



Datum  
2020-01-30  
Adress  
August Palms plats 1  
Diarienummer  
SBN-2020-2

## Yttrande

Till  
Tekniska nämndens  
trafikutskott

### **Remiss från tekniska nämndens trafikutskott - Malmöinitiativet - klagomål angående införandet av boendeparkering på Limhamn TN-2019-3413**

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Tekniska nämndens trafikutskott och fastighets- och gatukontoret har presenterat ett mycket bra och pedagogiskt förvaltad underlag, som bara rättas och kommenteras ytterligare i detaljer. Stadsbyggnadsnämnden kan bidra med några kommentarer utifrån den historiska och nuvarande stadsplaneringen i Limhamn, specifikt hamnområdet, och inriktning i pågående arbete med ny policy och norm för parkering och mobilitet.

#### **Yttrande**

Stadsbyggnadsnämnden vill inledningsvis notera att underlaget utgör en mycket grundlig och pedagogiskt förvaltad utredning och ett bra förslag till svar på det aktuella Malmöinitiativet. Underlaget förklarar de flesta vinklar på de problem med parkering som upplevs. Det lägger även fram lösningar på problemet, inklusive avgiftssättningens och boendeparkeringsystemets roll i det.

Nämnden har inte så mycket att anmärka på i det befintliga underlaget, annat än en mindre korrigerande i sak. I avsnittet ”Behov av ett ordnande av trafiken i Limhamn” (sidan 2) i trafikutskottets yttrande står ”Enligt PBL ska all parkering lösas på kvartersmark”. Det är inte korrekt. Plan- och bygglagen (PBL, SFS 2010:900, 9 §) anger följande:

*En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...]*

*4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon*

I 10 § förtydligas också att det som står ovan även gäller för bebyggd tomt. Innebörden är inte att parkeringen i förekommande fall ska ske på kvartersmark. Detaljplanen ska visserligen reglera parkeringslösningen, men den ska fysiskt lösas på eller *i närheten av* tomten. Parkeringslösningen behöver således inte ske på den egna fastigheten. Snarare finns det poänger med att samnyttja parkeringen för boende och andra ändamål i öppna parkeringsanläggningar, såsom parkeringshus.

Enligt gällande parkeringspolicy (Pr 3087, september 2010) och även förslag till ny *Policy och norm för parkering och mobilitet* (SBN 2018-06-07 § 205 samt KF 2018-08-30 § 193), beskrivs dock att parkering *i allt väsentligt* ska ske på kvartersmark. En central del i policyn är att fastighetsägaren ansvarar för att lösa parkeringen för fastighetens behov (men det behöver alltså inte nödvändigtvis vara på den egna fastigheten). Därför beslutar kommunen om en parkeringsnorm som gäller som krav när bygglov ska ges – det antal parkeringar som *minst* ska lösas av fastighetsägaren. För områden där det finns äldre bebyggelse, det vill säga områden som bebyggdes före det att systemet med parkeringsnormer infördes, kan möjligheten att införa boendeparkering övervägas. Detta för att möta en parkeringsefterfrågan och i syfte att ordna trafiken. En naturlig följd av att införa boendeparkering blir att införa en taxa för bilparkering och att differentiera den beroende på användning. Stadsbyggnadsnämnden bedömer, att döma av det presenterade underlaget, att det har varit rätt beslut av tekniska nämnden att göra så på Limhamn.

Det tycks som att det i viss mån har rått en konkurrenssituation där boende men även besökare och pendlare till Limhamn har använt billig eller gratis gatuparkering och tillfällig markparkering för sina bilar. Det har varit en anledning att införa parkeringsavgifter på Limhamn. Det kan förväntas ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt och öka nyttjandegraden av fastighetsägarnas parkeringslösningar i enlighet med vad lagar och policy anger.

I det aktuella geografiska området, Limhamn, kan konstateras att bebyggelsen är från ett mycket varierat tidsintervall och med väldigt olika karaktär. Det kan vidare konstateras att pågående förtätning av bebyggelsen och omvandling av tidigare hamn- och industriområden till mestadels bostäder påverkar förutsättningarna för trafiken och för parkering av fordon. Konkurrensen om stadens värdefulla ytor ökar, och i stadsbyggandet blir man nödgad till att prioritera mellan olika användningsområden. Vid nybyggnation har aktuella normer för parkering tillämpats vid beslut om bygglov. Några större avvikelser mellan anvisade parkeringslösningar och verkligt utfall av lösningar går inte att hitta.

Vid en jämförelse av parkeringstalen och det rådande bilinnehavet i Limhamns hamnområde kan fastslås att parkeringsbehoven som helhet är täckta genom fastighetsägarnas parkeringslösningar, däribland underbyggda garage (gäller flerbostadshus i området men inte radhus) och även att mobilitetsåtgärder kompletterar och sänker bilinnehavet i de senare bostadsexploateringarna. Det kan finnas enskilda fastigheter där bilinnehavet är något högre än antalet bilparkeringar i fastigheten.

Man ska komma ihåg att även den större samlade omvandling som för närvarande pågår i Limhamns hamnområde har skett under en lång tid. De allra första exploateringarna gjordes enligt parkeringsnorm från 2003, men för den större delen av bebyggelsen har 2010 års norm tillämpats. Det är troligt att parkeringsnormerna kommer att ha hunnit förändras ännu en gång innan detta område, och kringliggande områden, byggs färdigt. Det visar på behovet att ständigt följa upp och justera rådande normsystem, och detta blir allt viktigare i en tid när nya mobilitetstjänster och lösningar växer fram i allt snabbare takt, och har allt större potential att påverka bilnehavet. Hur detta kan göras beskrivs i ovan nämnt förslag till ny policy och norm.

Vi vill understryka att det under denna tid hela tiden har gällt att fastighetsägaren vid bygglovgivning ansvarar för att lösa det parkeringsbehov som kan tänkas uppstå vid fastighetens användning. Fastighetsägare kan, om de finner det lämpligt och det i övrigt är förenligt med bygglovet, välja att lösa fler parkeringsplatser än vad som anges som minimum i bygglovet (parkeringsnormen är vad man kallar en miniminorm). Även om kommunen är ansvarig att hålla en allmän, övergripande parkeringsplanering, kan ansvaret att lösa enskild parkering inte skjutas över till kommunen. Väljer kommunen ändå att komplettera med parkering på allmän plats så behöver även de kostnader som är förknippade med det täckas av avgifter.

ordförande

.....  
Sofia Hedén  
.....

sekreterare

.....  
Kristina Andersson  
.....

#### **Särskilda yttranden**

Darko Simic (M), Göran Wiberg (M) och Mats Brogren (M) med instämmande av Peter Ahlström (M) och Petra Lundgren (M) har inkommit med ett särskilt yttrande, bilaga § 13a.

Anders Olin (SD), Åsa Ahnfeldt (SD) med instämmande av Stefan Claesson (SD) och Karin Ramsay (SD) har inkommit med ett särskilt yttrande, bilaga § 13b.