

**Handläggare**  
Johanna Salén  
08-508 26 032

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## **Om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond. Motion från Arvid Vikman (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets förslag enligt detta tjänsteutlåtande som svar på remissen

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Mikael Ranhagen  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har remitterat en motion om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond från Arvid Vikman (S) till trafiknämnden.

Trafikkontoret ser positivt på utvecklingen av nya mobilitetstjänster och att använda parkering som styrmedel vilket även går i linje med många av stadens styrande dokument. En modell för gröna parkeringsköp med tillhörande mobilitetsfond är intressant och skulle kunna vara en utveckling av stadens parkeringstal.

Hanteringen av parkeringstal gäller nybyggnadsområden vilket i första hand avser exploaterings- och stadsbyggnadskontorets

ansvarsområde men eftersom parkeringstalen används i stadsplaneringsprocessen och har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation är en nära samverkan med trafikkontoret en nödvändighet. Kontoret har en viktig roll att fylla i att balansera nya mobilitetslösningar och parkering med det befintliga parkeringsbeståndets utbud och kostnader.

### **Remissen**

Kommunstyrelsen har remitterat en motion om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond från Arvid Viman (S) till trafiknämnden.

Motionen tar sin utgångspunkt i de projektspecifika och gröna parkeringstalen som beslutades i kommunfullmäktige 2015. Gröna parkeringstal innebär att staden idag ger ett byggföretag reducerat parkeringstal i utbyte mot att byggföretaget tillhandahåller mobilitetstjänster.

Skribenten anser att vi inte kan vänta 8-10 år på en utvärdering utan mer behöver göras för att inte utsläppen från transporterna ska öka. Malmö arbetar med mobilitetsköp och Umeå med gröna parkeringsköp. Skribenten anser att även Stockholms stad behöver arbeta med någon form av gröna parkeringsköp och fastighetsägarna måste involveras bättre samt likt Malmö och Umeå också inrätta en slags mobilitetsfond. Pengarna i fonden skulle då delvis gå till en resurs som arbetar med uppföljning av åtaganden, dialog med fastighetsägare och parkeringsaktörer, med mera.

Skribentens yrkan är att:

- kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag på en modell för gröna parkeringsköp tillsammans med Stockholm Parkering, trafikkontoret och miljökontoret.
- kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag på inrättandet av en mobilitetsfond.
- kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag på inrättandet av en resurs som arbetar med mobilitetsfrågor gentemot fastighetsägare och parkeringsaktörer kopplat till de gröna parkeringstalen, gröna parkeringsköpen och mobilitetsfonden.
- kommunfullmäktige beslutar om en ny indikator med hur många bilparkeringsplatser som flyttats från gatumiljö till garage.

Trafiknämnden har fått möjlighet att yttra sig i ärendet till senast den 31 dec 2020.

Remissen har även skickats till bland annat stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Stadshus AB, Gröna bilister, HSB Stockholm, Malmö stad, Naturskyddsföreningen, Riksbyggen, TUB Trafikutredningsbyrån och Umeå kommun.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen.

### **Analys och konsekvenser**

#### **Gröna parkeringsköp och mobilitetsfond**

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare kan köpa parkering istället för att bygga i egen regi. Parkeringen löses då i samlade anläggningar, där kunderna inte har fasta platser och samnyttjandet därmed kan öka.

Grönt parkeringsköp som införts i Umeå, innebär att fastighetsägare till kommersiella lokaler tar ansvar för anställdas resor till och från fastigheten på annat sätt än att enbart erbjuda bilparkering enligt bilparkeringsnormen. Fastighetsägarna får en reducerad parkeringsnorm om de åtar sig att betala en avgift till en mobility managementfond, ansluta fastigheten till en bilpool och ordna uppvärmda cykelparkeringsytor med omklädningsrum för anställda. I Umeå ska byggaktören som ovan nämnt erlægga en summa till en så kallad mobilitetsfond, vilken kan finansiera t ex resurser inom kommunen som arbetar med mobility management för fastighetsägarens räkning, framtagande av grön resplan och en kommunikationsplan för fastigheten.

Med mobility management menas att uppmuntra användandet av miljöanpassande färdssätt, förbättra hållbar tillgänglighet, öka effektiviteten i transporter och markanvändning samt minska trafiken genom beteendepåverkande åtgärder.

De gröna parkeringsköpen som tillämpas i Umeå är frivilliga åtaganden och avtalet knyts till gängse avtal för parkeringsköp.

### Stadens arbete idag

Staden arbetar efter riktlinjerna för gröna parkeringstal som antogs av kommunfullmäktige år 2015. Riktlinjerna var resultatet av ett budgetuppdrag där exploateringsnämnden tillsammans med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att ta fram riktlinjer för gröna parkeringstal. Riktlinjerna gäller för flerbostadshus. För verksamheter och arbetsplatser saknas idag uppdaterade riktlinjer.

Riktlinjerna innebär att bedömningar om parkeringsbehov görs från fall till fall. Projektspecifika P-tal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till centrum, mm) och vilken typ av bostäder som byggs, medan gröna p-tal är en ytterligare justering av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten (t ex välfungerande cykelrum i markplan, medlemskap i bilpool, etc).

Det går även att göra parkeringsköp idag och det görs redan till viss del både i Stockholm Parkerings anläggningar och i privata anläggningar. En utmaning är att parkeringsköp måste lösas inom en och samma detaljplan. Det går inte att dela upp så att garaget ligger i en detaljplan och bostäderna i en annan om det inte gäller ett redan befintligt garage.

Stadsplaneringsprocessen från start av detaljplan till färdigbyggda hus tar många år. En genomgång som gjorts av exploateringskontoret visar på att ett nybyggnadsprojekt tar knappt sju år från markanvisning till färdigställande av bebyggelse. Det finns få projekt, om ens något, där gröna parkeringstal ännu tillämpats i realiteten och där effekterna kunnat studeras. En samordnande funktion och en mobilitetsfond skulle kunna bidra till en bättre uppföljning, kontinuitet i byggandet av mobilitetslösningar med hög kvalitet och en bättre helhetsbild över situationen i hela staden. Eftersom dagens riktlinjer inte funnits så länge blir det dock svårt att se det egentliga utfallet och kvalitén på det som byggts samt slå fast vad som skulle behöva utvecklas.

Hanteringen av parkeringstal gäller nybyggnadsområden vilket i första hand avser exploaterings- och stadsbyggnadskontorets ansvarsområde. Trafikkontorets ansvar är att ordna den stillastående och rörliga trafiken på de kommunala gatorna. Om effekten av parkering och mobilitetsåtgärder ska bli större och ske snabbare är det viktigt att balansera nya mobilitetslösningar och parkering med det befintliga parkeringsbeståndets utbud och kostnader. Om den marknadsmässiga kostnaden för parkering synliggörs stärks

förutsättningar för t.ex. bilpooler och andra bildelningstjänster och de blir därmed mer attraktiva än att äga en privat bil. Det är också viktigt att följa utvecklingen så att minskade p-tal på kvartermark inte leder att parkering istället flyttar ut på gatan.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret ser positivt på utvecklingen av nya mobilitetstjänster och användandet av parkering som styrmedel. Detta är helt i linje med flera av stadens styrande dokument. Att införa en modell för gröna parkeringsköp och skapa någon typ av mobilitetsfond skulle kunna vara en intressant utveckling av dagens parkeringstal. I första hand för att säkerställa kvalitén och långsiktigheten i de mobilitetslösningar som införs.

Trafikkontoret anser att en uppföljning av de gröna parkeringstalen och deras effekter är angelägen inför en eventuell utveckling av dagens parkeringstal. Eftersom parkeringstalen används i stadsplaneringsprocessen och har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation är en nära samverkan mellan stadsbyggnads-, exploaterings- och trafikkontoret en nödvändighet.

Den föreslagna indikatorn om antal platser som flyttas till gatumiljö är enligt trafikkontorets bedömning intressant men komplicerad då det är svårt att få tag på relevanta data.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets förslag enligt detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Motion från Arvid Vikman (S) om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond.