



Datum

2020-01-20

Vår referens

Emelie Andersson

Nämndssekreterare

emelie.andersson5@malmo.se

## **Yttrande över remiss från kommunstyrelsens arbetsutskott om Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och- norm MN-2019-10247**

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsens arbetsutskott har översänt reviderat förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö till miljönämnden för yttrande. Kommunfullmäktige behandlade senast förslaget den 25 oktober 2018 och återremitterade då ärendet till kommunstyrelsen för en bredare förankring. Sedan dess har en bredare politisk förankring skett och förslaget reviderats. Miljönämnden anser att översänd antagandehandling på en övergripande nivå samspelar med övriga styrdokument i staden.

### **Förslag till beslut**

1. Miljönämnden svarar på kommunstyrelsens arbetsutskotts remiss enligt förvaltningens förslag till yttrande.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2020-01-22
- Bilaga 1 Antagandehandling – Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (reviderat förslag efter återremiss)
- Bilaga 2 Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (förslag per 180528)
- Bilaga 3 Sammanställning över ändringar
- Bilaga 4 Beslut KSAU 191202 §657

### **Beslutsplanering**

Miljönämnden, 2020-02-18

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Ärendet**

I Malmö stads budget för 2015 gavs stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden, miljönämnden och Parkering Malmö i uppdrag att tillsammans göra en genomgripande översyn av kommunens samlade parkeringspolitik. En projektgrupp med deltagare från nämnda förvaltningar och Parkering Malmö har genomfört uppdraget och utarbetat ett förslag till ny policy och norm.

Den 29 januari 2018 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att ett förslag till ny parkeringspolicy och -norm skulle remissbehandlas. Efter remissbehandlingen omarbetades förslaget utifrån inkomna synpunkter. När förslaget till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö behandlades i kommunfullmäktige den 30 augusti 2018 bordlades ärendet. När fullmäktige behandlade förslaget den 25 oktober 2018 återremitterades ärendet till kommunstyrelsen för en bredare förankring. Sedan dess har en bredare politisk förankring skett och förslaget reviderats.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har nu översänt reviderat förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö till miljönämnden för yttrande. Miljönämndens yttrande ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast 2020-02-28.

### **Bakgrund**

Miljönämnden yttrade sig i ärendet 2018-03-20 §47. Efter den första remissrundan omarbetades policyförslaget varpå miljönämnden 2018-06-14 §86 ställde sig bakom förslaget i sin helhet.

### **Huvuddragen i förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö**

Förslaget kan ses som en fortsättning på den policy som började gälla 2010. Syftet är att policyn ska säkerställa att parkering anordnas i enlighet med plan- och bygglagen och att bidra till att ordna trafiken på allmän plats. Syftet är också att bidra till förändrad färdmedelsfördelning enligt stadens trafik- och mobilitetsplan, att ge en mer effektiv markanvändning samt bidra till lägre byggkostnader och bättre förutsättningar för näringslivet.

Den parkeringsnorm som presenteras i policyförslaget är, liksom rådande norm, flexibel, vilket innebär att fastighetsägaren kan minska parkeringsbehovet knutet till en viss fastighet genom så kallade mobilitetsåtgärder vilka främjar alternativa färdmedel och minskar både de kostnader och den yta som parkeringsplatser tar i anspråk. Exempel på mobilitetsåtgärder som kan reducera bilplatsbehovet kan vara tillhandahållande av bilpool, cykelpool, cykelservice och kollektivtrafikkort.

Test av mobilitetsköp lyfts som ett alternativ vid de tillfällen när fastighetsägaren inte kan lösa parkeringsbehovet knutet till en viss fastighet. Fastighetsägaren kan då medges bygglov genom att avtala med Malmö stad om att avsätta medel för varje bilplats som inte kan tillhandahållas. Medlen är tänkta att användas till ”åtgärder som långsiktigt förbättrar den hållbara mobiliteten i Malmö stad” (s. 11).

### **Förändringar i förhållande till tidigare förslag**

De förändringar som utförts i föreliggande förslag är:

- Rättelser och redaktionella ändringar samt förtydliganden av begrepp och resonemang.
- Begreppet flexibel norm utvecklas och nivåer för mobilitetsåtgärder specificeras och förklaras.
- Mobilitetsköp uttrycks som ett försök vilket ska utvärderas 2 år efter policyns antagande, snarare än att det lanseras i och med policyns antagande.
- Normtalen för korttidsparkering till förskola är höjda med 0,2 bilplatser per 20 barn i zonerna 1, 2 och 3.
- Begränsning av max gångavstånd mellan korttidsparkering och förskola har ändrats från 150 till 100 meter.

## Förvaltningens förslag till yttrande

### Sammanfattande synpunkter

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

### Mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp

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

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

### Laddinfrastruktur

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

Den 10 mars 2020 kommer nya krav på laddinfrastruktur för elfordon vid bostadshus och lokalbyggnader att införas som ett tekniskt egenskapskrav i Plan- och bygglagen. Detta görs som ett led i att anpassa svensk lagstiftning till EU:s energiprestandadirektiv. På sidan 27 i remitterat policyförslag står att läsa att fastighetsägare uppmuntras att förbereda för och installera laddning av fordon på parkeringsplatserna inom fastigheten, och att rekommendationen är att minst 20 procent av platserna i ett projekt förbereds för eldrift. På sidan 32 står att rekommendationen är att minst 15 procent av bilplatserna i ett projekt ska vara förberedda för eldrift och att minst 5 procent av bilplatserna initialt ska installeras med laddmöjlighet. I Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö finns inte dessa andelar angivna.

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

parkeringsplatser på byggnadernas tomt, vilket innebär att det inte ställs några krav på laddinfrastruktur i icke uppvärmda, fristående, parkeringshus.

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

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

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

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

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

#### **Övrigt**

Procent och %-tecken används inkonsekvent i policyförslaget.

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

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

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

#### **Barnkonventionen**

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

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

Förslaget har utarbetats av Emelie Andersson, nämndsekreterare  
Samråd har skett med Anna Lindblad, projektledare, och Lotta Hansson, projektsekreterare, på  
enheten för klimat och energi.

**Ansvariga**

Rebecka Persson  
Miljödirektör

Sofie Holmkvist  
Enhetschef  
Enheten för kansli- och juridik