet.*
21. *Texter kring mobilitetsåtgärder är omarbetade.*
22. *Malmö stad ser fortsatt en attraktiv bilpoolslösning som en viktig åtgärd för att få fler att sälja sin privata bil. Mobilitetsmedlet har en bredare användning och kan nyttjas både till bilpool, men även till andra lösningar för hållbar mobilitet.*
23. *Se kommentar nummer 23 ovan.*
24. *Policyn är reviderad utifrån kommentaren. Krav på bilpoolsplats finns även för verksamheter. Samnyttjande är möjligt.*
25. *Texten är borttagen.*
26. *Mobilitetsmedlet beskrivs inte längre med en specifik kostnad. Kostnaderna för byggaktören att lösa mobilitetsåtgärder och parkeringsköp är lika stora i zon A. Mobilitetsåtgärderna är desamma oavsett var i staden projektet genomförs, vilket innebär att kostnaden för mobilitetsåtgärder är densamma i mobilitetsnormens fyra zoner. Hur kostnaden fördelas mellan de olika åtgärderna är olika, beroende på vilken typ av finansieringsmodell man använder för olika åtgärder. Kostnaden är upphängd på mobilitetstalet och parkeringsköpsnivån.*
27. *Aktuella mått och kostnader är inte längre med i dokumentet.*
28. *Denna tabell är inte längre med i dokumentet.*

Wihlborgs

En första reflektion är att den nya ”Policyn för mobilitet och parkering” som nu är på remiss (kallar den framöver ”Ny parkeringsnorm”) är mycket mer styrande än tidigare parkeringsnormer i Malmö Stad. Detta är inte bra. Den Nya parkeringsnormen styr inte enbart gällande trafiktekniska aspekter såsom tidigare parkeringsnormer har gjort utan den vill i mycket högre grad styra hur vi betar oss och vi lever våra liv. Detta bedömer vi inte är fördelaktigt för ett fungerande och blomstrande näringsliv.

Synpunkter och frågor:

Att kravet på antal bilplatser minskar i Nya parkeringsnormen är i sig bra, men det är mycket viktigt att det medges en flexibilitet att bygga (och/eller göra parkeringsköp) på fler bilplatser än vad normen anger om hyresgäst och fastighetsägare har behov av detta. Så en flexibilitet är viktig. Tillåter man inte denna flexibilitet finns risk att nybyggda områden där alla byggnaderna är uppförda enligt den Nya parkeringsnormen tappar i attraktivitet från företag och näringsliv. (1)

Om den Nya parkeringsnormen är tänkt att även vara ett tak för det maximala antal bilparkeringsplatser som tillåts att bygga, så är vår uppfattning att parkeringsnormen är alldeles för låg för kontor i zon A, B och C. (2)

Även ur hållbarhetsaspekt är flexibilitet viktig. I vissa fall kan ett parkeringshus ge mindre koldioxidavtryck än ett underjordiskt garage, men det går inte att säga att det alltid är så. Det bästa är om parkeringsnormen är flexibel och tillåter såväl underjordiska garage som parkeringshus. Det är bättre att låta byggnormer och miljöcertifieringar hantera koldioxidavtrycket och att detta inte styrs i parkeringsnormen. Det finns verkliga fall där marksanering är så omfattande att man ändå måste köra bort massor och därmed väldigt effektivt kan bygga ett underjordiskt garage med förhållandevis litet koldioxidavtryck. Lika så finns det projekt där källare krävs för att stabilisera huset. Att man då inte får utnyttja källaren till underjordiskt garage utan dessutom måste bygga ett parkeringshus på granntomten ger större koldioxidavtryck istället för mindre. (3)

Att normen tillåter att både cykel- och bilparkering kan lösas i underjordiskt garage kan i flera fall ge en effektivare utnyttjande av marken och på så sätt även ge positiva aspekter gällande hållbarhet. Fler som bor och jobbar på mindre yta är positivt och gör att mindre mark totalt sett behöver tas i anspråk. (4)

I den gamla parkeringsnormen var normen för cyklar för kontor alldeles för hög. Vi har under de senaste åren byggt ett antal kontorshus och kan i praktiken konstatera så har ett antal år efter färdigställandet att verkligheten visar att 50% eller strax där över av platserna används. Nu har man i Nya parkeringsnormen sänkt cykelbehovet, vilket är bra. Men det borde sänkas väsentligt mer. (5)

Att ordna cykelparkering på flera olika sätt i en byggnad är bra - utomhus, utomhus under tak, nära entrén, lastbart inomhus, i källare osv. Men att kräva att 50% av besöksparkeringen ska vara väderskyddad tror vi är ett dåligt krav. Normen ska vara flexibel och ge utförarna möjlighet att lösa det på olika sätt i olika projekt. En för stelbent normen gagnar igen. (6)

Det står även att man bara ska tillåta långtidsparkering av cyklar på övre våningen i tvåvåningsstall. Det kanske kan fungera för bostäder, men för kontor måste man kunna parkera på övre våningen även för de som använder sin cykel varje dag. (7)

Om vi tolkar det rätt, så öppnar den Nya parkeringsnormen för möjlighet att även parkeringsköpa cykelparkering. Det är positivt och kan i vissa fall ge nya och bättre lösningar än tidigare. Det ökar också flexibiliteten vilket inte minst är viktigt för näringslivet. (8)

I Nya parkeringsnormen har man höjt max avstånd för handel till 800 m. Tidigare var den 300 m. Om detta är för att öka flexibiliteten är det bra, men är det för att tvinga byggherren att använda parkering som finns 800 m så är det inte bra. Många äldre kunder som ska uppsöka handel kan inte gå 1,6 km (ToR) för att utföra sin handel. Även för viss typ av handel (skrymmande och tung) är det en för lång sträcka. Men är det ökande avståndet för att skapa möjlighet och ge flexibilitet istället för "tvingande" så är det positivt och bra. (9)

Vi uppfattar över lag att den Nya parkeringsnormen detaljstyr i mycket större grad än tidigare. Detta tror vi är olyckligt. Vi tror det är både bättre och effektivare att ge mer frihet och tillåta flera olika lösningar, men att helhetsmålet är tydligt och att det styrs mot detta mål övergripande istället för på detaljnivå. (10)

Varför räknar man BOA för bostäderna men BTA för kontor? Det hade varit mer logiskt att man aningen använde BOA och LOA alternativt att man har BTA för både bostäder och kontor. (11)

Zon-kartorna är ganska lika tidigare och generellt är dessa bra och vi har inga synpunkter. En olycklig förändring är att verksamhetsområde som exempelvis Fosie i den nya parkeringsnormen är uppdelat och både ingår i zon C och zon D. Det är olyckligt eftersom marknaden och såväl verksamhetsutövarna som vi fastighetsägarna ser det som ett och samma område. Att det då gäller olika krav på antal parkeringar i ett och samma område är inte bra. Det bör vara en zon så att det är samma krav på cykel- och bilparkering som gäller i hela Fosie. Det borde vara zon D. (12)

Vi uppfattar några lättnader när det gäller PRH, vilket är positivt, även om det är inne på specialfall. Exempelvis står det på sid 25 om små lokaler under 100 kvm LOA. För dessa kravställs PRH "om det finns lämplig kvartersmark". "Om det inte är skäligt att ordna egen PRH ställs inget krav utan en kompletterande plats kan då studeras på allmän plats". På sid 27 står också "att samordna PRH mellan olika funktioner och fastigheter samt bedöma förutsättningar att anlägga PRH på allmän plats". Att Nya parkeringsnormen öppnar för möjligheten att i vissa fall placeras PRH på allmän plats istället för på kvartersmark är intressant. Vi hade dock önskat en ännu större tydlighet i detta, nu öppnar normen för det, men texten är vag och tolkningen får göras i bygglovsprocessen såsom vi uppfattar det. (13)

Vid en hastig jämförelse av procentsatserna för samnyttjande för bilparkering mellan tidigare parkeringsnorm och den nya, så verkar det ha blivit en försämring så till vida att man får räkna in en mindre effekt av samnyttjande nu än tidigare. Det är olyckligt där vi istället ser att incitamentet att samnyttja snarare skulle behöva stärkas. Bygger de minskande procentsatserna för samnyttjande på någon undersökning eller forskning i ämnet? (14)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Syftet med policyn är att ange riktning till Malmö stads arbete med mobilitet i nybyggnation samt parkeringsfrågan i sin helhet. Det finns möjlighet för aktörer att avtala om fler bilplatser i enskilda projekt.*
2. *Inriktningen är att angivna parkeringstal ska gälla, men det finns möjlighet att påverka dem nedåt genom pilotprojekt. Se även kommentar nummer 1.*

3. Huvudinriktningen är mobilitetsbus, men andra lösningar kan vara aktuella om det kan motiveras i enskilda projekt. Rekommenderade parkeringslösningar utgår inte enbart från klimataspekten.
4. OK.
5. Stadsbyggnadskontoret har genomfört studier som visar på viss överdimensionering av cykelparkering för kontorsetableringar och justerar ned normen för cykelparkering jämfört med gällande policy.
6. Det är nu större flexibilitet i vad som anses vara väderskyddad parkering, kravet är att parkeringen har tak.
7. Denna formulering är inte längre kvar i dokumentet.
8. Ni tolkar rätt, men bara för fastigheter i direkt närhet till cykelparkeringen.
9. 800m är ett maxavstånd och gäller både för anställda och besökare.
10. Policyn har kortats ned och är mer övergripande än remissversionen.
11. För bostäder gäller BOA och för kontor gäller antal anställda och besökare som krav i policyn. Som stöd finns även parkeringstal per 1000 kvm ljus BTA för olika typer av verksamheter i en bilaga som inte ingår i det politiska beslutet.
12. Zonkartan har omarbetats, Fosie ligger nu inom zon C.
13. Ni uppfattar korrekt.
14. Förändringarna av samnyttjandetablellerna har genomförts utifrån att alla kategorier ska ha en tidpunkt då 100 % av de planerade platserna nyttjas. Om andelen är mindre än 100 % så innebär det en överdimensionering av bilparkering.

VA SYD

VA SYD Avfall saknar en närmare redogörelse för angöringen för avfallsfordon under kapitel 4. Avfallsfordon och godsleveranser visas i figur 6 som en funktion med hög prioritering, vilket är bra, men funktionen följs inte upp i efterföljande text.

De riktlinjer för avfallshantering som tas fram parallellt av Fastighets- och gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret, i samråd med VA SYD, behöver synkas med policyn.

Specifika synpunkter per rubrik

S. 29 – 4. Parkering och angöring på allmän plats. Kommentar: De riktlinjer för avfallshantering som håller på att tas fram av Fgk och Sbk (med VA SYD Avfall som adjungerad) kommer att underordna sig policyn och behöver synkas. (1)

S. S. 29 – 4. Parkering och angöring på allmän plats: ”Parkering och angöring som ändå ordnas på allmän plats ska främst riktas till särskilda behov där avstånd är avgörande, såsom leveranser, ...” Kommentar: Och avfallshantering (2)

S. 30 – 4.1. Angöring. Kommentar: Kapitel 4 saknar en punkt som beskriver angöring för avfallsfordon. Avfallsfordon och godsleveranser visas i figur 6 som en funktion med hög prioritering, men följs inte upp i efterföljande text. (3)

S. 42 - 5.3. Specialfall & förtydliganden: ”Angöring för varuleveranser och sophämtning ska separeras från huvudentré och barnens stråk, både i rum och tid”. Kommentar: Tidsreglerad avfallshämtning kan vara en fördel ur många aspekter, behöver förankras med VA SYD i varje enskilt fall. (4)

S. 42 – 5.3. Specialfall & förtydliganden: ”Angöringen för varuleveranser ska ske utan backande rörelser”. Kommentar: och avfallsfordon (5)

S. 53 – 8. Begrepp: ” **Angöring** - En term för att beskriva ett fordon som stannar för av- och påstigande passagerare eller för pågående lastning och lossning av gods”. Kommentrar: och hämtning av avfall (6)

S. 54 – 8. Begrepp: ” **Flexzon** - En flexzon kan behövas på gator med många konkurrerande behov. I denna zon ska trädplantering, parkering, uteserveringar med mera samordnas så yteffektivt som möjligt. Zonen kan också vara sådan att den har olika funktioner under olika delar av året”. Kommentrar: I tidigare diskussioner, t ex i Storstadsprojektet, har även angöring angetts som en av de funktioner som kan finnas i flexzonerna. (7)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Noteras.*
2. *Synpunkter angående avfallshantering hänvisas till TROMP.*
3. *Synpunkter angående avfallshantering hänvisas till TROMP.*
4. *Synpunkter angående avfallshantering hänvisas till TROMP.*
5. *Synpunkter angående avfallshantering hänvisas till TROMP.*
6. *Synpunkter angående avfallshantering hänvisas till TROMP.*
7. *Flexzon benämns inte längre i dokumentet.*

Grundskoleförvaltningen

Yttrande:

Grundskoleförvaltningen har tagit del av förslaget till policy och särskilt de avsnitt som behandlar skolverksamhet. Överlag är grundskoleförvaltningen positiv till policyns inriktning. Att anpassa framför allt motortrafiken på ett kontrollerat sätt vid grundskolorna ökar tryggheten för verksamheten.

Specifika synpunkter per rubrik

S. 24 – 3.6. Specialfall och förtydliganden. Kommentrar: Grundskoleförvaltningen värdesätter även policyns skrivning att kunna göra särskilda utredningar för enskilda projekt som beskrivs under avsnitt 3.6. Viktigt att i planeringen kunna anpassa behov av cykel- och bilparkering vid grundskolor med speciella förutsättningar, exempelvis utifrån beviljad skolskjuts eller om ett större behov av hämtning och lämning finns, även alltså för äldre elever än inom årskurs F–2. Vissa grundskolor har även större personaltäthet än snittet vilket också kan innebära andra behov av antalet parkeringsplatser (1)

S. 33 – 5.1. Cykelparkering. Kommentrar: För cykelfaciliteterna ser grundskoleförvaltningen att utformning presenterad under 5.1 sker med viss flexibilitet, såsom behov av cykelverkstad. Även vad som räknas som stöldsäkra utrymmen för cyklar, som kan vara aktuellt för våra grundskolor, får definieras vidare för att uppnå en rimlig nivå. Att i mobilitetsåtgärds paketet för anställda inkludera bilpool får också utformas med viss variation. Det är exempelvis endast en liten del av grundskoleförvaltningens medarbetare som kör bil i tjänsten. (2)

S. 42 - 5.3. Specialfall & förtydliganden. Kommentrar: Maximalt gångavstånd mellan bilplats och grundskola, på sidan 42, ses som rimligt. Dock anser grundskoleförvaltningen att den dubbla funktionen bilparkering/lek- eller vistelseyta på egen fastighet kan innebära svårigheter för verksamheten om/när bilar felaktigt står parkerade på en skolgård under verksamhetstid. (3)

S. 43 – 5.3. Specialfall & förtydliganden. Kommentar: När det gäller samnyttjande för cykelparkering som nämns på sidan 43 vill grundskoleförvaltningen trycka på att skolans område är förbjudet för obehöriga att vistas på under verksamhetstid där fritidshemsverksamheten oftast pågår fram till 18.30. Johannesskolan har dessutom fritidshem på kvällstid. Detta förhållande bör ytterligare poängteras i policyn på ett översiktligt sätt. (4)

Nyckeltalen som presenteras i policyn vad avser grundskola har inte analyserats vidare inom ramen för detta yttrande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK.
2. *Det finns möjlighet till avsteg gällande angeva mobilitetsåtgärder.*
3. *Detta har tagits bort från dokumentet.*
4. *Det poängteras i ett stycke av policyn att placeringen av, och tillgängligheten till, cykelparkeringen för olika användare är faktorer som i stor utsträckning påverkar möjligheten till samnyttjande.*

Voi Technology

Voi välkomnar Malmö stads arbete med att utveckla en långsiktig och hållbar mobilitets- och parkeringspolicy.

Vi delar Malmös ambition om att antalet biltrafikresor inte ska öka i Malmö trots att staden växer. Ökningen ska istället ske med cykel, kollektivtrafik, gång och delad mobilitet.

För att säkerställa att hela Malmö får tillgång till elsparkcyklar och elcyklar bör staden arbeta med differentierade avgifter eller andra incitament som stimulerar investeringar även i ytterområden. (1)

Den avgörande faktorn är dock fordonstäthet. För att garantera tillgång i hela staden krävs en tillräcklig densitet av delade fordon. Vi uppmuntrar därför Malmö stad att höja fordonstaket för elsparkcyklar och samtidigt införa en separat pott för delade elcyklar. (2)

Vi delar stadens ambition att skapa ordning i gaturummet. Voi har redan implementerat geofencing, parkeringszoner och tekniska lösningar för att säkerställa hög följsamhet. Våra data visar en mycket god efterlevnad, och vi är beredda att samarbeta för att utveckla ännu fler lösningar. (3)

Den nuvarande bristen på parkeringsplatser i Malmö har dock lett till en tydlig försämring av tjänsten, där användarna ofta har långt till närmaste elsparkcykel. Färre fordon och ett större avstånd mellan parkeringsplatserna har resulterat i en minskning av antalet resor. Vi föreslår att staden, som en del av den pågående utbyggnaden av parkeringsinfrastrukturen, ökar antalet tillåtna elsparkcyklar samt öppnar upp cykelställ för parkering av elsparkcyklar (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detta hanteras inte i policyn.*
2. *Att utreda hur tillgång av mikromobilitet på allmän plats kan ökas nämns i policyn som en fortsatt strategi.*
3. *Att utreda hur tillgång av mikromobilitet på allmän plats kan ökas nämns i policyn som en fortsatt strategi.*
4. *Detta beskrivs som en fortsatt strategi.*

Parkering Malmö

Parkering Malmö ser positivt på att Malmö stad tar fram en ny policy för mobilitet och parkering, men anser att flera delar behöver justeras och förtydligas.

Almänna synpunkter:

- Policyn bör tydligare utgå från att mobilitetsköp är den nya standarden, vilket bidrar till en mer rättvis och inkluderande fördelning av mobilitetskostnader (1)
- policyn behöver klargöra otydliga begrepp såsom ”parkeringsförbindelse” (2)
- Vi framhåller att verksamheters behov av bilplatser för tjänstebilar inte beaktas tillräckligt i de föreslagna tabellerna och beräkningsmodellerna. (3)
- Vidare menar vi att policyn bör nyanseras i synen på samnyttjande, där generella tabeller inte kan ersätta lokalt anpassade utredningar av faktiska förutsättningar. (4)
- Parkering Malmö betonar också vikten av att policyn inte låser fast sig vid specifika beloppsnivåer för mobilitetsmedel, utan lämnar utrymme för framtida anpassningar i takt med att behov och förutsättningar förändras (5)
- Det bör stå mobilitetshusaktör istället för parkeringshusaktör. (6)
- Det bör stå mobilitetshus istället för parkeringshus. (7)

Specifika synpunkter per rubrik

- S. 12 – 2.3. De som parkerar sin bil ska bära kostnaderna

Kommentar: Bolagets hållning är att policyn bör utgå från att mobilitetsköpet är den nya standarden. Vi menar att det som står angivet under denna punkt bör omformuleras i stil med: ”En stor del behöver någon form av mobilitet och därmed möjlighet att förflytta sig. Då mobilitetsköp ersätter parkeringsköp blir rörligheten mer jämlik och rättvis.” Mobilitetsköpen riktas till alla och dess funktion kan nyttjas av alla och därmed blir det resonemang som står angivet inaktuellt. (8)

I avsnitt 5.3, sida 45, uttrycks detta mer på ett mer rättvist sätt genom skrivelsen ”Kostnaden för både parkeringsköp och mobilitetsåtgärder ingår i ett projekts totala ekonomi och fördelas därmed på alla som använder fastigheten, oavsett om de använder bil eller mobilitetstjänster” (9)

- S. 13 – 2.3. De som parkerar sin bil ska bära kostnaderna: ” Bilparkering ska generellt vara avgiftsbelagd” Kommentrar: Vi menar vidare skrivelsen om att bilparkering *generellt* ska vara avgiftsbelagd är defensivt skriven. Ordet generellt bör utgå. (10)
- S. 13 – 2.6. Delad mobilitet i hela staden: ””Tillgång till delade mobilitetslösningar ska finnas i hela Malmö, och typ och placering av delningsfordon ska anpassas efter områdets förutsättningar och behov.” Kommentrar: Vi föreslår att texten ändras till ”Tillgång till delade mobilitetslösningar ska finnas i hela Malmö. Utbud och placering av delningsfordon ska anpassas efter områdets förutsättningar och behov.” Utbud är ett bättre ordval och uppdelning av meningen menar vi gör texten tydligare. (11)
- S. 13 - 2.7. Mobilitet som norm i byggprojekt: ” Ett mobilitetsköp tillskapas som omfattar friköp av både bilparkering och mobilitetsåtgärder.” Kommentrar: Bilparkering respektive mobilitetsåtgärder friköps i praktiken inte, däremot köps rätten att nyttja dessa. Vi föreslår

att meningen omformuleras till ”Ett mobilitetsköp som omfattar nyttjanderätt till bilparkering och mobilitetsåtgärder införs.” (12)

- S. 14 – 2.10. Mobilitetshus skapar möjligheter Kommentar: Vi tycker att texten kan utvecklas och föreslår komplettering enligt följande: ”Mobilitetshus kan också fungera som multifunktionella knutpunkter där bilparkering kombineras med cykelparkering, laddning, delningsfordon och service som paketutlämning eller cykelverkstad. Genom flexibel utformning kan de anpassas för andra ändamål om behovet av parkering minskar, vilket gör de långsiktigt hållbara. Samlade funktioner skapar ekonomiska fördelar och möjliggör högre beläggningsgrad genom delning mellan olika användare. Dessutom kan de bidra aktivt till klimatomställningen genom gröna tak, solceller och energieffektiva lösningar.” (13)
- S. 19 – 3.3. Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering: ”Om bilparkeringen ordnas i en annan anläggning krävs istället en parkeringsförbindelse mellan byggaktören och den fastighetsägare som tillhandahåller den aktuella bilparkeringen” Kommentar: Det är oklart vad som menas med parkeringsförbindelse och i vilka sammanhang detta är aktuellt. Vi önskar att detta klargörs. (14)
- S. 21 – 3.5. Verksamheter: ”Parkeringsbehovet för verksamheter baseras på antalet anställda, besökare samt färdmedelsandel.” Kommentar: Vi menar att policyn bortser från den efterfrågan på bilplatser en fordonsintensiv verksamhet kan ha – exempelvis Tullverket eller hemtjänsten. I Parkering Malmö ser vi därför att tabell 2 har brister. Den bör kompletteras med en rad för verksamhetens efterfrågan på bilplatser för att spegla verkligheten. Den redovisade tabellen visar endast arbetspendlarnas behov och tar inte alls hänsyn till verksamheternas behov av bilplatser för tjänstebilar. En beräkningsmodell för denna kategori läggs till. (15)
- S. 24 - 3.6 Specialfall och förtydliganden Kommentar: Här bör det tillfogas att även verksamhetens behov av bilplatser för tjänstebilar bör utredas. Se kommentar kring 3.5 ovan. (16)
- S. 29 – 4. Parkering och angöring på allmän plats. Kommentar: I den omvända pyramiden saknar vi hantering av de bilar som är kopplade till verksamheter som etablerades innan parkeringsköp infördes. Vi undrar var i prioriteringsordningen det hamnar och hur hänger det ihop Malmö stads näringslivsambitioner med att få företag att etablera sig i Malmö stad? (17)
- S. 36 – 5.2. Bilparkering. Kommentar: I texten bör det förtydligas om det som avses är publika eller privata underjordiska anläggningar. Parkering Malmö har inget att invända mot allmänna publika underjordiska anläggningar. I de fall det rör sig om privata underjordiska anläggningar under bostadshus och kontorsfastigheter bör det tillfogas att det finns stora utmaningar med samnyttjande jämfört med ett mobilitetshus – eftersom det i kapitel 1.5 står att kapitel 5.2 ska redovisa just för- och nackdelar. (18)
- S. 43 – 5.3. Specialfall & förtydligande: Samnyttjande av bilparkering. Kommentar: Parkering Malmös bedömning är att tabellen som anges inte är grundligt baserad på användarstatistik. Detta i sig är helt rimligt eftersom det är en omöjlig uppgift att ta fram en genomsnittlig tabell. Det finns inga genomsnittliga parkeringsanläggningar. Varje enskild anläggning har sina unika förutsättningar som beror dels på lokalisering i staden och vilka funktioner byggnaderna runt om utgörs av, om det är kontor, bostäder, handel

osv. Vi menar att den angivna tabellen skulle kunna användas som en riktlinje vid detaljplaneplanering men inte som ett skarpt redskap vid bygglov. I det skedet bör byggaktören i samarbete med ägaren till mobilitetsanläggningen genomföra en utredning som visar på de faktiska och reella möjligheterna att samnyttja. I mobilitetshus som stått på platsen i flera år har ägaren till anläggningen sannolikt god kunskap om belägningsgraden och samnyttjandet över dygnet. Skulle den angivna tabellen bli verklighet och vara gällande vid varje givet bygglov finns det risk för ett ineffektivt nyttjande av gemensamma parkeringsanläggningar och därmed en risk för att många platser står tomma över dygnet. I de bygglovsfall där det inte är möjligt att göra en utredning på grund av att det finns för lite information att tillgå, exempelvis ett helt nytt område skulle det kanske vara möjligt att nyttja tabellen – i brist på annat.

Till sist menar vi att tabellen bör kompletteras med behov för bilplatser av tjänstebilar som vi har kommenterat tidigare i vårt remissvar. (19)

- S. 45 – 5.3. Specialfall & förtydligande: ” För att undvika att boende och verksamheter utan bil belastas med kostnader för bilparkering, exempelvis i form av högre hyror, bör kostnadsnivån på parkeringsköp hållas låg.” Kommentar: Det står angivet att kostnadsnivån på parkeringsköp ska hållas ”låg” men samtidigt att målvärdet är att högst hälften av investeringskostnaden ska finansieras av parkeringsdelen av ett mobilitetsköp. Parkering Malmö vill att denna formulering tas bort. Målvärdet som beskrivs är ju en direkt fingervisning av vad ett parkeringsköp ska kosta. Pågående utredning av parkeringsköp hanterar detta.
Vi menar också att den formulering vi refererar till ovan går emot ” Kostnaden för både parkeringsköp och mobilitetsåtgärder ingår i ett projekts totala ekonomi och fördelas därmed på alla som använder fastigheten, oavsett om de använder bil eller mobilitetstjänster” som står skrivet i första stycket under Figur 9 på sida 45 (20)
- S. 46 – 5.3. Specialfall & förtydligande: ” Malmö stad rekommenderar att kostnaden för mobilitetsåtgärder i normalfallet bör motsvara cirka 80 % av den ekonomiska besparingen som uppstår.” Kommentar: Vi menar att detta är alltför detaljerat skrivet och i stället bör hanteras i pågående utredningen utveckling av parkeringsköp. (21)
- S. 47 - 5.3 Specialfall & förtydliganden: Finansiering av bilparkering. Kommentar: Lägsta kostnaden för upprättande av mobilitetshus i tabell 10 är inte realistiskt om stadens mål för mobilitetshus ska uppfyllas. Prisintervallet bör i stället anges som 280 – 350 tkr. (22)
- S. 50 – 6. Konsekvenser: ”Flera av Malmös ytterområden har idag en låg eller ingen avgift för bilparkering, vilket gör det möjligt att äga bil även i socioekonomiskt svaga områden. Detta kan komma att hämma utvecklingen i de delar av staden där krav på bilparkering kan begränsa utvecklingen.” Kommentar: Det ovan citerade stycket kan upplevas svårt att följa. Resonemanget skulle vinna på att tydligare förklara vilken typ av utveckling som avses i den sista meningen för att lättare förstå kopplingen till parkeringsavgifterna. (23)
- S. 54 – 8. Begrepp: ”Friköp - Enligt Sveriges Kommuner och Landsting ...” Kommentar: Det står Sveriges kommuner och landsting. Landsting ska bytas mot regioner. (24)
- S. 53 – 8. Begrepp. Kommentar: **Mobilitetsmedel:** Bör tillfogas begreppslistan. (25)
- S. 65 – 9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ”För att bygglov ska kunna beviljas krävs ett underskrivet mobilitets- eller parkeringsköp. Avtalet ska visa att den föreslagna bilparkeringslösningen, vad gäller både antal platser och placering,

överensstämmer med bygglovet och gäller i 25 år.” Kommentar: Längre fram i texten står det avtalslängder på 10 år kring mobilitetstjänster. Avtalslängden för mobilitetsköp måste skrivas ut tydligt. (26)

- S. 68 – 9. 5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder: ” Mobilitetsmedlet ska motsvara 1200 kr/bostad och år ... Mobilitetsmedlet ska motsvara en engångssumma på 2000 kr/anställd”. Kommentar: Under rubriken Mobilitetsmedel står specifika belopp angivna (1200 respektive 2000 kr). Vi anser att dessa summor inte hör hemma i denna policy då förändring av summorna skulle kräva ett kommunfullmäktigebeslut. (27)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ingången i policyn är att mobilitetsköp ska finnas. Det kvarstår dock frågor angående implementering av detta.*
2. *Detta begrepp är inte längre med i dokumentet.*
3. *Policyn är kompletterad med en beskrivning av detta behov. Behov av tjänstefordon är dock verksamhets specifikt.*
4. *Utgångspunkten är att det gäller, men avsteg kan motiveras i enskilda projekt.*
5. *Beloppsedel för mobilitetsutgifter är inte angivna bara exemplifierade. Dock styrs kostnaden för samtliga mobilitetsåtgärder genom kostnader för parkeringsköp.*
6. *Begrepp har setts över.*
7. *Begrepp har setts över.*
8. *Texter gällande mobilitetsköp är delvis justerade.*
9. *Texter gällande mobilitetsköp är delvis justerade.*
10. *Håller med.*
11. *Se över ordval.*
12. *OK.*
13. *Delvis OK, men detta är en strategisk text. Mer ingående beskrivningar finns i kap 5.*
14. *Se över principer och process för detta.*
15. *Detta finns beskrivet i kap 3.6 "Tjänste- och verksamhetsfordon". "För verksamheter är utgångspunkten att tjänste- och verksamhetsfordon ska vara delade, exempelvis genom cykel- och bilpool. Om det finns särskilda behov eller förutsättningar som motiverar en annan lösning ska detta redovisas genom en särskild utredning. "*
16. *Se kommentar ovan.*
17. *Ta bort boende och beskriv detta i text. Parkering för anställda på allmän plats är inte tänkt att prioriteras på liknande sätt som boende.*
18. *Noteras. Förtydliga att om det ska vara aktuellt med underjordiskt (eller annat) så bör det vara publika anläggningar*
19. *Studera omtag och uppmjukning. Viktigt med likställighet mot alla aktörer.*
20. *Se över kapitel. Parkering Malmö behöver hjälpa till med denna fördjupning. 50% P-köp. Något om ambitionen är att... Hälften av istället för 50%. Anpassning utifrån det specifika projektet. Utveckla resonemang kring helheten av mobilitetsköp och subventionering. Kostnaden ska läggas på parkören. Koppla ihop. Ett steg på vägen.*
21. *80%. Samma begrepp som ovanstående. Se över begrepp i dokumentet. Resonera kring prisutveckling för parkering och mobilitet. Om parkering sticker iväg och mobilitet minskar. Se över om det finns annan modell.*

22. *Står att den ska uppdateras efter remiss*
23. *Stycket har setts över och omformulerats.*
24. *OK.*
25. *OK.*
26. *Antalslängd på 25 år står nu beskrivet under parkeringsköp i begreppslistan, s. 27.*
27. *Specifika belopp står ej längre angivna.*

Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen

Yttrande:

Stadsbyggnadsnämnden tillstyrker förslaget med hänsyn till synpunkterna i yttrandet. Malmös förslag till policy är lättläst och förmedlar en helhetsbild av sambanden kring parkering. Det är särskilt positivt att barnperspektivet lyfts tydlig. Inslagen av mer djupgående information ger bra grund för att kunna förstå Malmös strategier och principer.

Synpunkter:

- Sambanden mellan parkering på kvartersmark och allmän plats samt kopplingen till övergripande mål har beskrivits väl i policyn. Policyn visar också hur parkering hanteras i olika steg av planeringsprocessen, något som i dagsläget inte tydliggörs i Göteborgs motsvarande dokument. Malmö vågar även göra prioriteringar mellan olika parkeringslösningar och funktioner på allmän plats. I förslaget återfinns bland annat en zonkarta för ambitionen kring den maximala yta på allmän plats som bör upptas av parkering, i syfte att frigöra yta för andra funktioner. Dock utvecklar inte policyn hur styrningen mot denna ambition i praktiken ska gå till. (1)
- Malmö går från att tillämpa en flexibel norm till en mobilitetsnorm, men i ordlistan förtydligas att Malmö inte tillämpar max-normer. Sammantaget kan detta tolkas som att policyn innebär en miniminorm för parkering. Fördelarna med en mindre flexibel norm är att det blir en tydlig norm utan större utrymme för bedömning som underlättar att arbeta med parkeringsfrågan redan i tidig skeden av stadsplaneringen. Det säkerställer även att majoriteten av projekten tillskapar mobilitetsåtgärder som även kan komma befintlig stad till gagn. I förlängningen kan det bli ett sätt att få finansiera öppna gemensamma mobilitetslösningar för hela Malmö. (2)
- Nackdelarna med att tillämpa en mobilitetsnorm är att det kan skapa kostnader kring etablering av mobilitetsåtgärder även i lägen där tjänsterna inte kommer nyttjas. Att ställa krav på mobilitetsåtgärder som kan frångås genom en höjning av parkeringstalet för bil skulle kunna påverka den ekonomiska möjligheten att exploatera i lägen där det saknas eller inte är möjligt att uppföra samlade parkeringslösningar. Malmö bör överväga att införa ytterligare flexibilitet för mindre projekt eller projekt där mobilitetsåtgärder inte förespås ge önskad effekt. (3)
- Som obligatoriska mobilitetsåtgärder krävs i förslaget mobilitetsmedel, bilpool och cykelpool. Mobilitetsmedel täcker in många av de åtgärder som ligger som separata åtgärder i Göteborgs paket för mobilitetsåtgärder. I och med de obligatoriska åtgärderna så styrs anordnandet mot den så kallade "tredje parten" där det i Göteborg idag saknas flertalet aktörer som kan agera serviceleverantör. Fastighetsägarna får därmed lättare att undkomma ansvar för att anordna och upprätthålla mobilitetsåtgärder vilket gör att det

lättare att uppnå mobilitetsåtgärder av högre kvalitet. Förutsatt att det finns aktörer som kan erbjuda tjänsterna åt fastighetsägarna. (4)

- I Göteborg tolkas lagstiftningen som att möjligheten att kräva obligatoriska mobilitetsåtgärder endast finns i samband med att staden upprättar markanvisningar. Det framgår inte i policyn om Malmö delar denna tolkning, eftersom möjligheten finns att istället, för att införa mobilitetsåtgärder, kompensera med parkeringsplatser för bil. (5)
- I Malmös nya parkeringstal särskiljs inte andelen av parkeringstalet som är avsett för besökare vid bostäder. I Göteborg har bristen på särskiljning lett till missförstånd kring att besöksparkering ska ingå i parkeringsplatserna. Malmö kan därför överväga att återinföra särskiljningen för besöksparkering eller att tydliggöra hur besöksparkering vid bostäder ska hanteras. (6)
- I Göteborg arbetas med en ny zonkarta för verksamheter som visar på möjligheten att färdas till en arbetsplats med cykel och kollektivtrafik. I Malmös förslag likställs zonkartan för bostäder med kartan för verksamheter. Malmö bör överväga att särskilja kartorna då exempelvis tillgång till service inte är lika relevant vid arbetsplatser. (7)
- Innehåll som inte är inkluderat i Malmös förslag men som diskuteras i Göteborgs pågående arbete med att uppdatera Göteborgs stads policy för parkering är listat nedan. Det kan vara av intresse för Malmö att överväga skrivningar kring dessa.
 - Systematisk uppföljning av parkeringssituationen för att kunna se förändringar över tid och tillse att intentionerna i policyn följs.
 - Parkeringsutbudet för stadens anställda och besökare till stadens verksamheter som ett föredöme för privata aktörer och för att uppmuntra till hållbart resande.
 - Gröna transportplaner/resplaners roll som verktyg för att i samverkan med andra aktörer identifiera, implementera och följa upp åtgärder för att öka det hållbara resandet. (8)

Specifika synpunkter per rubrik

- S. 33 – 5. Parkeringslösning
Kommentar: I kapitel 5 Parkeringslösningar blandar förslaget mellan rekommendationer och vad som uppfattas som krav. Detta ger en otydlighet i vilka krav som gäller vid utformning av parkering och vad som är valfria rekommendationer. Malmö kan med fördel tydliggöra detta. Det framgår inte heller tydligt om det avser utformning på allmän plats eller kvartersmark. (9)
- S. 53 – 8. Begrepp
Kommentar: I begreppslistan återfinns en del begrepp som är snarlika i båda Göteborgs och Stockholms definitioner. Det vore önskvärt att på sikt försöka likställa städernas begrepp för att underlätta dialog och för aktörer som är verksamma i samtliga städer. (10)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detta är reviderat, och vad marken nyttjas till hanteras i andra styrdokument.*
2. *Ok.*
3. *Vi har prioriterat jämlik tillgång till mobilitet, men även skapat möjlighet till avsteg om detta kan motiveras i enskilda projekt.*
4. *Ok.*

5. *Mobilitetsnormen är omarbetad. Inriktningen är att mobilitetsåtgärder ska inrättas i alla projekt. Tillämpningen av detta sker i planeringsprocesser/ respektive projekt.*
6. *Samnyttjande av bilplatser inom den egna kategorin har inte varit möjlig i de senaste policyerna. Parkeringstalen för bil är justerade nedåt, vilket bör innebära ökad nyttjandegrad i bilanläggningen. Samnyttjande medges fortsatt då bilparkering för arbetsplatser och bostäder normalt nyttjas under olika tider. Detta ingår i samnyttjandetabellen. Förändringarna av samnyttjandetabellerna har genomförts utifrån att alla kategorier ska ha en tidpunkt då 100 % av de planerade platserna nyttjas. Om andelen är mindre än 100 % så innebär det en överdimensionering av bilparkering.*
7. *Många parametrar påverkar resandet till och från både bostäder och verksamheter. För tydlighet mot aktörer i staden så är en gemensam karta är att föredra jämfört med två olika. Parkeringstal och cykeltal skiljer sig åt mellan de olika zonerna och om det är bostäder eller verksamheter som planeras.*
8. *Noteras.*
9. *Kapitlet har omformulerats och förtydligats.*
10. *OK.*

Boplats Syd

Yttrande:

Boplats Syd har tagit del av det remitterade förslaget.

Cykelfrämjandet Malmö – Lund

Synpunkter:

Vi ser positivt på ambitionerna i dokumentet eftersom parkering är ett viktigt verktyg för att styra mot långsiktigt hållbara transportmedel. Vi hade också önskat att se de åtgärder som rapporten beskriver samt de synpunkter vi lyfter nedan implementerade på redan bebyggd mark, och inte bara i nyproduktion. Därför hade vi sett det som önskvärt att det skapas ett policydokument som sträcker sig även utöver nyproduktion. (1)

Definitionen av olika cyklisttyper är bra och ger stöd för vilka som är de viktigaste parametrarna. Utgångspunkt bör dock vara parkeringen som sådan. Tre nivåer korttid (besök och ärende), medelkort tid (vanecyklist, som parkerar över natten och längre tid dagtid) samt långtidsparkering (sällancyklist som kan ha cykeln stående veckovis). För den medellånga parkeringen är troligtvis utomhus med stöldskydd och väderskydd också en variant som kommer att användas och därför behöver krav definieras. Grundkrav bör även på korttid vara att de ska vara stöldskyddade. (2)

Om parkeringstalen menar vi att talen för bostäder (cirka två per bostad) är för låga. Då vi också har en önskan om att bidra till mer grönområden i stadens innergårdar ser vi en logik i att flytta ut cykelparkering från innergården till befintlig markparkering för bilar. De övriga parkeringstalen bedömer vi som rimliga. Det bör dock också specificeras de olika behoven till samma fastigheter, där besökare till bostäder och verksamheter utgör korttidsparkering och där boende och arbetande utgör medellång- och långtidsparkering med tillhörande behov. För skolor och utbildning är vår mening att detta skiljer sig mellan barn i de lägre klasserna och högstadie/gymnasieskola. Detta bör justeras för att få en bättre anpassning till behoven. (3)

Något som saknas är beskrivning av avstånd till målpunkt. Detta är en mycket viktig parameter där behovet av korta avstånd (acceptansen att gå) minskar ju kortare parkeringstiden är. För

korttid bör avstånden vara under 25-30 meter. För längre parkering kan avstånden vara upp till max 100 meter, därefter minskar benägenheten att nyttja ställen. (4)

Något annat som saknas är krav på typ av cykelställ och c/c-avstånd mellan cykelställ samt manövreringsytor. Typen av cykelställ (och ytorna) ska fungera för olika typer av cyklar (breda/smala däck mm), utöver den distinktion med utrymmeskrävande cyklar som finns i rapporten. Cykelfrämjandet är positiva till ramlås som förutom att de erbjuder stölskydd fungerar för flertalet cyklar. (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ambitionen är att utöka samverkan mellan allmän plats o kvartersmark men dokumentet riktas huvudsakligen mot kvartersmark*
2. *Denna punkt har arbetats om. Vidare gäller stölskydd för alla*
3. *Resonemanget för cykelparkering har utvecklats – viss justering gällande parkeringstal för skolor har gjorts*
4. *Detta finns nu på sida 18.*
5. *Krav på cykelparkeringar finns på sida 23.*

Trivector Traffic

Vi på Trivector Traffic ser positivt på Malmö Stads ambition att gå från en klassisk parkeringspolicy och en planering med fokus på parkering, till en policy och riktlinjer med ett bredare fokus på mobilitet i första hand. Det är tillgänglighet och mobilitet som är det centrala, bilparkering är ett medel, av många, för att uppnå det, inte ett mål i sig. Några exempel på delar som vi ser mycket positivt på är:

- Kopplingen mellan stadens övergripande mål för transportsystemets miljöpåverkan förtydligas i och med förslaget, vilket är en stor styrka. (1)
- En mycket viktig och glädjande detalj är spannet för avstånd mellan parkering/angöring och skolverksamhet, vilket förbättrar förutsättningarna att uppnå trygga, trafiksäkra och trivsamma skolmiljöer. (2)
- Den uttalade ambitionen att undvika byggande av fler bilplatser än nödvändigt, för att istället optimera nyttjandet av redan befintlig kapacitet, är också ett lovligt inslag (3)

Specifika synpunkter per rubrik:

- S. 16 – 3. Mobilitetsnorm

Kommentar:

Vi har svårare att förstå hur den nya mobilitetsnormen är tänkt att fungera i den praktiska hanteringen av planer och bygglov. ”Alla byggprojekt som kräver bygglov ska integrera mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande och minskat bilinnehav” står det under rubriken ”Mobilitet som norm i byggprojekt”. Enligt kapitel 3 ”Mobilitetsnorm” gäller att ”Byggaktören kan uppfylla kraven på mobilitetsåtgärder och bilparkering genom ett mobilitetsköp med en mobilitetshusaktör. I så fall ansvarar mobilitetshusaktören för att tillhandahålla både de mobilitetsåtgärder och bilparkering som krävs enligt bygglov.” Och ”I de fallen mobilitetsköp inte är möjligt är det byggaktörens ansvar att mobilitetsåtgärds paketet genomförs inom den egna fastigheten.” Det framgår dock inte

hur detta är tänkt att åstadkommas. Det mest uppenbara alternativet är genom krav med stöd i gällande lagstiftning. Om så är fallet ser vi två möjligheter till detta:

- Det ena är att jobba med markanvisningsavtal för mark som staden själv äger, på det sätt som Stockholms stad föreslagit i sina ännu ej beslutade nya riktlinjer/"Gröna parkeringstal".

- Det andra är att ta fram detaljplaner som i praktiken inte möjliggör parkering på egen fastighet, för att därigenom styra parkering till samlade anläggningar och aktörer som hanterar mobilitetsköp och ser till att mobilitetsåtgärder tillhandahålls.

Det förstnämnda alternativet har den bristen att det endast fungerar på fastighetsmark som staden äger, inte på privata fastigheter som inte markanvisas av staden. Det sistnämnda alternativet har den nackdelen att det riskerar ge en stelbent planering som innebär att även fastigheter med mycket goda förutsättningar för att ordna egen parkering tvingas till parkerings- eller mobilitetsköp och att denna typ av anläggningar måste tillskapas överallt i staden där nybyggnation sker. Vi frågar oss om det är rimligt att utgå ifrån att det alltid är den bästa lösningen för alla fastigheter att lösa parkeringsköp på annan fastighet.

Om lagstödd kravställning inte är den tänkta lösningen, återstår det som vi uppfattar som den mest troliga (och definitivt genomförbara) lösningen. Nämligen att fortsätta arbeta med den väl beprövade modell som används i flertalet svenska kommuner med flexibla parkeringstal, och som ger möjlighet till reduktion mot tillämpning av mobilitetsåtgärder. Istället för att ha ett utgångsläge med höga minimala som kan reduceras, presenteras det i det framlagda förslaget som att lägre minimala i kombination med mobilitetsåtgärder är normen, och där avsaknad av mobilitetsåtgärder leder till kraftigt höjda minimala för bilparkering. Det är i så fall en tydlig signal från Malmö stad om vad man vill med stadens, och dess transportsystems, utveckling framåt, men inte en tvingande ram för fastighetsägarna att förhålla sig till. Om mobilitetsåtgärder inte inrättas höjs istället bilparkeringstalet kraftigt, särskilt för bostäder. (4)

Nära kopplat till frågan om utbud av parkering och mobilitet är den om konkret utformning och lokalisering av detta utbud. "I första hand ska befintliga gemensamma parkeringsanläggningar, som ligger inom angivet gångavstånd, alltid undersökas som bilparkeringslösning. Det ska inte byggas fler bilplatser än vad som behövs," står det på ett ställe. På ett annat står att "Policyn uppmuntrar möjligheterna att nyttja det överskott på parkeringsplatser som finns i många befintliga anläggningar på kvartersmark." Ambitionen är mycket god, men det är inte tydligt om detta är ett skarpt krav, och hur dess efterlevnad i så fall ska säkerställas, eller om det snarare är att förstå som att staden medger och uppmuntrar till denna praxis. (5)

"Om en sådan möjlighet [att nyttja befintliga anläggningar inom gångavstånd] saknas, eller inte täcker hela bilparkeringsbehovet, ska bilparkering lösas i nya mobilitetshus," står det vidare. Återigen är det oklart hur det ska säkerställas både att parkeringsköp väljs framför parkering på egen fastighet och att anläggningen i fråga jämte parkering också tillhandahåller andra mobilitetstjänster. (6)

Det vore sammanfattningsvis önskvärt att förutsättningarna för tillhandahållande av parkering och mobilitet framgick tydligare i den föreslagna policyn, inklusive beskrivningen av konsekvenser av föreslagna lösningar. (7)

- S. 47 – 5.3. Specialfall och förtydligande: Finansiering av bilparkering
En annan central del i policyn, som väcker en del frågor hos oss, är den som handlar om finansiering av bilplatser och viljan att parkörerna ska bära den fulla kostnaden för parkering. Vi är helt eniga med Malmö stad om principen att de som parkerar sin bil ska bära kostnaderna för detta och att boende och verksamma utan bil inte ska tvingas betala andras parkering, samt att detta ligger i linje med stadens mål om minskad miljö- och klimatpåverkan.

Under rubriken ”Finansiering av bilparkering” står det, något tvetydigt, att mobilitets- och parkeringsköp syftar till att täcka en del av investeringskostnaden så att den aktör som tillhandahåller en mobilitets- eller parkeringsanläggning inte ska behöva bära hela investeringskostnaden. Vidare står att ”Detta skapar en direkt koppling mellan nyttjande och kostnad och innebär att de som faktiskt äger och använder bil bär kostnaden för parkering, snarare än att den fördelas på bostads- eller verksamhetsprojektet vilket i sin tur påverkar hyran för en enskild boende eller verksamhet.”

Konsekvensen av parkeringsköp är dock den omvända, nämligen att det försvagar kopplingen mellan nyttjande och kostnad och att säkerställa att (en del av) kostnaden för parkering fördelas på bostads- och verksamhetsprojekt i sin helhet och i slutänden på enskilda individer, oberoende av deras individuella val av färdmedel. Det bör förtydligas att så är fallet och att parkerings- och mobilitetsköp är en lösning för att säkerställa att nya anläggningar kommer till stånd, som staden valt att tillämpa trots att det motverkar principen om att parkörerna ska bära alla kostnaderna för parkering. (8)

Med anledning av stadens ambition om att flytta över en större del av (på sikt hela?) kostnaden för parkering på parkörerna, viljan att öka nyttjandet av befintliga anläggningar, samt principen att använda utbudet av parkering som styrmedel för minskat bilinnehav och biltrafik **framstår det som motsägelsefullt att man inte valt att sänka minimaltalen till 0**. I centrala delar av Malmö hade detta kunnat göras utan krav på mobilitetsåtgärder då utbudet av både parkering, annan mobilitet och service redan är mycket god. I andra delar hade den nu föreslagna grundnivån på mobilitetsutbud kunnat kombineras med avskaffade minimaltalen för parkering. Det hade skapat ett större tryck på den parkering som finns, vilket i sin tur hade bidragit till att skapa högre betalningsvilja och bättre marknadsförutsättningar för tillhandahållande av såväl parkering som mobilitet, där efterfrågan finns. Det hade gett en större flexibilitet för fastighetsägarna att tillhandahålla parkering och mobilitet och gått ännu längre mot att uppnå de mål som Malmö stad har för transportsystemet och färdmedelsfördelningen i staden. (9)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ok.*
2. *Ok.*
3. *Ok.*
4. *Mobilitetsnormen är omarbetad jämfört med remissversionen. Inriktningen är mobilitetsåtgärder ska ses som en naturlig del i alla större nybyggnadsprojekt. Som ni anger finns större möjligheter att styra detta när staden äger marken. Men genom att, i nya detaljplaner, begränsa möjligheten till bilparkering på den egna fastigheten behöver byggaktören teckna antal om bilparkering i ett mobilitetsbus. Genom att göra det mer ekonomiskt förmånligt för byggaktören att lösa mobilitetsåtgärder än bilparkering så främjas*

mobilitetsåtgärder. Olika typer av implementering av mobilitetsköpet har studerats ska ske ska fördjupas när denna policy blir antagen.

5. *Detta är svårt att ställa som ett starkt krav då byggaktören/fastighetsägaren har ansvaret att lösa detta och kommunen därmed svårt att säga nej till parkeringslösningar som uppfyller policyns krav även om det inte är den mest önskvärda lösningen. Därmed är det en uppmuntring från staden. I bilagan "vidare arbete" anges även detta som en fördjupning som staden ska arbeta med efter antagen policy.*
6. *Se svar 4 och 5 ovan.*
7. *Tillhandahållande av mobilitet och parkering behöver fortsatt studeras i respektive projekt.*
8. *Texterna avseende kostnader är justerade. Inriktningen är att de som äger eller leasar en bil i större utsträckning ska stå för de egna parkeringskostnaderna. Inriktningen är vidare att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta. Detta begränsar möjligheten för parkeringsaktörer att ständigt utöka parkeringsköpet. Genom att inte överdimensionera antalet bilplatser så är förhoppningen att bilparkering ska bli mer självfinansierad på sikt. Att anordna mobilitetsbus är kostsamt och skulle vara svårt att få till utan att byggaktören som uppför mobilitetsbuset får ett startkapital, dvs parkeringsköp. Ambitionen är att policyn ska förändra detta över tid.*
9. *I enskilda pilotprojekt för mobilitet finns möjlighet att genomföra projektet utan krav på bilparkering i både Zon A och Zon B. Motkravet är dock att fler mobilitetsåtgärder inrättas och syftar till att hantera olika fastigheter och fastighetsägare på likartat sätt.*

Malmö centrala pensionärsråd

Allmänna synpunkter:

I inledningen noterar vi att målsättningen är att mobilitets- och parkeringslösningarna ska bidra till en stad som är jämlik, klimatsmart och att gestaltningen av stadsrummet håller en hög kvalitet. I policyn skapas förutsättningar för ett Malmö som bidrar till goda livsmiljöer, där resurser används klokt och där alla har möjlighet att delta i stadens liv oavsett förutsättningar. Barnperspektivet belyses inom flera områden men vi hittar inget om seniorer, pensionärer eller aktiva äldre medborgare. Det är särskilt viktigt att mobilitetspolitiken inkluderar äldre personer, som ofta har särskilda behov vad gäller tillgänglighet, trygghet och enkelhet i vardagsresandet. (1)

Positiva inslag:

Policyns mål om att alla ska kunna ta sig fram i staden oavsett funktionsförmåga är i linje med CPRs värderingar. För oss äldre är det viktigt att kunna delta i samhället och nå de platser vi vill besöka. Vi tror att de presenterade lösningarna om parkeringsnormer, mobilitetshus, delningsfordon och gemensamma anläggningar knutna till ett sammanhängande system "dörr till dörr" kan vara till nytta. Många äldre kan inte använda cykel men klarar sig med bil i det dagliga livet. Vi hoppas därför att utbudet av olika slag av parkeringsplatser underlättar när äldre tar sig från dörr till dörr. (2)

Synpunkter:

CPR saknar en koppling till "Åldersvänliga städer". I den goda livsmiljön ska alla ingå, och vi saknar en text liknande den som finns i punkt 2.8 om barns fria rörlighet. Även seniorer ska ha samma möjlighet att ta del av det offentliga rummet och vad som erbjuds. Gatumiljön bör anpassas till fler åtskilda gång/cykelbanor så alla får plats. Kollektivtrafiken ska prioriteras och delningsprincipen göras attraktiv för 65+. (3)

Digitala mobilitetstjänster: Om nya mobilitetstjänster kräver digital kompetens riskerar äldre att hamna utanför. Analoga alternativ bör alltid erbjudas. (4)

Cykelprioritering kontra gångtrafikanter: CPR ser en risk att cykelinfrastruktur kan skapa otrygga miljöer för äldre gångtrafikanter om den inte planeras med hänsyn. (5)

För att säkerställa att Malmö stads mobilitetspolitik är inkluderande och rättvis även för äldre, föreslår CPR:

- att äldreperspektivet integreras tydligt i planeringen (6)
- att mobilitetshus och parkeringslösningar görs tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet (7)
- att gångmiljöer prioriteras och görs trygga (8)
- att analoga alternativ till digitala tjänster säkerställs (9)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Äldreperspektivet hanteras inte separat utan ingår i jämlikhetsbegreppet. Policyn har fokus på jämlikhet i planeringen och invånarnas fria rörlighet med hållbar mobilitet. Syftet är vidare att generellt minska bilparkering och bilanvändande och på detta sätt bland annat skapa bättre förutsättningar för dem som verkligen är i behov av egen bil. Ökade mobilitetsåtgärder i nybyggnadsprojekt skapar också möjligheter för alla invånare, inklusive äldre, att transportera sig utan egen bil.*
2. *Se kommentar nummer 1 ovan.*
3. *Texten kring barns fria rörlighet är utvecklad så att den inkluderar alla invånare.*
4. *Policyn betonar att det behöver finnas olika men likvärdiga mobilitetstjänster anpassade utifrån människors olika behov.*
5. *För själva resan och dess infrastruktur hänvisas Malmös översiktsplan och TROMP.*
6. *Äldreperspektivet ska alltid beaktas och ingår i jämlikhetsbegreppet vilket genomsyrar hela policyn.*
7. *Mobilitetshus och andra parkeringslösningar ska utformas tillgängliga, trygga och säkra.*
8. *För själva resan och dess infrastruktur hänvisas Malmös översiktsplan och TROMP.*
9. *Policyn betonar att det behöver finnas olika men likvärdiga mobilitetstjänster anpassade utifrån människors olika behov.*

Arbetsmarknad och- socialnämnden

Yttrande:

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser fördelar med policyns övergripande intention att minska bilberoendet och verka för lugnare och tryggare trafik. Det är viktigt så att Malmöbor, oavsett ålder eller rörelseförmåga, ska kunna nyttja och ta del av staden.

Arbetsmarknads- och socialnämnden konstaterar att mobilitets- och parkeringslösningar, enligt policyn, ska bidra till att frigöra ytor för exempelvis bostäder, grönska, lek och möten. Nämnden framhåller att jämlik tillgång till grönområden och platser som möjliggör möten, rekreation och lek är särskilt viktigt för barn och vuxna som bor i socioekonomiskt svaga områden med hög trångboddhet. (1)

Nämnden bedömer att policyns förslag om att främja gång och cykling samt att tillgängliggöra bil- och cykelpooler och kollektivtrafik kan underlätta för Malmöborna att göra miljövänliga och hälsosamma val. (2)

Utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv bedömer nämnden att policyn kan bidra till att främja arbetspendling inom staden och till andra kommuner. Det kan göra det möjligt fler Malmöbor att ta del av arbetstillfällen lokalt och regionalt, vilket är av särskild betydelse för nämndens målgrupper. (3)

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar att policyn har ett tydligt tillgänglighetsperspektiv. Samtidigt framhåller nämnden vikten av att detta även genomsyrar genomförandet av policyns förslag och åtgärder, så att mobilitetslösningar görs tillgängliga och användbara för alla Malmöbor, oavsett ålder eller rörelseförmåga. (4)

Utifrån ett verksamhetsperspektiv lyfter arbetsmarknads- och socialnämnden vikten av att stadens mobilitets- och parkeringslösningar balanseras mot nämndens behov. Nämnden har verksamheter och boenden där biltransport är nödvändigt i uppdraget, och där behov kan uppstå med kort varsel samt på kvällar och helger. (5)

Utifrån ett beredskapsperspektiv betonar nämnden även att mobilitets- och parkeringslösningar behöver vara robusta för att kunna tillgodose verksamheternas behov i händelse av kris. (6)

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser möjligheter att delta i den typ av pilotprojekt som föreslås i policyn. Nämnden driver boenden där bilinnehavet är mycket begränsat. Nämnden ser därför dessa boenden som lämpliga för pilotprojekt som prövar innovativa mobilitetslösningar och möjliggör byggnation av fastigheter med färre bilparkeringar än vad som annars gäller. (7)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. OK.
2. OK.
3. OK.
4. *Noteras.*
5. *Vissa verksamheter och målgrupper ställer särskilda krav på hur parkering och angöring utformas. Dessa förutsättningar behöver beaktas i planering och dimensionering av mobilitets- och parkeringslösningar.*
6. OK.
1. *Noteras.*

Miljönämnden

Sammanfattning

Miljönämnden ställer sig positiv till förslaget till policy. Miljönämnden anser dock att det bör utredas i varje enskilt fall hur flexibelt ett mobilitetshus ska vara, då detta förutom att möjliggöra förändring över tid, även kan innebära dyrare byggnation och användning av mer material. Miljönämnden anser även att policyn är otydlig när det gäller hur bilägare i befintliga flerbostadshus ska erbjudas ökad tillgång till laddplatser. Utöver det anser miljönämnden att det bör göras några kompletteringar i policyn vad gäller utformning av cykelparkeringar samt hantering av skyfallsvatten.

Yttrande

Miljönämnden ställer sig positiv till förslaget till Policy för mobilitet och parkering. Som helhet bedöms förslagen bidra till fler resor som har mindre klimatpåverkan. Detta lär även frigöra plats för mer grönska och sociala ytor i staden. Miljönämnden har dock några specifika synpunkter.

- Flexibla mobilitetshus - Policyn förordar flexibla och/eller multifunktionella mobilitetshus. Ett flexibelt mobilitetshus är positivt då det möjliggör en förändring av användning över tid. Men ett flexibelt mobilitetshus innebär att byggnaden måste anpassas efter den mest känsliga eller mest utrymmeskrävande användningen som kan komma att placeras i byggnaden. Till exempel takhöjd på våningsplan i bottenvåningar och ventilation. Det kan innebära en ökad kostnad och därmed lägre incitament att bygga mobilitetshus. Anpassningen till flexibilitet kan även innebära att mer material måste användas vilket ger större klimatpåverkan. Miljönämnden anser att det i varje enskilt fall bör utredas vad som ger störst nytta. (1)
- Laddplatser för flerbostadshus - Policyn lyfter att laddinfrastruktur ska vara tillgänglig för alla som behöver i staden och att fokus bör vara på att möjliggöra laddning för de drygt 58 000 hushåll i Malmö med bil i flerbostadshus. Samtidigt är policyn tydlig med att laddinfrastruktur ska etableras på kvarteretsmark.
I kapitlet Konsekvenser konstaterar policyn att omställningen riskerar att gå långsammare då laddning inte tillåts på allmän platsmark, särskilt för de som inte kan ladda hemma, det vill säga primärt hushållen i befintliga flerbostadshus. Under 5.3 Specialfall och förtydliganden under kapitlet Laddinfrastruktur nämns ett antal utgångspunkter för Malmös laddinfrastruktur. Men miljönämnden saknar ett resonemang kring hur målsättningen ska kunna uppnås och vilka ytterligare insatser som krävs. (2)

Lokalisering och generella utformningskrav

- För vanecyklisten är det ofta bekvämare att ha sin cykel utomhus och väderskyddat än inomhus i ett ofta lite mer otillgängligt rum. Miljönämnden anser därför att utomhus väderskyddat även ska finnas i riktlinjerna för vanecyklisten, under förutsättning att gården är tillräckligt stor för att även rymma sociala ytor och grönska. (3)
- Plats för lådcykel saknas i riktlinjerna för sällancyklisten, vilket bör läggas till. (4)
- Det bör förtydligas vad som menas med ”samtliga platser” för vanecyklisten och besöks- och ärendecyklisten. Det är ottydligt om varje p-plats ska kunna användas av lådcykel eller om varje område med p-platser för cykel ska ha platser som lådcykel kan använda. Om det är det förstnämnda anser miljönämnden att det bör utredas om det inte innebär att större yta måste upptas av cykelparkering på bekostnad av annan gårdsmiljö, då lådcyklar är avsevärt längre och bredare och behöver mer friyta bakom cykeln. (5)

Lokalisering och generella utformningskrav

- Parkeringsplatser erbjuder ytor som kan bidra till att hantera skyfallsvatten, genom till exempel nedsänkta ytor. Miljönämnden anser att det bör framgå av policyn. (6)

Övrigt

- Miljönämnden anser att Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030 bör vara med i illustrationen över styrdokument. (7)
- Miljönämnden anser att kopplingen mellan Malmö works och policyn bör tydliggöras. Malmö works presenteras i en faktaruta i policyn och det anges sedan att ett medlemskap i Malmö works är en del av mobilitetspaketet men medlemskapet adresseras inte under mobilitetsåtgärds paketet för verksamheter. (8)

- EFTER utkast: Någon om zonindelning och TROMP. VH, Nyhamnen zon A. (9)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ok att mildra upp det och bredda perspektivet*
2. *Se över tillsammans med FGK*
3. *Sett över begreppen vanecyklist och sällanecyklist.*
4. *Sett över begreppen vanecyklist och sällanecyklist.*
5. *Se över skrivning*
6. *Ok, kompletteras*
7. *Kompletteras*
8. *Kompletteras*
9. *Se svar till FGK*