



Motion om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond

År 2015 antog kommunfullmäktige riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad. Det var flera övergripande syften med de nya riktlinjerna. Ett syfte var att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och att hushålla med stadens mark. Ett annat syfte var att stödja framkomlighetsstrategins principer genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark. Ett tredje syfte var att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

Genom gröna parkeringstal skapades ett frivilligt erbjudande till byggherrarna med en sänkning av parkeringstalet baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten. De projektspecifika parkeringstalen avgörs av de lägesegenskaper en fastighet har, så som närhet till kollektivtrafik och city, och vilken typ av bostäder som byggs.

Gröna parkeringstal innebär att staden ger ett byggföretag reducerat parkeringstal i utbyte mot att byggföretaget tillhandahåller positiva mobilitetstjänster. Exempel på positiva mobilitetstjänster är attraktiva cykelrum i markplan eller medlemskap i en bilpool. På så sätt skulle de boendes behov av egen bil minska och därmed också efterfrågan för parkeringsplatser vid fastigheten.

Det projektspecifika parkeringstalet och det frivilliga gröna parkeringstalet skrivs in i överenskommelsen om exploatering mellan staden och exploatören. Tanken var också att riktlinjerna ska tjäna som kunskapsunderlag för en strukturerad diskussion med byggherren, till exempel i de projekt där staden inte är markägare utan agerar i olika myndighetsroller.

Att de gröna parkeringstalen verkligen leder till minskad privatbilism och färre parkeringsplatser på gatumark måste utvärderas. Det finns exempelvis en risk att vissa byggherrar inrättar en elbilpool men att den sedan tas bort efter ett par år. I en sådan situation har byggherren endast fått en subvention.

Planprocesser tar dock tid och det finns i dagsläget få hus i Stockholm som har byggts efter att de nya riktlinjerna antogs. Att samla in erfarenheter av de nya parkeringstalen, samt att utvärdera de långsiktiga effekterna av stadens riktlinjer, måste därför göras med ett längre tidsperspektiv.

Att vänta i 8-10 år på en utvärdering av de gröna parkeringstalen är inte tillräckligt. Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att vända denna trend måste vara en av stadens främsta prioriteringar på klimatområdet. Under tiden vi väntar på utvärderingen måste mer göras.

I Malmö stad och Umeå kommun arbetar på olika sätt framgångsrikt med olika varianter av parkeringsköp.



Malmö stad har en strategi som innebär att parkeringsoperatörerna ska leda utvecklingen av nya flexibla anläggningar som blir ”mobilitetscentraler”. Det handlar om att fylla parkeringsanläggningar med innehåll så som närservice, paket- och varuutlämning samt information om och bokning av mobilitetstjänster, så att mobilitetscentralerna blir lokala samlingspunkter för boende och verksamma.

Malmö stad provar också något de kallar för mobilitetsköp. Det är ett alternativ för vissa unika fall då ett slutligt bedömt bilparkeringsbehov inte går att lösa via parkeringsköp, parkeringsavtal, eller inom den egna fastigheten. Mobilitetsköp innebär att fastighetsägaren avtalar med Malmö stad om att avsätta medel för varje bilplats som inte kan tillhandahållas. Staden ansvarar för att de medel som kommer in via mobilitetsköp nyttjas till åtgärder som långsiktigt förbättrar den hållbara mobiliteten i staden och därigenom minskar bilparkeringsbehovet på den aktuella fastigheten. De fysiska åtgärderna kommer att riktas mot de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Åtgärderna ska kunna kopplas till den aktuella fastighetens mobilitetsbehov och tydligt avgränsas från ordinarie skattefinansierade åtgärder. En del av pengarna från mobilitetsköp går till en så kallad mobilitetslots som har i uppgift att följa upp olika mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp så att ingångna avtal hålls samt att göra utvärderingar av hur paketen av mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp påverkar bilinnehav och bilanvändning vid olika tidpunkter och på olika platser, samt hur kommunens mål i stort påverkas.

I Umeå kommun har de sedan år 2011 tillämpat ett framgångsrikt koncept som de kallar för gröna parkeringsköp. De gröna parkeringsköpen har gjort att man samlat parkeringar i centrala staden i parkeringshus vilket gör att marken kan nyttjas bättre, för att både förtäta och skapa fler centrala grönytor. Det är också en del av arbetet med att få ner bilkörandet och cirkuleringen i staden och förbättra luftkvaliteten.

Gröna parkeringsköp går till så att exploitören får en reduktion på 40 procent av parkeringsnormen vid tecknande av gröna parkeringsköp. Två tredjedelar av de reducerade bilparkeringsplatserna ska ersättas med cykelparkering. Det ska finnas cykelrum inomhus i markplan, ramlås, bra belysning för trygghet samt servicestation för enklare cykelservice. Fastighetsägaren ska också se till att det finns en bilpool i anslutning till fastigheten (inom 600 meter). 10 procent av pengarna för parkeringsköpet läggs i en mobilitetsfond som går till en mobility management-resurs som arbetar med mobilitetsfrågor och som har en dialog med fastighetsägarna och hjälper till med att exempelvis få till bilpooler. Idag finns väldigt få gatumarksparkeringar kvar i centrum.

Stockholms stad behöver också arbeta med någon form av gröna parkeringsköp. Att endast arbeta med gröna parkeringstal är inte tillräckligt. Även parkeringsköpen behöver bli gröna och fastighetsägarna måste involveras bättre i arbetet än att bara avge ett löfte vid exploaterings-tillfället.

Stockholm Parkering arbetar idag likt Malmös strategi med att fylla sina parkeringsanläggningar med exempelvis bilpooler och andra mobilitetstjänster, cykelskåp och paket- och varuutlämning.



Stockholm Parkering erbjuder idag parkeringsköp, alltså att en fastighetsägare mot ersättning får tillgång till bilplatser i ett garage i närheten av den egna fastigheten. Bolaget bör även erbjuda gröna parkeringsköp där parkeringsnormen reduceras mot att fastighetsägaren exempelvis inrättar en elbilpool och gör cykelfrämjande åtgärder. Staden bör också utreda möjligheten att bolaget själva kan vidta åtgärder för att reducera parkeringsnormen, exempelvis med elbilpooler och cykelboxar i sina garage.

Stockholms stad borde lära av Malmö och Umeå och också inrätta en mobilitetsfond. Finansieringen kan antingen komma från gröna parkeringsköp, bli en del av de befintliga gröna parkeringstalen, från fastighetsägare som inte kan lösa sitt bilparkeringsbehov inom den egna fastigheten eller en kombination av flera.

Pengarna i fonden bör delvis gå till att inrätta en resurs som arbetar med uppföljning av åtaganden, dialog med fastighetsägare och parkeringsaktörer, med mera.

För att vända trenden med ökande utsläpp från transporterna i Stockholm behövs fler insatser. Det har gjorts mycket bra, men det räcker inte med att invänta utvärderingar av tidigare satsningar.

Jag yrkar därför

- Att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag på en modell för gröna parkeringsköp tillsammans med Stockholm Parkering, trafikkontoret och miljökontoret.
- Att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag på inrättandet av en mobilitetsfond.
- Att 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.
- Att kommunfullmäktige beslutar om en ny indikator med hur många bilparkeringsplatser som flyttats från gatumiljö till garage.

Stockholm den 25 maj 2020

Arvid Vikman (S)