

Tid Torsdagen den 20 augusti 2015 kl 16.05 – 16.20
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Tisdagen den 1 september 2015

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Anna Wedenlid (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Lorena Delgado (V)

Bo Arkelsten (M)

Peter Jönsson (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (FP)

Karin Erlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Ersättare:

Martin Engman (S)

Maja Zachrisson (S)

Roland Eliasson (S)

Petra Schagerholm (MP)

Viveca Wallqvist (MP)

Zakarias Zouhir (V)

Malin Ericson (Fi)

Andreas Lundin (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (FP)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Karin

Dahkal, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias

Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11

samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

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

Dnr T2015-00933

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Lorena Delgado (V) och Karin Ernlund (C):

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.
- 2 Trafiknämnden 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 Trafiknämnden beslutar att modellens effekter löpande ska utvärderas.
- 4 Trafiknämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.
- 5 Trafiknämnden 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 bilpools.

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

Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 20 maj 2015. Kontoren föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

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

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Lorena Delgado (V) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis godkänna förslaget.
 - 2 Att grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4 - 0,7.
 - 3 Att större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
 - 4 Att därutöver anföra:

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, och 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.

- 3) Patrik Silverudd (FP) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Lorena Delgado (V) och Karin Ernlund (C).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Patrik Silverudd (FP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorens gemensamma förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (FP) enligt följande:

I dagsläget finns det en lång rad områden framför allt i innerstaden med en mycket ansträngd parkeringssituation. Ska vi bli fler Stockholmare måste bilarna bli färre i framtiden. Ska bussar, spårvagnar, cyklar och andra mer miljövänliga transporter komma fram på ett effektivt sätt kommer parkeringsplatserna också att bli färre.

Stockholm och andra växande storstäder har många utmaningar att ta tag i. Att klara av bostadsbyggande utan att kostnaderna blir orimligt höga för staden såväl som den enskilde invånaren är en. Att låta många fler bo och verka i staden utan att miljön blir sämre är en annan.

Att hitta nya möjligheter att lösa transportproblem genom morötter och inte bara genom pålagor och förbud är något som vi liberaler anser är bra. Vi är därför i grunden positiva till förslaget. Det finns säkert anledning att återkomma med ytterligare förslag på området. Vad som ska tillåtas ge ett lägre parkeringstal i framtiden kan ju komma att behöva utökas.

Med det sagt kan det ändå finnas skäl att tillåta större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet utifrån det

projektspecifika p-talet. Det är stor skillnad på den kollektivtrafiktäta innerstaden och många av Stockholms ytterstadsdelar exempelvis.

Särskilt uttalande lämnas av och Karin Ertlund (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.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Lorena Delgado (V) och Karin Ertlund (C).

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

Rätt utdraget intygar:
