



Datum
2022-02-11
Vår referens
Malin Melin
Utredare
malin.e.melin@malmö.se

Tjänsteskrivelse

Uppdrag budget 2020 – Utveckla en "låt bilen stanna hemma"-lösning för Malmöborna TN-2020-1432

Sammanfattning

Budgetuppdraget syftar till att underlätta för Malmöbor att lämna bilen hemma till förmån för andra färdmedel. Inom detta uppdrag har huvudfokus varit parkering på gatumark. Olika parkeringsalternativ har utretts, samtidigt som nya parallella uppdrag pågår på temat alternativ till bilresor i Malmö. Fortsatt arbete med hållbart resande pågår i andra projekt på förvaltningen.

Förvaltningen bedömer det som att budgetuppdraget därmed är slutfört. Övergångstaxa vid boendeparkering och pågående arbete med mobilitetsappar har till övervägande del hanterat vad avsågs att lösas i budgetuppdraget "låt bilen stanna hemma".

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att anse uppdraget om att se över möjligheten till ökat nyttjandet av boendeparkering slutfört

att anse uppdraget om boendeparkering kopplat till hållbart resande vara slutfört med hänvisning till förvaltningens medverkan i miljöförvaltningens pågående projekt mobilitetsnoder, samt medverkan i Skånetrafikens utveckling av en MaaS-app.

Beslutsunderlag

- Bilaga TN-2020-1432
- G-Tjänsteskrivelse TN 220329 Uppdrag 2020 - Utveckla en "låt bilen stanna hemma" - lösning för Malmöborna

Beslutsplanering

Tekniska nämndens arbetsutskott 2020-05-05

Tekniska nämnden 2020-12-15

Tekniska nämnden 2022-01-25

Tekniska nämnden 2022-03-29

Inledning

Tekniska nämnden beslutade i samband med att budget för 2020 antogs, att ge förvaltningen i

uppdrag att utveckla en ”låt bilen stanna hemma-lösning” för Malmöborna. Uppdraget tolkades och redovisades skriftligt till TNAU den 5 maj 2020 med uppdragsformuleringen:

att undersöka en lösning för att öka nyttjandet av boendeparkeringen samt se över möjligheten att koppla boendeparkering till val av annat hållbart resande.

Under pågående utredning med en lösning för ”att låta bilen stanna hemma” har tre parallella uppdrag tilldelats förvaltningen. Dessa tre arbeten återspeglar vad som var syftet med uppdraget om att låta bilen stanna hemma. De parallella uppdragen behandlade:

- Nämndinitiativ från Socialdemokraterna och Liberalerna om att införa en 30-dagars övergångstaxa för gatuparkering för boende i fastigheter byggda med parkeringsnorm (TN-2021-1015).
- Uppdrag budget 2020 – Utredning av mobilitetshus i samarbete med Parkering Malmö (TN-2020-1024).
- Budgetuppdrag 2021 – Utredning av förutsättningar för mobilitetsapp (TN-2021-238).

Under arbetet med förevarande budgetuppdrag lade S och L således ett nämndinitiativ om att skapa en övergångstaxa för bostäder uppförda efter p-norm (TN-2021-1015) i områden som fått en ny parkeringstaxa. För att inte undergräva plan- och bygglagen och stadens beslutade policy och norm för mobilitet och parkering, beslutade tekniska nämnden 21-05-25 att införa en övergångstaxa med villkor utformade för att inte konkurrera med parkering på tomtmark. Syftet var att underlätta för boende genom att skapa tid för anpassning till de nya regleringsförhållandena. Övergångstaxan verkställdes under september 2021 och ger fler Malmöbor möjlighet att se över sitt bilanvändande på kort och lång sikt till förmån för andra transportmedel.

Öka nyttjandet av boendeparkering

Lagstiftningen utgår från att parkering i första hand ska ske på kvartermark – vad som i trafiksammanhang anges som tomtmark. Det är fastighetsägarens ansvar att lösa det behov av parkering som fastighetens användning ger upphov till vid ny-, om- och tillbyggnader som kräver bygglov. Detta framgår av plan- och bygglagen (PBL). Detta framhölls också i riksdagens förarbete i samband med införande av möjlighet till boendeparkering. Regeringspropositionen har namnet ”om boende- och nyttoparkering på gatumark” (Prop. 1984/85:14). Där anges bland annat att (sidan 9 propositionen):

”Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas.

Som jag tidigare nämnde ställs i såväl byggnadsstadgan som PBL-förslaget krav på att tomtägare i viss utsträckning skall anordna utrymme för parkering. Boendeparkering innebär naturligtvis en viss risk för att denna huvudprincip i plan- och trafikpolitiken rubbas.”

En boendeparkering på gatumark innebär oavsett vilket aldrig garanterad ledig yta att parkera på. Enkel tillgång på parkeringsmöjligheter vid bostaden och målpunkten har i flera forskningsstudier visat sig vara det som bäst prognosticerar bilanvändning kontra hållbara färdmedel, särskilt i tätare bebyggelse.¹ Det är således inte främst billigare parkeringsavgifter som får bilisten att ställa bilen till förmån för andra transportmedel i den täta staden.

¹ Läs ex. mer här: [Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour - ScienceDirect](#)

Kommunen kan inte bedriva offentligrättslig parkering på allmän platsmark på sådant sätt att kommunen konkurrerar med civilrättslig parkering på tomtmark. Kommunens avgiftssättning regleras genom Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Denna lags avsikt är att en kommun får, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Förvaltningen föreslår tekniska nämnden att någon ytterligare subventionering inte införs utöver den antagna övergångstaxa som redan finns beslutad (TN-2021-1015). Lagstiftning och förarbeten utgår från att fastighetsägaren ska ansvara för att lösa parkeringsfrågan på tomtmark. Tekniska nämnden bör å sin sida fortsätta att stödja arbetet med att förbättra den allmänna platsmarken genom att förbättra de mer yteffektiva och hållbara transportmedlen. Exempel på detta är stadens satsningar på storstadspaketet och nya MaaS-lösningar (läs mer under sista rubriken), så att bilen kan stanna hemma genom andra åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för individen.

Enligt parkeringspolicyn som beslutades av kommunfullmäktige under 2020, ska gatumarken kosta mer eller samma som parkeringen på kvartersmark. Avgiften för gatuparkering vid nyare bostadsområden ska inte understiga priset för en tomtmarksparkering för att undvika överflyttningseffekter. I parkeringspolicyn står under syfte och mål: ”att bidra till en förändrad färdmedelsfördelning, lägre byggkostnader, bättre förutsättningar för näringsliv och en effektivare markanvändning.” I bygglovsprocessen krävs alltid ett minimum platser, finns det en marknad för fler parkeringar har byggaktören möjlighet att uppföra fler platser än normen. Parkörer betalar dock sällan den faktiska kostnaden för sin parkeringsplats. I nybyggnadsområden kan det ibland uppstå en obalans mellan färdigställda bostäder och tillgängliga parkeringar men efterhand som områden, exempelvis Limhamns sjöstad, färdigställs så minskar synpunkterna om brist på parkeringen.

Sammantaget kan det konstateras att subventionera gatumarkstaxan för boende i områden uppförda med p-norm skulle underminera plan- och bygglovsarbetet i stadsbyggnadsnämnden och dessutom konkurrera med avgiftspriser för parkering på tomtmark. Malmö växer och förtätas, då blir konkurrensen om ytor större, och detta gäller även gatumark. Och som ovan beskrivet finns effektivare metoder för att påverka färdmedelsfördelningen inom en stad som bebyggelseplanering, satsning på kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster, än att subventionera parkering på stadens gemensamma ytor.

Boendes möjligheter till hållbart resande

Det finns andra möjligheter att arbeta med parkering på tomtmark än på gatumark när det kommer till boende, taxor och subventioner. På området Brunshög intill spårvägen i Lunds kommun har de i väntan på exploatering av tomtmark utvecklat en rabattkonstruktion, där avgiften för fordonsparkering rabatteras när färden kopplas till fortsatt resa med Skånetrafiken. Parkeringsplatsen på Brunshög är enbart avsedd för pendlare med en giltig färdbiljett hos Skånetrafiken. Dygnstaxan ligger på 10 kr per dygn, i syfte att locka bilister att använda spårvagnen in till centrum. Malmö har sedan 2019 en liknande plats i Svågertorp, dock på gatumark med de begränsningar som det innebär. Parkering på gatumark har inte möjlighet att styra användningen mot specifika målgrupper som kollektivtrafikresenärer. De vanliga tids- och avgiftsregleringarna gäller för alla. I Svågertorp gäller en lågtaxa om 1 kr per timmen, vilket för en arbetsdag blir 9–10 kr.

Fastighets- och gatukontoret utredde tidigare möjligheten att rabattera parkeringsbiljetten för den som har en Skånetrafikbiljett, men fann inte att denna typ av lösning fungerar på gatumark. På parkering på tomtmark där kommunen genom Parkering Malmö eller fastighetsavdelningen på fastighets- och gatukontoret äger marken finns andra juridiska möjligheter. På tomtmark gäller annan lagstiftning som ger andra möjligheter till att reglera parkering och subventionera vissa målgrupper. Dock finns få möjliga outnyttjade tomter i Malmö stads ägo i kollektivtrafikhära stråk att nyttja i syfte att locka fler bilister till kollektivtrafiken.

Övriga stödjande uppdrag

Nya möjligheter att se över hela resan kan uppstå med uppdragen om att omvandla parkeringshus till mobilitetshus och att etablera mobilitetszoner och ett ekosystem för mobilitet i Malmö. Dessa uppdrag samordnas även med två andra projekt där förvaltningen medverkar: Miljöförvaltningens projekt Mobilitetsnoder, delfinansierat av Energimyndigheten, samt utvecklingsprojektet MaaS i Skåne (MiS). Skånetrafiken är huvudaktör i MiS-projektet som handlar om att ta fram och testa en MaaS-lösning² i Skåne, i detta fall genom Skånetrafikens app.

Tillsammans med de olika strategierna som finns i den nya parkeringspolicyn kommer troligen fler mobilitetslösningar att arbetas fram under kommande år. Inom budgetuppdraget ”låta bilen stanna hemma” har huvudfokus därför legat på att se över olika alternativ till boendes parkering på gatumark. Förvaltningen gör bedömningen att övergångstaxan på gatumark möjliggjorde det som avsågs att lösas i budgetuppdraget om boendeparkering. Fler mobilitetslösningar är under uppbyggnad i andra uppdrag inom kommunen och med Region Skåne. Förvaltningen föreslår därför nämnden att förklara budgetuppdraget om att undersöka hur bilen kan stanna hemma utrett och därmed slutfört.

Ansvariga

Andy Roberts Avdelningschef
Anna Bertilson Direktör

² MaaS (Mobility as a Service) handlar om att samla alla mobilitetstjänster såsom exempelvis bilpool, hyrcyklar, elsparkcyklar, parkering i en app där du kan planera, boka och betala för alla resor.