



Lina Wedin Hansson
Chef, avdelningen för tillväxt
lina.wedin-hansson@trelleborg.se

Kommunstyrelsen

Uppdatering av parkeringsnorm - redogörelse

Kommunfullmäktige antog 2015-06-22 §124 en ny parkeringsnorm för Trelleborgs kommun, vilken även kom att inbegripas i Trelleborgs kommuns parkeringsstrategi som antogs av kommunfullmäktige 2017-12-18 §230.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-02-11 §34 att godkänna ett förslag till reviderad parkeringsnorm enligt alternativ B utifrån två förslag från samhällsbyggnadsförvaltningen, samt att översända förslaget till kommunstyrelsen för antagande i kommunfullmäktige.

Föreligger förslag till beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Beredning

Parkeringsnormen är en del av regleringen av trafikhantering i stadsmiljön och hänger tätt samman med hur Trelleborgs kommun arbetar med trafikplanering och parkeringsstrategier.

Kommunfullmäktige beslutade 2017-12-18 att anta en Parkeringsstrategi 2017-2025 för Trelleborgs stad, samt parkeringsnormer. Dessutom beslutade kommunfullmäktige att ge kommunstyrelsen i uppdrag att uppdatera utredning om kommunalt parkeringsbolag och att återkomma till kommunfullmäktige i april 2018, samt att ge tekniska nämnden i uppdrag att utreda parkeringsavgifter i Trelleborgs stad och återkomma till Kommunfullmäktige i mars 2018.

För att kunna bereda förslaget till parkeringsnorm har en uppföljning av genomförandet av parkeringsstrategin genomförts och bifogas detta ärende (bilaga 1). Gällande beslutet om att uppdatera utredning om kommunalt parkeringsbolag och utreda parkeringsavgifter i Trelleborgs stad så har dessa inte återkommit till Kommunstyrelsen för hantering. Det kan dock noteras att dåvarande Tekniska nämnden (Dnr TN 2018/41) beslutat om ett förslag om parkeringsavgifter, samt beslutat att införa desamma. Tekniska nämnden uppskattade att det skulle kunna generera 7 MSEK i inkomst till kommunen. Detta beslut har inte hanterats i Kommunstyrelsen för beslut i Kommunfullmäktige.

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

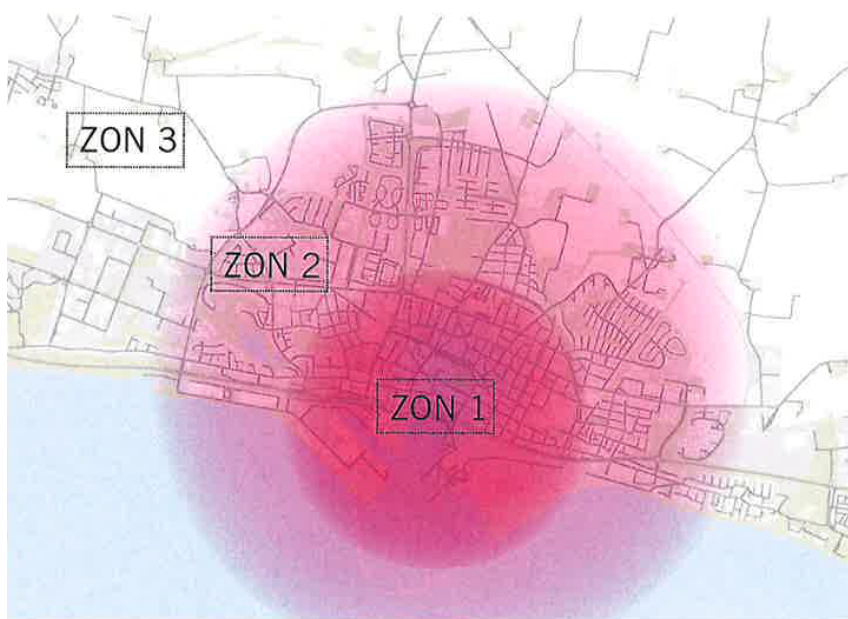
I underlagen till samhällsbyggnadsnämnden redogörs för Översiktsplaneringen i relation till parkeringsstrategier och behovet av att revidera parkeringsnormen under rådande förutsättningar. Utförlig motivering finns i underlagen men i stort

redogörs det för riskerna med att kommunen ställer krav på parkeringsplatser vid nybyggnation utan att erbjuda parkeringsköp i parkeringshus:

- Risk för att förtätningsprojekt i staden inte kan genomföras, särskilt centralt i staden.
- Befintliga byggrätter kan inte nyttjas fullt ut och de slutna kvarteren bryts med infarter till markparkering på innergårdarna.
- Omvandling av innergårdar avsedda för utevistelse och lek till bilparkering.

Därför föreslår samhällsbyggnadsnämnden att kommunen inte ställer något minimikrav på den ökning i utbud av boendeparkeringar som byggherren ska tillskapa i området vid ny- eller ombyggnad inom zon 1. Förutsättningar för samnyttjande av boendeparkering mellan fastigheter i stadens centrala delar bedöms vara mycket goda.

Normen innebär inte att kommunen begränsar antalet parkeringsplatser som anläggs i någon av zonerna. Samtidigt blir parkering inte längre ett hinder för att nyttja byggrätter och tillskapa goda ytor för utevistelse och lek. Uppdateringen innebär också att normen för zon 2 och 3 tar hänsyn till olika bostadsstorlekar, vilket är positivt.



Kommunledningsförvaltningens bedömning

Kommunstyrelsen ska enligt reglementet ansvara för det strategiska utvecklingsarbetet, särskilt den översiktliga fysiska planeringen och de övergripande infrastruktur- och naturvårdsfrågorna, samt arbetet för en långsiktigt hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling. I detta arbete är parkeringsstrategiska frågor av stor vikt då det påverkar genomförbarheten av Översiktsplanen och en hållbar stads- och samhällsutveckling.

Möjligheter

Parkeringsnormens utformning är en fråga som får konsekvenser för de som bor och besöker Trelleborg. Parkeringsnormen kan och ska utformas på olika sätt beroende på vilket syfte man vill uppnå. Därav är det positivt att förslag till reviderad parkeringsnorm skiljer sig i de olika zonerna. Det är positivt att p-normen är en mininivå och det är rimligt, precis som förslaget anger, att det inte finns någon maxnivå. Det är positivt att gränserna är lite otydliga och därmed ges en flexibilitet. Zon 1 bör dock utökas för att omfatta större delen av projektet Västra Sjöstaden.

Det är positivt att gå över till ett BTA-baserat system istället för att räkna per lägenhet. Det ger en något bättre förutsägbarhet och planeringsmöjlighet. Det är också positivt är att det blir enklare för byggaktörer att komma fram med projekt och samtliga byggrätter kan maximeras när hänsyn till parkering inte behöver ske. I många förtätningsprojekt kan antalet parkeringsplatser vara en begränsning på hur mycket som kan byggas.

Risker

Det finns några risker med föreslagen p-norm för zon 1. En risk är att det verkliga behovet och efterfrågan på parkeringsplatser inte hanteras. De som har en bil har med detta sätt ingen plats att parkera utan blir hänvisad i första hand till gatan. Det skapar en ökad beläggning på gatan och en ökad söktrafik för att hitta en ledig parkeringsplats. Därför måste även övriga åtgärder i parkeringsstrategin genomföras parallellt.

Byggaktören slipper kostnader för det parkeringsbehov som dennes byggprojekt tillskapar och istället kan resultat bli att frågan och kostnaden hamnar hos kommunen. Det blir kommunen som måste lösa parkeringsbehovet. Då får det troligen ske genom att bygga p-hus, men utan p-köp missar kommunen en delfinansiering. Därav måste åtgärderna i parkeringsstrategin genomföras parallellt.

Kommunen måste också vara beredd att direkt investera i gatumiljön för att underlätta andra transportsätt än med egen bil. Detta är dock i linje med de förslag som arbetats fram i förslag till Trafikstrategi och Trafikplan och en viktig del i att skapa en hållbar stadsmiljö.

Om kommunen vill se privata aktörer som investerar i mobilitetshus försvårar en P-norm = 0 detta, eftersom den privata aktören inte kan garantera några parkeringsköp eller hyresgäster. Gratis parkering på gatan förstärker svårigheterna ytterligare för privata investeringar i parkerings- och mobilitetslösningar, vilket återigen visar på behovet av att genomföra åtgärderna i parkeringsstrategin.

Summering

Kommunledningsförvaltningens sammantagna bedömning är att det i genomförandet av intentionerna i översiktsplanerna för tätorten är rimligt att föreslå beslut i kommunstyrelsen i enlighet med samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att föreslå kommunstyrelsen besluta att föreslå kommunfullmäktige

att anta förslag till parkeringsnorm, samt

att uppdra åt respektive ansvarig nämnd att genomföra åtgärderna i parkeringsstrategin och återrapporera genomförandet till kommunfullmäktige senast december 2020.

Skickas till

Samtliga nämnder och kommunala bolag