

§ 113

Dnr MSN 2013/107-514

## Förslag till parkeringstal

### Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta att föreslagna parkeringstal daterade 2014-04-10 ska rekommenderas vid ny- och ombyggnad. Vid avvikelser ska stöd finnas i särskild parkeringsutredning.

Kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploitören möjliggöra lägre p-tal. P-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A.

### Ärendet

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår att ta fram rekommendationer för parkeringstal för ny- och ombyggnad. Övergripande inriktning är att öka andelen gång- cykel- och kollektivtrafik samt minska andelen biltrafik. Undantag från parkeringstalen kan medges om stöd finns i särskild utredning att behovet är annat än rekommendationen. Avsikten är att ge exploitörer incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Tidigare behandling i tekniska nämnden (TN) och miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) har föranlett en omarbetning avseende p-tal för undervisning samt korrigerande av tidigare felaktig redovisning av p-tal i bilaga till tjänsteskrivelse.

### Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal. De särskilda utredningarna förväntas ge förutsättningar för nya kreativa lösningar som effektiviserar byggprocessen och markanvändningen.

### Handlingar i ärendet



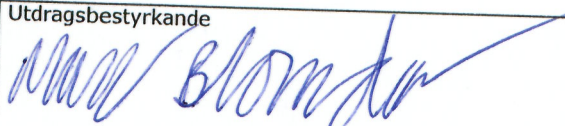
Trafikenhetens tjänsteskrivelse 2014-04-10.

Bilagor:

Rekommenderade parkeringstal, förslag (daterad 2014-04-10).

### Yrkanden

Mats Marnell (MP) yrkade i första hand bifall till förslaget till beslut med tillägget att i zon A tillämpas flexibla parkeringstal för flerbostadshus. Innebär att kommunen överenskommer med fastighetsägarna om lämpliga lösningar för parkering av bilar och att fastighetsägarna då ges incitament att kombinera med att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster, t.ex. bilpooler vid nybyggnad av bostäder.

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Mats Marnell (MP) yrkade i andra hand på avslag på förslaget till beslut.

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade bifall till förslaget till beslut med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploatören möjliggöra lägre p-tal. P-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A.

Cathrin Bergenstråhle yrkade avslag på Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande.

### Beslutsgång

Ordföranden ställde Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande mot avslag. Ordförande fann att nämnden beslutade avslå Mats Marnells tilläggsyrkande och avslagsyrkande.

Nämnden beslutade i enlighet med förslaget till beslut med Cathrin Bergenstråhles tilläggsyrkande.

### Reservationer

Mats Marnell (MP) lämnade följande reservation till protokollet:



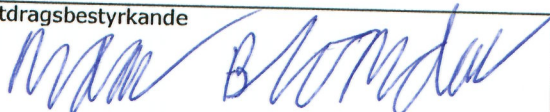
”Inriktningen är att den bebyggelse som ska utföras på Västra Sicklaön ska vara en grön, tät och blandad stad. Den ska utformas för framtiden, för ett miljövänligt och resursbesparande samhälle. Utformningen av infrastrukturen kommer då att vara av avgörande betydelse för om vi ska lyckas med dessa föresatser.

Vilka parkeringstal som gäller kan synas ha mindre betydelse för att förverkliga denna vision. Men eftersom minimalt för parkering innebär att fastighetsägarna måste ordna parkering i anslutning till sina fastigheter får det direkta konsekvenser för utformning av gator, anslutningar till fastigheter etc. Vi får en fortsatt anpassning av stadens utformning till bilen och inte till människan.

Vi vill ha en stad där *tillgänglighet* är utgångspunkten. Tillgänglighet till skolor, service, grönområden, mötesplatser, rekreation och sport. Bilen finns med i vår vision, men den ska inte vara styrande för stadens utformning. Kommunen kan tillsammans med fastighetsägarna ta fram lämpliga lösningar för parkering, men då inte för varje fastighet för sig utan för områden som avgränsas på lämpligt sätt. Samtidigt kan fastighetsägarna ges incitament att erbjuda kompletterande tjänster, t.ex. bilpooler.

Vi ser också att framför allt unga – och det är för framtiden vi bygger stad – inte längre ser bilägandet som något åtråvärt. Många tar inte ens körkort. Vi talar om ”peak car”. Innebär att det även är en rättvisefråga om vi ska tillämpa minimalt för parkering eller inte. De som inte har bil får också betala en del av kostnaden för parkeringsplatser i garage, då parkeringsavgifterna inte täcker hela kostnaden.

De rekommenderade p-tal som nämnden nu beslutat om innebär att en yta motsvarande 80 (åttio) fotbollsplaner behöver reserveras för parkering väster om Nacka Forum för

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

kommande bostäder och arbetsplatser. Vi har då varken räknat behov för eventuella skolor, butiker eller det befintliga parkeringsbehovet för bostäder och kommersiella aktiviteter.

Lejonparten av dessa ca 360 000 kvm behöver sannolikt byggas som garage för att ge någon plats över för det som skulle bli stad. Vad som sedan händer om dessa fordon behöver luftas ibland blir förstås problematiskt, men kalkylen tycks ju förutsätta att bilarna inte ska användas? Och ur samhällsekonomisk synvinkel... (- I Nacka eldar vi tydligen pengar? Men inte för att det skall bli mysigt.)

Tidskriften Plan nr 2-3 2013: ”Flexibla parkeringstal innebär att kommunen ger byggherren möjlighet att plats- och målgruppsanpassa antalet parkeringsplatser i samband med uppförandet av nya lägenheter och kontorshus. Kommunen ger ”rabatt” på parkeringstal där byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster.”

### Protokollsanteckningar

Magnus Sjöqvist (M) och Anders Tiger (KD) gjorde följande anteckning till protokollet:



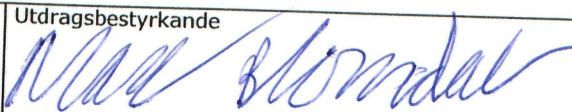
”Frågan om parkeringstal har nu tagit ett litet steg i rätt riktning i samband med zonindelning och en viss revidering. Den principiella frågan kvarstår emellertid att adressera, nämligen på vilka villkor som parkeringsplatser ska upplåtas i samband med att Nacka bygger stad. Om det hade funnits marknadsmässiga villkor för att uppföra och upplåta parkering i respektive fastighet så hade det också skett. Nu gör det inte det och därför undviker alla inblandade parter att beröra frågan så länge det går. Alltså behövs parkeringstal för att tvinga fram en tillgång av denna tjänst.

När väl parkeringsplatserna sedan är byggda vill givetvis fastighetsägare ha täckning för sina kostnader som enligt uppgift kan ligga 200 000 – 500 000 kr per plats. Eftersom det fortfarande är gratis eller i vart fall mycket billigt att parkera på kommunal gatumark så finns det en begränsning i hur mycket man kan ta ut för en parkeringsplats. Resten av kostnaden hamnar hos någon annan, t.ex. hela boendekollektivet. Kommunen måste fortsätta att verka i en riktning där bilismen tar sina kostnader fullt ut. Konkret innebär det att parkeringsavgifterna ska användas som ett tydligt styrmedel och att man i exploateringsavtalen verkar för att parkeringsplatserna blir självfinansierade.”

Thomas Josefsson (S) och Maria Lähetkangas (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Grunden till underlaget för parkeringstal som förvaltningen har tagit fram är bra. Det ges möjlighet att vid specifika fall anpassa och ta fram nya parkeringstal som passar vid enskilda byggnationer. Vi vill dock betona vikten av att även se till alternativa lösningar så som bilpool vid beräkandet av parkeringsplatser. Bilpool är en tänkbar lösning som kan komma att bli allt attraktivare i framtiden och som skulle kunna minska antalet parkeringsplatser.”

-----

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--