

Tid Torsdagen den 11 juni 2015, kl 17.00 – 17.15
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 22 juni 2015

Jan Valeskog

Joakim Larsson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Jan Valeskog (S) ordföranden

Joakim Larsson (M) vice ordförande

Elin Olsson (MP)

Rikard Warlenius (V)

Monika Lozancic (M)

Torbjörn Erbe (M)

Alexandra Östback (M)

Mattias Keresztesi (M)

Madeleine Sjöstedt (FP)

Tjänstgörande ersättare:

Lars Arell (S)

för Margareta Stavling (S)

Anny Sandgren (S)

för Anders Göransson (S)

Birger Kato (S)

för Maria-Elsa Salvo (S)

Anna Bäcklund (MP)

för Lennart Tonell (MP)

Ersättare:

Anna Forssell (S)

Veronica Eriksson (MP)

Anders Toll (M)

§§ 10-21

Jihad Adlouni (M)

Markus Berensson (C)

Maurice Forslund (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Håkan Falk, Jenni Almgren, Marita Anheim, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten Frumerie, Gunnar Jensen, Daniel C Mård, Joel Sand och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Oskar Lavelid och personalföreträdaren Luis Lopez för §§ 1-8.

§ 21**Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad**

Dnr E2015-00923

Bordlagt den 21 maj 2015 pkt. 34

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Elin Olsson m.fl. (MP) och Rikard Warlenius (V):

- 1 Exploateringsnämnden godkänner i huvudsak förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att grundintervallet skall utökas till 0,3-0,6 och att närhet till tunnelbana ska värderas högre under lägesbaserat p-tal, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
- 3 Exploateringsnämnden beslutar att modellens effekter löpande ska utvärderas.
- 4 Exploateringsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.
- 5 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Den föreslagna p-talstrategin stämmer väl överens med majoritetens ambitioner om en klimatsmart stad. Målsättningen med strategin är att minska behovet av bil i nyproducerade lägenheter. I strategin tas bland annat hänsyn till geografiskt läge, lägenhetsstorlek och närhet till kollektivtrafik, samt incitament skapas för byggherren att införa mobilitetstjänster så som cykelinfrastruktur och bilpooler.

I direkt anslutning till tunnelbana i den centrala stadens utvidgning är det av extra stor vikt att mark kan nyttjas resurssnålt och effektivt. Grundintervallet skall därför börja på 0,3 för att under det lägesbaserade parkeringstalet kunna värdera just närhet till tunnelbana i den centrala staden och dess utvidgning högre.

Det är viktigt att modellen fortlöpande följs upp i syfte att se till att effekten blir den avsedda.

I utvärderingen ska incitamenten för mobilitetstjänsterna utvärderas och rabattnivåerna vid behov kunna justeras.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 20 maj 2015. I

tjänsteutlåtandet föreslås att nämnden beslutar:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner för egen del redovisningen och förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal vid nyproduktion.
- 2 Exploateringsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Elin Olsson m.fl. (MP) och Rikard Warlenius (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Madeleine Sjöstedt (FP) föreslår följande:
 - 1 Exploateringsnämnden godkänner delvis kontorets förslag.
 - 2 Grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4 - 0,7.
 - 3 Större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
 - 4 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att staden har arbetat fram riktlinjer för nya p-normer som är både transparenta och förutsägbara. Förhoppningsvis kommer de nya p-normerna att leda till att p-talen bättre motsvarar det faktiska behovet samt att genomförbarheten för vissa projekt blir bättre. Med tanke på den mycket ansträngda parkeringssituationen i vissa delar av staden anser vi dock att det generella grundintervallet är väl snävt tilltaget. Enligt vår mening bör det därför sättas till 0,4 - 0,7. Vidare anser vi att det projektspecifika parkeringstalet bör få större genomslagskraft. Om exempelvis endast små lägenheter byggs på en fastighet bör en minskning av intervallet kunna vara exempelvis 50 procent istället för föreslagna 30 procent. Det bör också övervägas om projekt med en övervägande andel stora lägenheter och med ett perifert

läge till kollektivtrafiken bör kunna öka sitt intervall med mer än föreslagna 20 procent.

Vi instämmer i förvaltningens resonemang om att modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för stora och små lägenheter, där det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter. Det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning, men att de samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Vi understryker därför vikten av att avsteg från modellen ska vara möjligt att göra, i samförstånd mellan staden och exploatören. Sammantaget innebär detta såväl en mer konkret som mer flexibel modell för exploatörer att utgå ifrån, vilket är en nödvändighet för att hålla nere produktionskostnaderna.

Beslutsgång

Ordföranden Jan Valeskog (S) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Elin Olsson m.fl. (MP) och Rikard Warlenius (V).

Reservation

Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Madeleine Sjöstedt (FP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersätтарыttrande

Ersätтарыttrande lämnas av Markus Berensson (C) enligt följande:

Under förra mandatperioden initierade Centerpartiet en utredning om hur parkeringsnormen kan ersättas med Gröna p-tal. Genom Gröna p-tal kan staden både minska kostnaden på bostäder och reducera bilbehovet i hela Stockholm genom en bättre och grönare infrastruktur.

Parkeringsplatser är en av stadens viktigaste, men mest ljusskygga beståndsdelar. Var, hur och i vilken omfattning parkeringsplatser byggs har en enorm inverkan på hur Stockholm utvecklas. De tar upp dyrbar plats i täta stadsmiljöer, de bidrar till trängsel genom att alstra bilresor, de påverkar i stor utsträckning vilket färdmedel människor väljer, de motverkar förtätning och de är ofantligt dyra att anlägga med en genomsnittskostnad på 350 000 kronor. Det är därför väldigt glädjande att en av Centerpartiets stora reformer under den förra mandatperioden nu ser ut att bli verklighet.

Centerpartiets förslag att parkeringsnormen ersätts med Gröna p-tal är viktigt av fler skäl. Dels handlar det om att skapa

hållbara alternativ till bilen, exempelvis genom bilpooler och cykelparkeringar. Dels handlar det om att bygga fler bostäder på samma yta och dels handlar det om att minska kostnaderna för bostadsbyggandet.

Centerpartiet är väldigt positiva till förslagen i utredningen. Istället för att staden fyrkantigt beordrar byggföretag att anlägga ett visst antal parkeringsplatser förslås nu byggföretag istället få rusta hus med positiva mobilitetstjänster som attraktiva cykelrum i markplan, bilpoolsmedlemskap, lådcykelpool, smarta lastrum för hemleveranser, sponsring av SL-kort etc.

Maurice Forslund (KD) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Madeleine Sjöstedt (FP).

Vid protokollet
Joel Sand

Rätt utdraget intygar:
