



Datum
2019-12-16

Yttrande

Diarienummer
TN-2019-3413

Till
Stadskontoret

Malmöinitiativet - klagomål angående införandet av boendeparkering på Limhamn EF20190100

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Ett malmöinitiativ har inkommit med synpunkter på ordnandet av parkering för boende i Gamla Limhamn och i Limhamns hamnområde. Nämndens svar är att parkering inom områdena är en konsekvens av att fler människor ska dela på det allmänna utrymmet. Krav har ställts i nybyggnadsområden i enlighet med stadens parkeringsnorm och Plan- och bygglagen. I äldre områden där parkeringsnorm inte fanns vid uppförandet, har det införts möjlighet för boende att ha biluppställning på den allmänna ytan genom boendeparkering. På centrala gator med högt tryck på korttidsparkering är det reglerat med endast avgift i syfte att skapa en hög rörelse på platserna som gynnar centrumaktiviteter.

Yttrande

Författaren till Malmöinitiativet önskar svar kring stadens agerande med att införa nya parkeringsregler i Limhamn, och anser vidare att lösningen inte är fullgod.

Förklaringen till den nya parkeringssituationen i delområdena Limhamns sjöstad och Gamla Limhamn måste både ses i en helhet, som var för sig. Även fastighetsägarens ansvar liksom kommunens parkeringsansvar måste delas upp, för att förstå helheten.

Tekniska nämndens svar

Limhamns hamnområde, som även inbegriper Ön, är ett område med modern bebyggelse som uppförts efter det att kommunen har haft en tydlig parkeringsnorm och parkeringspolicy. Då fastighetsägarna i den moderna bebyggelsen har huvudansvaret att ordna med parkering för de behov som uppstår, är det en fråga som stadsbyggnadsnämnden avgör.

Följande står att läsa i den tilläggsutredning som har gjorts inför de nya regleringarna i Gamla Limhamn:

Behov av ett ordnande av trafiken i Limhamn

Kommunen har enligt plan- och bygglagstiftningen (PBL) ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen. I detta övergripande ansvar ligger att utforma en parkeringspolitik och en parkeringsplanering för kommunen. Enligt PBL ska all parkering lösas på kvartersmark men kan genom trafiklagstiftningen kompletteras på allmän plats via de generella regler som finns eller lokala trafikföreskrifter.

Enligt Parkeringspolicy för Malmö, antagen av kommunfullmäktige september 2010, ska de parkeringsmöjligheter som finns längs gatorna inte användas för långtidsparkering. De ska i första hand användas för att stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden. I äldre bostadsområden, som byggdes då bilinnehavet var betydligt lägre, är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på. I sådana områden kan boendeparkering införas.

Tekniska nämnden har vid många tillfällen använt avgiftsbelagd parkering i kombination med boendeparkering, som en åtgärd för att ordna det stora parkeringstrycket i centrala Malmö. I mer perifera områden är trycket på parkering mindre och därför är behovet att ordna trafiken genom avgiftsbelagd parkering ofta inte lika tydligt. Förvaltningen bedömer att det finns skäl för det även i vissa mindre centrala delar av Malmö. Förtätningen av staden gör att behovet av ordnandet av trafiken genom parkeringsreglering uppstår allt längre ifrån centrum. Uppställningen av fordon och arbetsplatsparkering i stadens gator drar sig längre och längre ut.

Utbyggnaden av staden genom större exploateringsområden får också effekt på den omkringliggande parkeringssituationen. Användandet av p-norm i exploateringsområden innebär att fastighetsägarna åläggs ett ansvar att ordna ett minimum antal parkeringsplatser till fastigheten. När gatorna omkring exploateringsområdet är oreglerade väljer många av de nyinflyttade att parkera på dessa gator istället för i de egna garagen. Om inte parkeringsreglering på gatorna i anslutning till exploateringar anpassas kan plan- och bygglagens skrivningar gällande fastighetsägarens ansvar för parkering urholkas.

Exploateringsområden kring Ön och Limhamns sjöstad innebär att cirka 4 000 lägenheter/bostäder kommer att byggas i området. I dessa exploateringsområden kommer det att finnas mycket begränsad möjlighet till parkering på allmän plats. Under pågående exploatering har konsekvensen redan blivit att många väljer att parkera utanför exploateringsområdets gränser, på gator med befintlig bebyggelse för boende där det idag är fritt att parkera. (se tidigare genomförd utredning för Limhamn, bifogas).

Delar av gamla Limhamn har en tydlig centrumkaraktär som lockar besökare från hela staden. Samtidigt har många av de boende i denna äldre stadsdel inte möjlighet att parkera på den egna kvartersmarken. Detta kopplat till förtätning samt uppkomsten av exploateringsområden i den direkta närheten skapar ett behov av att ordna trafiken. Som tidigare nämnt enligt PBL, är det kommunen som har det övergripande ansvaret för

parkeringen samtidigt som fastighetsägarna ansvarar för att ordna det direkta parkeringsbehovet på egen mark. Detta innebär att kommunen måste kunna reglera i anslutning till exploateringsområden för att säkerställa att plan- och bygglagens intentioner uppfylls.

En stadsdel som Limhamn som växer och förtätas innebär att fler människor ska samsas på samma ytor och gator. Flera olika åtgärder krävs för att kunna ha en fungerande stad. En åtgärd är att ordna trafiken genom effektiv reglering av stadens gator. Med anledningen av ökad befolkning med ökad trafik som följd och därmed en ökad konkurrens om den allmänna platsen som är begränsad, som exempelvis parkering på gatumark, krävs numera åtgärder för en god tillgång till parkeringen på gatumark inom området.

Motivering till avgiftsbelagd parkering i Limhamn

Avgift nyttjas för att få omsättning på de fordon som parkerar i syfte att främst säkerställa möjligheterna till korttidsparkering. Lång kommunal erfarenhet samt utredningar i denna fråga (se bland annat genomförd utredning av delområde Davidshall, bifogas) visar att en korrekt vald taxa tenderar att hålla parkeringen till korttid, under två timmar. Positivt med denna typ av reglering är att den också ger möjlighet för den som har behov av ännu lite längre tid.

Parkeringsavgift är en reglering som i grunden skapar hög omsättning och lediga platser. Det ger även möjligheten till en mer mångfacetterad användning av gatan eftersom parkören har möjligheten att parkera en längre tid vid behov. En korrekt taxenivå uppmuntrar också parkörer till att i första hand välja parkering på kvartermark där det är möjligt (ordnar trafiken och uppnår syftet enligt PBL). Parkeringsavgifter leder på så vis till en ökad rotation.

Avgift dygnet runt, som kan vara differentierad under ett dygn beroende på behov, är en reglering som gynnar de flesta i detta område. En dygnet runt taxa får parkören att tänka efter utifrån behovet samtidigt som det ger en möjlighet, oavsett behov av lång eller kort uppställningstid, att parkera på gatan då det alltid finns plats oavsett tid på dygnet. Den föreslagna avgiften innebär att besöksparkering och parkering för boende inom området gynnas framför annan parkering, som exempelvis arbetsplatsparkering. En differentierad dygnstaxa innebär i detta fall en högre avgift dagtid då fler påverkar framkomlighet och tillgänglighet till fastigheter längs gatorna där avgiften dagtid nyttjas främst för att stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden.

Avgiften är lägre kvälls- och nattetid då påverkan inte är lika hög som dagtid men är också att räkna som ett sätt att ordna trafiken för att se till helheten för området. Detta med anledning av att påverkan från förtätning och omkringliggande exploatering är som störst under denna tid. På så vis gynnas boende inom området under denna tid då plats skapas och frigörs för deras behov. Vid införande av boendeparkering skapas ytterligare incitament genom att parkeringsplatser reserveras i området och på så vis underlättar för dem som bor i området att parkera inom detta område.

Att reglera med parkeringsskiva inom Limhamn är i jämförelse med avgift en mindre flexibel parkeringsreglering för att möta de olika behov som finns. Den erbjuder inte samma möjlighet till längre uppställningstid, vilket negativt påverkar de parkörer som har behov av att stå en längre tid i gatan när alternativ saknas på kvartersmark.

Ordförande

Andreas Schönström (S)

Nämndsekreterare

Philip Lee