Yttrande Socialdemokraterna

2021-10-12

Ärende 3.1

Yttrande angående – motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Vi socialdemokrater anser att motionen väl adresserar två väldigt aktuella utmaningar för Göteborg. Staden behöver både en mer kostnadseffektiv bostadsproduktion och en politisk styrning mot minskad klimatpåverkan.

Tre av fyra remissinstanser har valt att avstyrka motionen med likalydande formuleringar om att motionens förslag ligger väl i linje med det arbete som redan görs i staden och att de nuvarande riktlinjerna för mobilitet möjliggör för Göteborgs Stad att föreslå parkeringstal noll i detaljplaner samt godkänna undantag från parkeringstalen i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt.

Vi är starkt kritiska till att bifalla förslag som redan omhändertas i stadens arbete och därmed ytterligare bidra till ökad intern administration och byråkrati. Byggnadsnämnden skriver i sitt yttrande att formen med detaljplaner som pilotprojekt dessutom är ett tidsödande och osäkert verktyg om man vill uppnå ett mer hållbart resande. Vi delar den bedömningen och det är uppenbart att stadens miljö- och klimatprogram behöver implementeras på ett mer ändamålsenligt och hållbart sätt genom ökad samverkan nämnder och bolag emellan.

Yttrande (M), (L), (C), (KD), (D)

2021-10-13 3.1

Yttrande – Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö-och klimatpåverkan

Yttrande

Flera av remissinstanserna såsom Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden avstyrker motionen med likvärdiga argument. De riktlinjer som finns i Göteborgs Stad för mobilitet och parkering ger möjlighet till låga eller parkeringstal som är noll när förutsättningarna för detta finns. Undantag från parkeringstalen kan också ske i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt. Alla nämnder lyfter att arbete i linje med motionen redan görs, och att eventuellt bifall till motionen enbart skulle innebära utökad administration och ökade kostnader.

Yrkande
2021-10-08

Ärende 3.1

Yrkande angående – Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Avslå motionen.

Yrkandet

Staden har redan möjlighet att genom olika p-tal reglera antalet parkeringsplatser som byggs i anslutning till nya bostäder.

Det får inte bli ett självändamål att förtäta staden och minska antalet parkeringsplatser.

Framtidens miljövänliga elbilar har en plats i morgondagens Göteborg och det måste även finnas en infrastruktur med vägar och P-platser i framtiden.

Tilläggsyrkande/ (Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

2021-10-07 Ärende nr 3.1

Yrkande angående Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Motionen bifalls.
2. Byggnadsnämnden, Trafiknämnden och Fastighetsnämnden får i uppdrag att utvärdera pågående och genomförda projekt med låga parkeringstal i Göteborg.

Yrkandet

Vi rödgrönrosa delar motionärernas bild av att det både av kostnadsskäl och för miljön och klimatet finns flera nyttor med förslaget om att i ökad utsträckning ersätta privata bilparkeringar med bilpooler vid bostadsbyggande. Det är också ett sätt för effektiv platsbesparing i en tid när Göteborg förtätas alltmer. Det faktum att en privatbil beräknas stå oanvänd 90–95% av dygnet är också en tydlig indikator på att bilpooler är ett mer effektivt sätt att använda stadens ytor. Styrelsen i AB Framtiden tillstyrker motionen med samma utgångspunkt; ”höga kostnader för att bygga parkeringsanläggningar förvårar en kostnadseffektiv bostadsproduktion” och ”ett pilotprojekt likt det som förslås i motionen därför kan vara relevant.”

I underlagen från Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden förslås att de projekt med låga parkeringstal som genomförts respektive de som befinner sig i genomförandeskede utvärderas. Vi ser inte att det finns någon motsättning mellan att utvärdera genomförda och pågående projekt i förhållande till motionens förslag om pilotprojekt där bilpooler ersätter privata parkeringar. Tvärtom är vi positiva till att en sådan utvärdering görs parallellt, då detta skulle kunna ge erfarenheter som är viktiga i det fortsatta mobilitetsarbetet.

Trafikkontoret skriver i sitt svar på motionen att ”kommunens förvaltningar bör arbeta på bred front för att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt, snarare än att satsa på ett fåtal projekt med parkeringstal noll.” Inte heller här ser vi någon motsättning i förhållande till motionens förslag; staden bör kunna arbeta med att främja låga parkeringstal i många projekt parallellt med uppdraget enligt motionen.

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-09-08
Diarienummer 0363/21

Handläggare
Hedwig Andrén
Telefon: 031-368 02 33
E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Motionen

Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) föreslår kommunfullmäktige att byggnadsnämnden och trafiknämnden får i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäder kan byggas med bilpooler istället för parkeringar till privatägda bilar för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Motionärerna menar att de höga kostnaderna för att bygga parkeringsanläggningar har blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning i centrala och andra attraktiva lägen med konkurrens om mark.

Motionärerna framhåller att mobilitetslösningar är nyckeln till lägre kostnader, mindre miljö- och klimatpåverkan och ökat bostadsbyggande. Om boende och verksamma erbjuds goda förutsättningar att välja cykel, kollektivtrafik eller bilpool kommer de inte att behöva egen bil. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig betydelse, men tillgång till bil kan erbjudas genom pooler så att de kan användas vid de tillfällen den behövs. Idag beräknas en privatbil i allmänhet stå oanvänd 90 – 95 % av dygnet.

I flera städer som Stockholm och Malmö prövas möjligheten att i pilotprojekt göra undantag från de riktlinjer kommunerna normalt följer och några av dessa pilotprojekt är redan byggda. Motionärerna anser att Göteborg behöver följa efter och utveckla pilotprojekt med mobilitetslösningar som kan utvärderas och ge värdefulla erfarenheter att användas vid kommande bygg- och bostadsprojekt.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till byggnadsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden och Förvaltnings AB Framtiden. Remissinstansernas svar är sammanställda i nedanstående tabell.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Byggnadsnämnden	Avstyrker Tilläggsyrkande V, MP	Göteborgs riktlinjer för mobilitet och parkering ger möjlighet till låga parkeringstal

	Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.	när förutsättningar för detta finns. Formen, enligt motionens förslag, med detaljplaner som pilotprojekt bedöms som ett tidsödande och osäkert verktyg om man vill uppnå ett mer hållbart resande. Resultatet av den nu remitterade statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling, SOU 2021:23, kan ge nya förutsättningar för mobilitetsfrågorna i planeringen.
Fastighetsnämnden	Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.	De nuvarande riktlinjerna för mobilitet möjliggör för låga parkeringstal. Riktlinjerna möjliggör även för marknadsaktörer att ta fram till bygglov beräkna det alternativ som är ekonomiskt mest fördelaktigt för det specifika projektet.
Trafiknämnden	Avstyrker Protokollsanteckning V och MP Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.	Göteborgs Stad kan redan idag föreslå parkeringstal noll i detaljplaner samt godkänna undantag från parkeringstalen i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt. Trafiknämnden anser att kommunens förvaltningar bör arbeta på bred front för att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt, snarare än att satsa på ett fåtal projekt med parkeringstal noll.
Förvaltnings AB Framtiden	Tillstyrker Yrkande M, KD och D Omröstning	Bolaget delar uppfattningen om att höga kostnader för att bygga parkeringsanläggningar försvårar en kostnadseffektiv bostadsproduktion. Bolaget ser positivt på pilotprojekt där kraven på parkering minimeras i relation

		till andra relevanta mobilitetslösningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Byggnadsnämnden bedömer att det kostar mindre och är mer tidseffektivt att utvärdera de projekt som redan genomförts med låga parkeringstal än att starta nya pilotprojekt. En sådan utvärdering skulle ge värdefull information om olika effekter av låga parkeringstal. Utvärderingar har gjorts på enstaka projekt, till exempel för bostadsprojektet på Dr Allards gata, men det saknas en helhetsbild.

Fastighetsnämnden bedömer att det i ett kommunalekonomiskt perspektiv vore fördelaktigt att utvärdera de projekt som redan genomförts eller som befinner sig i genomförandeskede där parkeringstalen är låga istället för att starta nya pilotprojekt. En sådan utvärdering skulle ge värdefull information om olika effekter av låga parkeringstal.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utbudet och priset för parkering är en nyckelfråga för att åstadkomma ett minskat resande med privatbil och styra mot målen om minskad klimatpåverkan. Och även om bilarnas utsläpp minskar i takt med att fler elbilar kommer ut på marknaden är de fortfarande mycket platskrävande. I en stad som växer råder konkurrens om mark. Parkeringsplatser konkurrerar med plats för park, lekplatser och andra friytor i planeringen. De är också kostsamma att bygga och att upprätthålla. Att hitta alternativa sätt att resa hållbart och som kan minska behovet av parkeringsplatser för privatbil är alltså viktigt både av miljöskäl och för att utveckla en attraktiv stadsmiljö. Vilka parkeringstal en kommun har och hur de tillämpas i planeringen kan göra stor skillnad för en bättre stadsmiljö och minskad negativ miljöpåverkan.

Tillgången till parkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för människors resmönster.[1] Erfarenheter från projekt med parkeringstal noll eller nära noll visar att de boende reser mer hållbart och har ett lägre bilinnehav än i jämförbara områden med parkeringsplatser. Utöver tillgången till parkering är det en kombination av olika faktorer som har betydelse för bilinnehav och färdmedelsval, så som närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och väl utbyggd cykelinfrastruktur samt fastighetsknutna åtgärder som bilpool och god cykelparkering.[2]

Bedömning ur social dimension

Tillgång till parkering för privat bil kan vara särskilt viktig för barnfamiljer, för personer med funktionsvariation eller andra som har svårt att resa på andra sätt. Parkeringsytor riskerar att skapa otrygga och trafikfarliga miljöer.

Fler bostäder för ett växande Göteborg är ett prioriterat mål. Om kommunens krav på parkeringsplatser är ett hinder för att fler bostäder byggs kan det förstärka den rådande bostadsbristen och/eller bidra till höga bostadspriser som utesluter grupper från tillgång till (egen) bostad.

[1] SOU 2021:23 Stärkt planering för hållbar utveckling
[2] IVL (2018) Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet

Parkering för bil upptar stora ytor, både i den befintliga staden och vid nybyggnation. Ett mått som brukar användas är att varje parkeringsplats upptar 25 kvadratmeter. Undersökningar visar att det finns uppskattningsvis 20 miljoner parkeringsplatser i Sverige, vilket innebär att ytan för parkering är större än den genomsnittliga boytan per person. Dessa ytor skapar god tillgänglighet för den som äger och använder bil. I projekt med få eller inga parkeringsplatser kan ytorna istället användas till att skapa levande stadsrum, tillgänglighet och attraktiva miljöer för fler, exempelvis barn och unga.

Jonas Kinnander	Eva Hessman
Direktör Ärende och utredning	Stadsdirektör

Bilagor:

1. Motionen
2. Byggnadsnämndens handlingar 2021-06-22 § 274
3. Fastighetsnämndens handlingar 2021-08-30 §187
4. Trafiknämndens handlingar 2021-06-17 § 292
5. Förvaltnings AB Framtidens handlingar 2021-03-30 § 13c

Göteborgs Stad

Handling 2021 nr 13

Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige ger Byggnadsnämnden och Trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

De höga kostnaderna för att bygga parkeringsanläggningar har blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning och i centrala lägen med konkurrens om mark. En aktuell rapport ”Framtiden för parkering och nya bostäder” från Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen i oktober 2020, visar att kostnaden för nya parkeringsgarage är så hög att den kraftigt hämmar nyproduktionen av bostäder. Nyproduktionen av bostäder skulle kunna öka genom mobilitetslösningar och planering med närhet till kollektivtrafik och samhällsservice.

Rapporten tar också upp att parkeringsnormer påverkar miljö och klimat där stora utsläpp av växthusgaser och hög energiförbrukning orsakas av dagens parkeringssituation och att kraven på parkering kan öka koldioxidutsläppen med hela 50 procent även i själva byggprocessen. Det visar sig också att parkering inte bidrar till signifikant högre fastighetsvärden, men konkurrerar med ytor för lek och rekreation i boendemiljön.

Mobilitetslösningar är nyckeln till lägre kostnader, mindre miljö- och klimatpåverkan och ökat bostadsbyggande. Rapporten visar att en bilpool minskar behovet av parkeringsplatser med cirka 80 procent. Göteborg har redan riktlinjer för parkering som tar hänsyn till mobilitetsåtgärder, men dessa kan även helt undantas i ett pilotprojekt eftersom plan- och bygglagen genom planmonopolet ger kommuner möjlighet att styra bil- och cykelparkeringens omfattning, uppåt eller nedåt för en viss nybyggnad av hus.

I Göteborg har vi ett konkret exempel på hur parkeringskrav påverkar bostadsbyggande negativt. Projekt Skeppsbron har försenats med flera år eftersom den ursprungliga planen byggde på att ett 700-platsers parkeringsgarage skulle byggas ute i älven och utgöra ny kaj och grund. Projektering genom Göteborgs Stads Parkerings AB visade redan efter ett

år att det blev dyrare än ursprungligt investeringsbeslut och med risk för att ytterligare kostnader kunde uppstå. Utan parkeringskrav kunde de första bostäderna redan ha börjat byggas på Skeppsbron.

För att byggandet av bostäder och verksamheter inte ska bromsas av parkeringskrav föreslår vi att stadsbyggnads- och trafikkontoret får i uppdrag utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet, där bostäderna kan byggas utan privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation. Det kan bidra till både ett mer hållbart transportsystem och lägre boendekostnader. Om boende och verksamma erbjuds goda förutsättningar att välja cykel, kollektivtrafik eller bilpool kommer de inte att behöva egen bil. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig betydelse, men tillgång till bil kan erbjudas genom pooler så att de kan användas vid de tillfällen den behövs. Idag beräknas en privatbil i allmänhet stå oanvänd 90 – 95 % av dygnet.

I flera städer som Stockholm och Malmö prövas möjligheten att i pilotprojekt göra undantag från de riktlinjer kommunerna normalt följer och några av dessa pilotprojekt är redan byggda. Göteborg behöver utveckla pilotprojekt med mobilitetslösningar som kan utvärderas och ge värdefulla erfarenheter att användas vid kommande bygg- och bostadsprojekt.

Gertrud Ingelman (V) **Johan Zandin (V)**

Källa: https://www.fastighetsagarna.se/aktuellt/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader/

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2021-06-22

Svar på remiss - Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

§ 273, 0162/21

Beslut

I byggnadsnämnden

1. Motionen av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som yttrande över motionen.

Skäl för beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2021-05-25, med bilagor.

Yrkanden

Johan Zandin yrkar bifall till tilläggsyrkande från V och MP, protokollets bilaga 1.
Ordföranden Hampus Magnusson (M) och Martin Wannholt (D) yrkar avslag till tilläggsyrkande från V och MP, OJ-protokollets bilaga 1.
Ordföranden Hampus Magnusson (M) och Martin Wannholt (D) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Ordföranden förslår att nämnden avslår tilläggsyrkande från V och MP, OJ-protokollets bilaga 1. Omröstning begärs.

Vid upprop röstar Mats Arnsmar (S), Jan Jörnmark (D), Ann Catrine Fogelgren (L), Marianne Carlström (S), Carl-Otto Lange (M), Martin Wannholt (D) och ordföranden

Hampus Magnusson (M) ja medan Johan Zandin (V) och Adam Wojciechowski (MP) röstar nej.

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar nämnden att avslå tilläggsyrkande från V och MP.

Dag för justering
2021-06-30

Vid protokollet

Sekreterare
Alex Andersson

Tilläggsyrkande V, MP
Byggnadsnämnden 2021-06-22
Ärende 14
Diarienummer 0162/21

Tilläggsyrkande till remisssvar för motion (V) om pilotprojekt för mobilitet

Vi tycker det låter som en utmärkt idé att utvärdera de projekt med låga parkeringstal som redan byggts eller planerats i staden.

Vi yrkar därför

att nämnden som svar på motionen också föreslår kommunfullmäktige att ge Byggnadsnämnden, Trafiknämnden och Fastighetsnämnden i uppdrag att utvärdera de projekt med låga parkeringstal som redan genomförts i staden.

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-05-25
Byggnadsnämnden 2021-06-22
SBK Diarienummer 0162/21
SLK Diarienummer 0363/21

Handläggare
Sara Brunnkvist
Telefon: 031-368 19 75
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Svar på remiss - Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut

I byggnadsnämnden

1. Motionen av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som yttrande över motionen.

Sammanfattning

Byggnadsnämnden har fått en motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) på remiss, om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan. I motionen beskrivs hur kommunens krav på parkeringsplatser för personbil i detaljplaner och bygglov blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning i centrala lägen med konkurrens om mark. Motionärerna föreslår att byggnadsnämnden och trafiknämnden ges i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Stadsbyggnadskontoret föreslår avslag på motionen av i tre skäl. Det första är att Göteborgs riktlinjer för mobilitet och parkering redan idag ger möjlighet till låga parkeringstal när förutsättningar finns. Det andra skälet är formen med detaljplaner som pilotprojekt som kontoret bedömer är ett tidsödande och osäkert verktyg om man vill uppnå ett mer hållbart resande. Det tredje skälet är att resultatet av den nu remitterade statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling, SOU 2021:23, kan ge nya förutsättningar för mobilitetsfrågorna i planeringen.

Istället föreslår kontoret en uppföljning av de projekt med låga parkeringstal som redan utförts och som nu är i byggskede, förutsatt att resurser finns hos de förvaltningar som behöver bidra i arbetet med uppföljningen. Eftersom riktlinjerna bland annat utgår från inriktningarna i översiktsplanen kan det finnas behov av en översyn av dem i samband med att en ny översiktsplan för Göteborg beslutas.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kontoret bedömer att det kostar mindre och är mer tidseffektivt att utvärdera de projekt som redan genomförts med låga parkeringstal än att starta nya pilotprojekt. En sådan

utvärdering skulle ge värdefull information om olika effekter av låga parkeringstal. Utvärderingar har gjorts på enstaka projekt, t.ex. för bostadsprojektet på Dr Allards gata, men det saknas en helhetsbild.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utbudet och priset för parkering är en nyckelfråga för att åstadkomma ett minskat resande med privatbil och styra mot målen om minskad klimatpåverkan. Och även om bilarnas utsläpp minskar i takt med att fler elbilar kommer ut på marknaden är de fortfarande mycket platskrävande. I en stad som växer råder konkurrens om mark. Parkeringsplatser konkurrerar med plats för park, lekplatser och andra friytor i planeringen. De är också kostsamma att bygga och att upprätthålla. Att hitta alternativa och attraktiva sätt att resa hållbart och som kan minska behovet av parkeringsplatser för privatbil är alltså viktigt både av miljöskäl och för att utveckla en attraktiv stadsmiljö. Vilka parkeringstal en kommun har och hur de tillämpas i planeringen kan göra stor skillnad för en bättre stadsmiljö och minskad negativ miljöpåverkan.

Bedömning ur social dimension

Tillgång till parkering för privat bil kan vara särskilt viktig för barnfamiljer, för personer med funktionsvariation eller andra som har svårt att resa på andra sätt. Samtidigt riskerar parkeringsytor att skapa otrygga och trafikfarliga miljöer.

Fler bostäder för ett växande Göteborg är ett prioriterat mål. Om kommunens krav på parkeringsplatser är ett hinder för att fler bostäder byggs kan det förstärka den rådande bostadsbristen och/eller bidra till höga bostadspriser.

Bilagor

1. Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan
2. Göteborg stads riktlinjer för mobilitet och parkering

Ärendet

Byggnadsnämnden har fått en motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) på remiss, om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan. Stadsbyggnadskontoret föreslår avslag.

Remissyttrandet ska vara kommunstyrelsen till handa senast den 6 september 2021.

Föreliggande yttrande är framtaget i samverkan mellan stadsbyggnadskontorets strategiska avdelning, planavdelning och den juridiska enheten. Stadsledningskontoret sammanställer det sedan med yttranden från Trafiknämnden, Fastighetsnämnden och Framtiden AB innan det återsänds till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för beslut.

Beskrivning av ärendet

I motionen beskrivs hur kommunens krav på parkeringsplatser för personbil i detaljplaner och bygglov blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning i centrala lägen med konkurrens om mark. Motionens innehåll utgår från rapporten ”Framtiden för parkering och nya bostäder” från Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen i oktober 2020. Rapporten beskriver bland annat hur kostnaden för parkeringsplatser i parkeringsgarage hämmar nyproduktionen av bostäder i flerbostadshus. Nyproduktionen av bostäder skulle kunna öka genom att istället för privat p-plats erbjuda olika mobilitetslösningar och planering med närhet till kollektivtrafik och samhällsservice. Enligt rapporten skulle en sänkning av parkeringstalet innebära att det skulle bli lönsamt på fler platser att bygga bostäder i flerbostadshus än idag.

Motionärerna föreslår att Byggnadsnämnden och Trafiknämnden ges i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Malmö och Stockholm

I motionen beskrivs att Stockholm och Malmö arbetar med pilotprojekt med låga parkeringstal. Stadsbyggnadskontoret har kontaktat Malmö stad och de anger att de inte längre jobbar med pilotprojekt med låga parkeringstal i detaljplanearbetet på grund av kommunallagens krav på likabehandling. Ett annat viktigt skäl är svårigheterna kring att följa upp resultaten. Stadsbyggnadskontoret i Malmö framhåller istället vikten av att arbeta aktivt med flexibla och projektspecifika parkeringstal och att hålla stadens riktlinjer aktuella.

I Stockholm pågår ett projekt kallat ”Stockholmshusen” som är ett samarbete mellan de allmännyttiga bostadsbolagen (Familjebostäder, Stockholmshem och Svenska Bostäder), privata byggentreprenörer och stadens tekniska förvaltningar med målet att i hög takt och med god kvalitet skapa 3 500 – 5 000 nya hyresrätter, till en lägre kostnad än annan nyproduktion. Bakgrunden är att Stockholms översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en existerande stadsstruktur. Många av Stockholmshusen planeras därför till mindre markytor som kan vara både otillgängliga och kuperade. Det innebär allt mer komplicerade lösningar för att tillgodose behovet av bilparkering. Nya sätt att hantera efterfrågan eller behov av parkering genom kompletterande mobilitetstjänster prövas därför i några pilotprojekt i olika stadsdelar.

Statlig utredning 2021:23 Stärkt planering för en hållbar utveckling

Regeringen har remitterat utredningen Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). I sammanfattningen kan man bland annat läsa följande:

”Utredningens förslag bedöms sammantaget bidra till en samhällsplanering som främjar hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. En normförskjutning möjliggörs vid planering av markanvändning, som kan vidga synen på tillgänglighet och rörlighet för personer och varor. Förslagen innebär att bilens särställning i lagstiftningen ersätts med likvärdig tillgänglighet till olika mobilitets- och transportlösningar. Fokus kan flyttas från hur många parkeringsplatser som behövs i samband med nybyggnation till hur individens och samhällets behov av lösningar för mobilitet och varutransporter kan tillgodoses. - - - Utredningen ska föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som medför att planläggning och prövning i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt PBL kan tydliggöras så att tillkommande och förändrade fysiska strukturer bidrar till ökad transporteffektivitet som leder till minskad miljö- och klimatpåverkan och ger bättre förutsättningar för att utveckla gång-, cykel- och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter.”

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Stadsbyggnadskontoret föreslår avslag på motionen av tre skäl.

Det första skälet för avslag är att Göteborgs riktlinjer för mobilitet och parkering (BN 2018) redan idag ger möjlighet till låga parkeringstal när förutsättningar finns. Det vill säga att de nya bostäderna ligger inom tätbebyggt område, att det finns tillgång till god kollektivtrafik och att det finns tillgång till offentlig och kommersiell service på gång- eller cykelavstånd. Dessutom ska exploatören erbjuda de boende kompletterande mobilitetstjänster som tillgång till bilpool, cykelpool med mera enligt en trappstegsmodell. Ju mer mobilitetstjänster som kan erbjudas de boende, desto lägre parkeringstal kan ges i detaljplanen. Riktlinjerna för mobilitet och parkering medger också avsteg från parkeringstalen i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt. Se nedan för korta fakta om riktlinjerna för parkering och mobilitet. Riktlinjerna bifogas tjänsteutlåtandet.

Det andra skälet till att stadsbyggnadskontoret föreslår avslag på motionen är formen pilotprojekt. Vi tolkar ”pilotprojekt” som att ta fram ett antal detaljplaner med parkeringstal noll, alternativt ett mycket lågt parkeringstal. Om byggnadsnämnden skulle ge några exploatörers detaljplaner särskilda förutsättningar, i detta fall mycket lågt eller noll i parkeringstal på platser där det saknas förutsättningar för det, riskerar kommunallagens princip om likabehandling (2 kap. 3 §) att åsidosättas. Riktlinjerna för mobilitet och parkering med tillhörande anvisningar är stadens sätt att skapa den likabehandling som kommunallagen föreskriver.

Syftet med pilotprojekt är att låta några projekt gå före för att man sen ska kunna dra lärdom av dem. Det kräver noggrann uppföljning. En del av syftet med låga parkeringstal och utökat utbud av nära mobilitetstjänster som t.ex. bil- och cykelpool är att stimulera så att fler väljer ett mer hållbart vardagsresande. Men det tar lång tid innan en detaljplan är utbyggd och det behöver gå ytterligare ett par år innan det är möjligt att undersöka hur resebeteendet hos de nya invånarna ser ut. Att använda detaljplan som pilotprojekt för låga parkeringstal är därför ett tidsödande och osäkert verktyg om man vill uppnå ett mer hållbart resande.

I motionen lyfts problemet med de höga kostnader fram som ofta blir resultat av krav på bilparkering i parkeringshus eller i garage under mark, och hur det leder till att färre bostäder kommer till stånd. Stadsbyggnadskontoret hänvisar frågan till fastighetskontoret/fastighetsnämnden som kontinuerligt för dialog med exploatörer och som har bättre kunskap om detta.

I den rapport som motionen tar sin utgångspunkt i lyfts ett göteborgsexempel fram, Riksbyggens bostäder på Dr Allards gata i Guldheden som blev inflyttningsklara 2019. Dessa bostäder har byggts utan att de boende får tillgång till några parkeringsplatser, dvs. parkeringstal noll. Istället erbjuds de boende tillgång till stort cykelgarage och cykelpool, bilpool med mera. Bostäderna på Dr Allards gata ligger centralt i Göteborg och har nära till god kollektivtrafik och gång- och cykelavstånd till offentlig och kommersiell service vilket är en förutsättning för att ett projekt ska kunna få lågt p-tal.

Det finns fler exempel på bostadsprojekt i Göteborg som byggts, eller som är i byggskede nu, med låga parkeringstal.

- Kronhusparken, studentbostäder, färdigställt
- Dr Allards gata (bostadsrättsföreningen Viva), färdigställt
- Guldmyntsgatan, byggskede, delvis färdigställt
- Norra Masthugget, byggskede
- Holtermansgatan, studentbostäder, planskede
- Påbyggnadsprojekt, ett flertal, där mindre lägenheter byggts med p-tal noll.

Det kan finnas fler exempel på bostadsprojekt som byggts med låga parkeringstal som inte nämnts ovan.

Istället för nya pilotprojekt föreslår kontoret att en uppföljning genomförs av projekt som genomförts med låga parkeringstal i Göteborg, något som saknas idag. Uppföljningen kan ske förutsatt att resurser finns hos de förvaltningar som behöver bidra i arbetet med uppföljningen. Fokus för uppföljningen skulle till exempel kunna ligga på hur ett lågt parkeringstal påverkar bilinnehav hos de boende, hur resemönstren ser ut, hur parkeringssituationen i omgivningen påverkas och om ett lågt parkeringstal påverkat det faktum att bostäderna kunde komma till stånd. En sådan uppföljning kan med fördel göras av stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret i samverkan. Det finns också allt fler svenska forskningsrapporter kring effekter av låga parkeringstal i stadsmiljö. Ett exempel är IVL Svenska Miljöinstitutet som bl.a. lett arbetet med projektet ”Sampark” om metoder, möjligheter och potential att samutnyttja parkeringsytor och mobilitetstjänster med Framtiden-koncernens fastighetsbestånd som fallstudieobjekt. Projektets slutrapport ”Parkerings- och mobilitetstjänster för en hållbar stad” kom i april 2021 och skulle kunna utgöra ett viktigt underlag för den systematiska uppföljning som kontoret föreslår.

Det är viktigt att hålla parkeringspolicy, riktlinjer och anvisningar uppdaterade och aktuella. Riktlinjernas anvisningar, som alltså anger hur riktlinjerna ska tillämpas, har nyligen utvärderats och uppdateras nu. Eftersom riktlinjerna bland annat utgår från inriktningarna i översiktsplanen kan det finnas behov av en översyn av dem i samband med att en ny översiktsplan för Göteborg beslutas.

Korta fakta om Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad antagna av byggnadsnämnden den 24 april 2018

- Syftet med riktlinjerna är att säkerställa att mobilitet och parkering hanteras på ett konsekvent sätt i planeringen i enlighet med kommunallagens krav på likabehandling.
- Utgår från stadens styrande dokument, ÖP, trafikstrategi, utbyggnadsplanering, parkeringspolicy
- Fokuserar på god mobilitet i planeringen, inte endast parkering
- Bidrar till att minska såväl biltrafik som bilinnehav genom att betona tillgång till gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Tillämpar flexibla, projektspecifika parkeringstal
- Anvisningar anger hur tillämpningen ska gå till. Har utvärderats och revideras 2021. Beslutas av stadsbyggnadsdirektören.
- Länk till riktlinjerna på webben.

Det tredje skälet för avslag är innebörden av den statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling, SOU 2021:23. Om förslagen i utredningen resulterar i ändringar av plan- och bygglagen ges nya förutsättningar för mobilitetsfrågorna i planeringen. Kontoret bedömer att resultatet av utredningen bör avvaktas.

Henrik Kant — Stadsbyggnadsdirektör

Katja Ketola — Chef Strategiska avdelningen

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2021-08-30

Yttrande till kommunstyrelsen över motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

§ 187, 2886/21

Beslut

Enligt fastighetskontorets förslag:

1. Med hänvisning till fastighetskontorets tjänsteutlåtande avstyrker fastighetsnämnden motionens förslag.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som fastighetsnämndens yttrande över motionen.

Handling

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2021-08-30

Yrkanden

Lina Gudmundsson (V) och Thomas Larsson (MP) yrkar bifall till motionen

Mats Ahdrian (KD) yrkar bifall till kontorets förslag

Propositionsordning

Ordföranden Mats Ahdrian ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutat bifalla kontorets förslag.

Reservationer

Lina Gudmundsson (V) och Thomas Larsson (MP) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering
2021-09-06

Vid protokollet

Sekreterare
Sirpa Bernhardsson

Ordförande
Mats Ahdrian

Justerande
Thomas Larsson

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-08-30
Diarienummer 2886/21

Handläggare
Lukas Jonsson
Telefon:031-3681201
E-post: lukas.jonsson@fastighet.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut

I fastighetsnämnden

1. Med hänvisning till fastighetskontorets tjänsteutlåtande avstyrker fastighetsnämnden motionens förslag.

2. Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som fastighetsnämndens yttrande över motionen.

Sammanfattning

I motionen av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) beskrivs hur kommunens krav på parkeringsplatser för personbil i detaljplaner och bygglov blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning i centrala lägen med konkurrens om mark. I motionen föreslås att byggnadsnämnden och trafiknämnden ges i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Fastighetskontoret vill uppmärksamma att Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering medger redan idag låga parkeringstal om projektets förutsättningar i övrigt medger detta. Fastighetskontoret bedömer även att det vore kommunalekonomiskt fördelaktigt att utvärdera de projekt som redan genomförts eller som befinner sig i genomförandeskede där parkeringstalen är låga, istället för att starta nya pilotprojekt. Kontoret vill även uppmärksamma den nu remitterade statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling” (SOU 2021:23) där utredningsförslagen kan ge nya förutsättningar för mobilitetslösningar i planeringen.

Om fastighetskontoret får i uppdrag att markanvisa och värdera byggrätter i exempelvis B/C-läge där krav på parkering är låga kan det innebära en lägre bedömd produktionskostnad och det skulle kunna innebära att marken får ett högre värde än tidigare enligt byggrättskalkylen. Det skulle potentiellt innebära högre markförsäljningsinkomster för staden, men byggrätternas utformning, bestämmelser, detaljplanens utformning och villkor i markanvisningen kommer alltid att påverka inkomsterna mer.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Fastighetskontoret bedömer att det i ett kommunalekonomiskt perspektiv vore fördelaktigt att utvärdera de projekt som redan genomförts eller som befinner sig i genomförandeskede där parkeringstalen är låga istället för att starta nya pilotprojekt. En sådan utvärdering skulle ge värdefull information om olika effekter av låga parkeringstal.

Om fastighetskontoret får i uppdrag att värdera byggrätter i exempelvis B/C-läge där kraven på parkering är låga skulle det kunna innebära en lägre bedömd produktionskostnad och skulle kunna innebära att marken får ett högre värde än tidigare enligt byggrättskalkylen. Det skulle potentiellt innebära högre markförsäljningsinkomster för staden, men fastighetskontoret bedömer att byggrätternas utformning, bestämmelser i detaljplanen och villkor i markanvisningar alltid kommer att påverka inkomsterna mer.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utbudet av och priset för parkering är en nyckelfråga för att åstadkomma ett minskat resande med privatbil och styra mot målen om minskad klimatpåverkan. Även om bilarnas utsläpp minskar i takt med att fler elbilar kommer ut på marknaden är de fortfarande mycket ytkrävande. Parkeringsplatser konkurrerar med plats för park, lekplatser och andra friytor i planeringen, i synnerhet i centrala delar av staden. Att hitta alternativa och attraktiva sätt att resa hållbart och som kan minska behovet av parkeringsplatser för privatbil är alltså viktigt både av miljöskäl och för att utveckla en attraktiv stadsmiljö. Vilka parkeringstal en kommun har och hur de tillämpas i planeringen kan göra stor skillnad för en bättre stadsmiljö och minskad negativ miljöpåverkan.

Bedömning ur social dimension

Tillgång till parkering för privat bil kan vara särskilt viktig för barnfamiljer, för personer med funktionsnedsättning eller andra som har svårt att resa på andra sätt. Samtidigt riskerar parkeringsytor att skapa otrygga och trafikfarliga miljöer.

Fler bostäder för ett växande Göteborg är ett prioriterat mål. Om kommunens krav på parkeringsplatser utgör ett hinder för att fler bostäder byggs kan det förstärka den rådande bostadsbristen.

Bilagor

1. Motionen
2. Rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder* av Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen

Ärendet

I motionen av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) föreslås kommunfullmäktige ge byggnadsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation. Yttrande ska lämnas till kommunstyrelsen senast den 6 september 2021.

Förvaltningens bedömning

Fastighetskontoret bedömer att de nuvarande riktlinjerna för mobilitet möjliggör för låga parkeringstal. Riktlinjerna möjliggör även för marknadsaktörer att fram till bygglov beräkna det alternativ som är ekonomiskt mest fördelaktigt för det specifika projektet.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige ger byggnadsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation. I motionen lyfts Skeppsbron som exempel på hur en parkeringslösning påverkat bostadsbyggandet negativt. Fastighetskontoret anser att Skeppsbron utgör ett undantag och kontoret bedömer att Skeppsbron inte är ett representativt projekt för p-lösningar i centrala staden. Detta bland annat eftersom detaljplanen inte utgår från de nuvarande riktlinjerna för mobilitet. Dessutom bedömer kontoret att Skeppsbron är ett unikt projekt i detta sammanhang där garagekonstruktionen bland annat även utgör kajförstärkning.

Fastighetskontoret anser att flertalet pågående projekt kan betraktas som pilotprojekt i denna fråga. Masthuggskajen är under utbyggnad och antalet parkeringsplatser inom exploateringen är reducerat till förmån för mobilitetsåtgärder såsom bilpool. För Norra Masthugget finns en avsiktsförklaring mellan byggaktörer och Göteborgs Stad som anger hur man skall arbeta med parkerings- och mobilitetslösningar i planering, bygg och förvaltningsskedet.

Utöver Masthuggskajen finns det fler exempel på bostadsprojekt i Göteborg som byggts, eller som är i byggskede nu, med låga parkeringstal.

- Kronhusparken, studentbostäder, färdigställt
- Dr Allards gata (bostadsrättsföreningen Viva), färdigställt
- Guldmyntsgatan, byggskede, delvis färdigställt
- Holtermansgatan, studentbostäder, planskede

Utöver ovanstående kan nämnas Frihamnen där en utgångspunkt och planeringsförutsättning är ett p-tal som är bland de lägsta i Europa till förmån för andra mobilitetsåtgärder såsom bilpool, cykelpool och subventionerade kollektivtrafikkort. Kontoret bedömer att det vore ekonomiskt fördelaktigt för staden att utvärdera färdigställda eller pågående projekt, snarare än att starta ett antal nya pilotprojekt.

Fastighetskontoret vill även uppmärksamma den nu remitterade statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling” (SOU 2021:23) där utredningsförslagen kan ge nya förutsättningar för mobilitetslösningar i planeringen.

Fastighetskontoret bedömer att färre projektspecifika krav i allmänhet medför större flexibilitet för utvecklaren att välja inriktning på projektet. Det ger således möjligheter att

låta marknadsincitament styra innehållet i större utsträckning. Fastighetskontoret bedömer att ett lägre p-tal i teorin kan öka betalningsviljan på byggrätter. Kontoret bedömer dock att effekter av sänkta p-tal i praktiken sannolikt kommer att vara stora i vissa lägen och försumbara i andra. Oavsett läge kan det alltid finnas projekt där utvecklaren inte vill bygga egen parkering – eller tvärt om.

Att större flexibilitet kan innebära lägre uppförandekostnader innebär inte per definition lägre boendekostnad, varken för hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare.

För hyresrätter är presumtionshyra vanligast, vilket innebär att hyran sätts med utgångspunkt i produktionskostnaderna och i överenskommelse med en på orten etablerad hyresgästorganisation. I jämförelse mellan upplåtelseformer är hyresrättsprojekt sannolikt mest känsliga för höga produktionskostnader eftersom projektet är beroende av att driftnettot ger tillräcklig förräntning på insatt kapital. Fastighetskontoret bedömer att parkeringshyran i svagare områden inte kommer att ge tillräcklig avkastning på parkeringsdelen vilket innebär att bostadshyrorna måste kompensera för ett eventuellt olönsamt parkeringsutrymme. Om hyran redan är på en för området hög nivå kan detta resultera i att projektet inte är genomförbart. I dessa fall är det troligt att ett lägre p-tal hade kunnat bidra till en bättre projektkalkyl och möjliggjort fler projekt. Hyresfastighetens långsiktiga attraktivitet på marknaden kan dock bero av tillgången på parkering inom fastigheten. Det är inte bara hyran som påverkar värdet på längre sikt.

För bostadsrätterna sätts priset mot kund vid nyupplåtelse utifrån hur utvecklaren bedömer marknadens betalningsvilja. Centrala projekt med egen parkering har sannolikt en konkurrensfördel mot det äldre beståndet i samma läge utan parkering. Det finns många exempel där egen parkering bidrar till föreningens kassaflöde på ett för belåningen avgörande sätt. I fall där kommunen genom villkor i markanvisningen eller genom bestämmelser i detaljplanen begränsar antalet i ett projekt för bostadsrätter, till exempel med p-köp i extern anläggning, minskar utvecklarens möjligheter att belåna föreningen till motsvarande nivå som ett projekt med egen parkering i samma läge.

Fastighetskontoret bedömer att potentialen i att sänka p-talen sannolikt är störst i mellanstaden och ytterområden där tillgången på parkering redan är god. Kontoret bedömer att det troligen kommer öka efterfrågan på redan befintliga parkeringsanläggningar.

Om fastighetskontoret får i uppdrag att värdera byggrätter i exempelvis B/C-läge där krav på parkering enligt en ny modell är låga kommer det innebära en lägre bedömd produktionskostnad och det skulle kunna innebära att marken får ett högre värde än tidigare enligt byggrättskalkylen. Det skulle potentiellt innebära högre markförsäljningsinkomster för staden, men byggrätternas utformning, bestämmelser, detaljplanens utformning och villkor i markanvisningen kommer alltid att påverka inkomsterna mer.

Martin Öbo
Fastighetsdirektör

Peter Kim
Avdelningschef

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2021-06-17

Svar på remiss - Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

§ 292, 00620/21

Beslut

1. Trafiknämnden avstyrker motionen utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2021-05-25

Protokollsanteckning Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) (protokollsbilaga 1 § 292)

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) och Hans Arby (C) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till motionen av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.

Blerta Hoti (S) yrkar bifall på trafikkontorets förslag samt avslag på yrkandet från Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP).

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på trafikkontorets förslag mot yrkandet från Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP). Han finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Protokollsanteckning/ar

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) meddelar att de kommer att inkomma med protokollsanteckning (protokollsbilaga 1 § 292).

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2021-06-17

Dag för justering
2021-06-28

Vid protokollet

Sekreterare
Sara Olsson

Ordförande
Toni Orsulic (M)

Justerande
Karin Pleijel (MP)

§ 21 Anteckning till protokollet över "Yttrande över motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan"

Vi ser i tjänsteutlåtandet att Trafikkontoret i grunden är positiv och att de uttrycker att "den här typen av projekt påskyndar framväxten av mobilitetstjänster, vilket gynnar inte bara det enskilda projektet utan är angeläget för att främja omställningen till hållbart resande i stort".

Trafikkontoret tar också upp att i "vissa specifika projekt kan dock parkeringstal noll vara en avgörande förutsättning för utformning av detaljplanen och vilka boendekvaliteter som kan uppnås. Det kan t.ex. handla om projekt där det är tekniskt omöjligt att förlägga parkeringsplatser i garage under fastigheten eller där avsaknaden av parkeringsplatser och utfarter möjliggör en trafiksäker, trygg och attraktiv gestaltning".

Fördelar med pilotprojekt är enligt Trafikkontoret att det kan "pröva en viss företeelse i liten skala, för att kunna utvärdera och eventuellt därefter etablera företeelsen. Ett begränsat antal pilotprojekt skulle möjliggöra mer omfattande uppföljning och utvärdering av såväl mobilitetslösningar som bilinnehav och resmönster. Pilotprojekt med en tydlig innovativ inriktning kan ha lättare att kopplas till forskning och externa medel".

Som argument mot motionen uttrycker trafikkontoret att " kommunens förvaltningar bör arbeta på bred front för att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt, snarare än att satsa på ett fåtal projekt med parkeringstal noll". Vi anser att det inte finns anledning att ställa en god sak mot en annan god sak utan att summan av att göra bägge delarna skulle ge ett ännu bättre resultat. Det vill säga att kommunen kan arbeta både med att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt och samtidigt genomföra pilotprojekt med parkeringstal noll. Det skulle bidra till att minska miljö- och klimatpåverkan och närma sig målen i Göteborg Stads Miljö- och klimatprogram.

Gertrud Ingelman (V)
Karin Pleijel (MP)

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-05-25
Diarienummer 00620/21

Handläggare
David Backelin/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon: 031-368 25 67
E-post: david.backelin@trafikkontoret.goteborg.se

Torunn Vikengren/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon: 031-368 28 03
E-post: torunn.vikengren@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden avstyrker motionen utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan (KS Handling 2021 nr 13) till byggnadsnämnden, trafiknämnden och Förvaltnings AB Framtiden. Yttrandet ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast den 6 september 2021. Motionärerna yrkar att Kommunfullmäktige ger Byggnadsnämnden och Trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden avslår motionen. Parkeringstal noll kan vara lämpligt i enstaka projekt, men det kan göras som en del i ordinarie detaljplaneprocess och inte i formen av pilotprojekt. Göteborgs Stad kan redan idag föreslå parkeringstal noll i detaljplaner samt godkänna undantag från parkeringstalen i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt. För att kunna ge så många som möjligt tillgång till hållbara mobilitetslösningar och samtidigt bidra till god ekonomi i bostadsbyggandet är det trafikkontorets bedömning att kommunens förvaltningar bör arbeta på bred front för att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt, snarare än att satsa på ett fåtal projekt med parkeringstal noll. På så vis får mobilitetslösningar större spridning och blir tillgängliga för fler.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnader för byggande och underhåll av parkeringar belastar fastigheternas ekonomi, vilket i slutänden betalas av de boende som kollektiv. Nybyggnadsprojekt i tätorter med omfattande bilparkering ger ofta både sämre boendekvalitet och högre boendekostnader. Även för verksamhetslokaler kan parkeringsanläggningar vara kostsamma.[1] Malmö stad beräknar att garageplatser i underjordiskt garage motsvarar 12% av byggkostnaden för en trerumslägenhet på 75 kvadratmeter.[2] Att bygga med färre eller inga parkeringsplatser kan därmed bidra till bättre ekonomi i bostadsbyggandet, även om en del av besparingen används till mobilitetslösningar. Besparingen av färre parkeringsplatser medför dock inte per automatik lägre kostnader för de boende eftersom bostadspriserna är marknadsstyrda.

Bedömning ur ekologisk dimension

Tillgången till parkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för människors resmönster.[3] Erfarenheter från projekt med parkeringstal noll eller nära noll visar att de boende reser mer hållbart och har ett lägre bilinnehav än i jämförbara områden med parkeringsplatser. Utöver tillgången till parkering är det en kombination av olika faktorer som har betydelse för bilinnehav och färdmedelsval, så som närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och väl utbyggd cykelinfrastruktur samt fastighetsknutna åtgärder som bilpool och god cykelparkering.[4]

Förutom att parkeringsplatser genererar bilinnehav och bilresor har själva byggnationen en påverkan på miljö och klimat som kan variera beroende på projekt, lokalisering och parkeringslösning.

Bedömning ur social dimension

Parkering för bil upptar stora ytor, både i den befintliga staden och vid nybyggnation. Ett mått som brukar användas är att varje parkeringsplats upptar 25 kvadratmeter. Undersökningar visar att det finns uppskattningsvis 20 miljoner parkeringsplatser i Sverige, vilket innebär att ytan för parkering är större än den genomsnittliga boytan per person.[5][6] Dessa ytor skapar god tillgänglighet för den som äger och använder bil. I projekt med få eller inga parkeringsplatser kan ytorna istället användas till att skapa levande stadsrum, tillgänglighet och attraktiva miljöer för fler, exempelvis barn och unga.

Förhållande till styrande dokument

Styrande dokument för parkering ger redan idag möjlighet att göra avsteg från gällande parkeringstal. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, sidan 10:

---

[1] Åsa Romson (IVL), Maria Ivansson (Klimatkommunerna) och Fredrik Holm (konsult) (2020), Att styra mot minskad bilparkering - om Plan- och bygglagen, p-tal och mobilitetsåtgärder Delrapport i projektet Kompark - kommunala parkeringsstyrmedel för energieffektiva städer

[2] Theory Into Practice (2019) Mo-Bo. Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur

[3] SOU 2021:23 Stärkt planering för hållbar utveckling

[4] IVL (2018) Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet

[5] Fastighetsägarna i Stockholm, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen (2020): Framtiden för parkering och nya bostäder – Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser.

[6] I Sverige är den genomsnittliga boarean per person 42 kvadratmeter (SCB 2018)

”Ibland är det lämpligt att antingen under- eller överstiga normalspannet för antalet parkeringsplatser. I dessa fall ska kommunen och/eller byggherren dokumentera motiv och konsekvenser av valt parkeringstal.”

I samma riktlinje (sidan 11) finns en undantagsregel för mindre projekt i centrala lägen. Undantaget innebär att den nytillkommande bebyggelsen ges parkeringstalet noll för bil utan att särskild mobilitets- och parkeringsutredning behöver göras. För att omfattas av undantaget måste projektet uppfylla ett antal kriterier, såsom god tillgänglighet till kollektivtrafik och att projektet utgör komplettering av befintlig bebyggelse inom befintliga strukturer, t.ex. på-, till- eller ombyggnad av befintliga hus. Byggaktören ska också lägga särskild vikt vid utrymme för cykelparkering samt teckna mobilitetsavtal med staden om ett antal mobilitetsåtgärder.

Möjligheten att pröva bilparkeringsfria områden är också något som omnämns i Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, sidan 18:

"Pröva bilparkeringsfria områden. Möjligheten att planera områden med få bilparkeringar för annat än yrkestrafik, funktionshindrade och bilpooler bör prövas i planeringen för nya områden i innerstaden. De bilparkeringsplatser som tillåts i sådana områden lokaliseras i ytterkanterna, nära större gator och vägar."

Bilagor

1. Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan (KS Handling 2021 nr 13) till byggnadsnämnden, trafiknämnden och Förvaltnings AB Framtiden. Yttrandet ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast den 6 september 2021. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige ger byggnadsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Beskrivning av ärendet

Disposition

Trafikkontorets svar består av följande delar:

- Parkeringstalens bakgrund och lagstöd
- Göteborgs Stads parkeringstal och modell för mobilitetslösningar
- Förekomsten av bilpoolslösningar i projekt med mobilitetsavtal
- Erfarenheter från befintligt pilotprojekt i Göteborg
- Möjligheter och utmaningar med parkeringstal noll
- Fördelar och nackdelar med pilotprojekt
- Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Parkeringsnormer med krav på antal bilplatser/lägenhet har funnits sedan mitten på 1900-talet. Kraven riktades då mot fastighetsägare för att komma bort från problem med parkerade bilar som ledde till framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsrisker. Utifrån en prognosticerad ökning av biltrafiken var kraven tilltagna i överkant, vilket har lett till en överkapacitet på parkering i många områden.

Parkering vid nybyggnation regleras i plan- och bygglagen (2010:900) (PBL). I PBL kap. 8, 9 § anges att det... ”*på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon*”. Det är kommunen som i detaljplan kan bestämma vad som är parkering i skälig utsträckning och vad som är i närheten av tomten (kap. 4, 13 §).

Enligt lagen har kommunen genom planmonopolet möjlighet att styra bilparkeringens omfattning, uppåt eller nedåt för en viss nybyggnad av hus. Dock är det fastighetsägarens ansvar att anordna parkering för fastighetens behov och i enlighet med kommunens riktlinjer. Kommuner och andra väghållare är inte ansvariga att ordna parkering på gatumark när det till exempel finns en parkeringsefterfrågan som överstiger utbudet på tomtmark i ett område.[7]

Flexibla parkeringstal i Göteborg

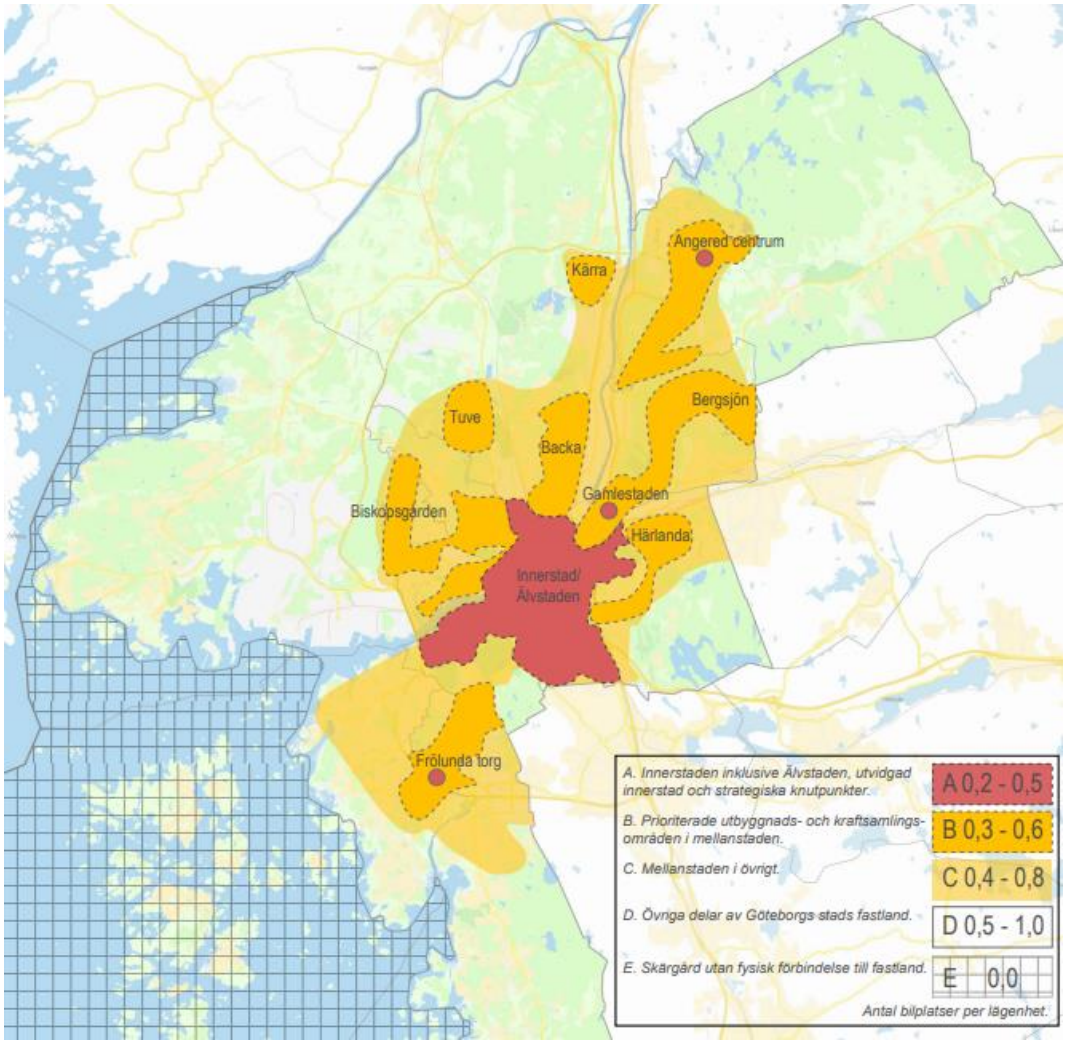
Göteborgs Stad har flexibla parkeringstal, vilket innebär att varje projekt får ett projektspecifikt parkeringstal. Metoden för att ta fram parkeringstalet är reglerat i ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” som antogs av byggnadsnämnden 2018. Mindre projekt på upp till 30 lägenheter behöver inte bygga

[7] Trafikverket (2013) Parkering i täta attraktiva städer

några parkeringsplatser alls, om de uppfyller vissa kriterier. I de flesta fall behöver fastighetsägaren dock göra en mobilitets- och parkeringsutredning (MoP). Utredningen är uppdelad i fyra steg:

1. Normalspann – utgångsläget för parkeringstalet anges i en karta med fem olika zoner och spann som visar övre och undre gränsen för det normala p-talet inom respektive zon
2. Lägesbedömning – inom zonen görs en bedömning av projektets läge beträffande tillgänglighet som exempelvis olika typer av service, kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur
3. Projektanpassning – tänkt lägenhetssammansättning möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser m.m.
4. Mobilitetslösningar (valbart steg) – bilpool, cykelpool, kollektivtrafikkort mm. Säkerställs genom avtal mellan fastighetsägaren och Göteborgs Stad

Modellen för de flexibla parkeringstalen ger möjlighet till relativt omfattande sänkningar av antalet bilplatser som behöver byggas. Det fjärde steget, mobilitetslösningar ger max avdrag på 0,2 bilplatser/lägenhet. I den centrala zonen (zon A) innebär det att parkeringstalet som lägst kan bli 0,2 parkeringsplatser/lägenhet.



Figur 1 Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet (Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, sidan 13)

Möjlighet till mobilitetslösningar

I det fjärde steget, Mobilitetslösningar, finns möjlighet att sänka parkeringstalet genom att fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder för de boende. Åtgärderna kan dels vara fysiska, exempelvis att fastighetsägaren bygger cykelservicerum eller bilpoolsplatser, men kan också vara icke-fysiska, som exempelvis medlemskap i bilpool eller kostnadsfritt kollektivtrafikkort. Mobilitetsåtgärderna ska öka boende eller andras mobilitet men minska behovet av att äga och använda bil. Observera att detta är ett frivilligt steg, Göteborgs Stad har inte rätt att kräva mobilitetstjänster, men däremot finns inga hinder att vi tecknar frivilliga avtal. Det är alltså upp till fastighetsägaren att välja detta steg.

Modellen för avdrag är uppdelade i olika nivåer, där den första är basnivå med ett antal ”enklare” mobilitetsåtgärder. Åtgärderna har delats in i kategorierna Information, Kollektivtrafik, Cykel och Bil. Samtliga åtgärder i baspaketet behöver genomföras. Att baspaketet omfattar så många olika åtgärder har flera anledningar:

- En mix av åtgärder har bra effekt på resandet
- Olika åtgärder passar olika boende
- Mobilitetsåtgärder kopplade till fastigheter är en relativt ny företeelse och att det kan bli sårbart om ”alla ägg läggs i samma korg” på en marknad som snabbt förändras

För att få ytterligare avdrag finns ett stjärnpaket med ett stort antal åtgärder att välja mellan. Några av åtgärderna har större effekt än andra åtgärder och har fått ”stjärnstatus”. Avdragen i stjärnpaketet är uppdelade i tre nivåer där varje vald nivå ger avdrag på 0,05 parkeringsplatser per lägenhet. Fastighetsägaren väljer själv vilka åtgärder som passar projektet och beskriver hur de ska genomföras i mobilitets- och parkeringsutredningen. Maximalt avdrag för mobilitetslösningar är 0,2 platser/lägenhet och då har fastighetsägaren genomfört baspaket och tre nivåer i stjärnpaketet (totalt sex åtgärder varav tre med stjärna utöver baspaketet).

Modellen är skapad för att passa så många olika projekt och fastighetsägare som möjligt. Att det finns möjlighet att välja åtgärder i stjärnpaketet är uppskattat av fastighetsägarna. Det finns möjlighet för fastighetsägaren att skapa egna åtgärder, om de har egna mobilitetsåtgärder som skulle passa på platsen. Fastighetsägarnas egna åtgärder bedöms av Göteborgs Stad och kan få stjärnstatus om de bedöms ha motsvarande stor effekt.

Mobilitetslösningar säkerställs i avtal

När fastighetsägaren valt åtgärder och fått sin mobilitets- och parkeringsutredning godkänd tecknar denne avtal om mobilitetslösningarna med Göteborgs Stad. Trafikkontoret handlägger dessa avtal och trafikdirektören undertecknar dem för stadens räkning. Totalt har det tecknats drygt 60 mobilitetsavtal fram tills nu (maj 2021). Eftersom ledtiderna är långa är det bara ett fåtal av dessa projekt som är färdigställda och det har skett senaste året. Åtgärderna ska implementeras och vidmakthållas i tio år från det att fastigheten fått slutbesked. Det är angeläget att avtalen följs upp, dels för att kontrollera efterlevnaden, men också för att utvärdera dess nytta och effekt samt öka kunskapen om mobilitetsåtgärder och parkering.

Den stora utmaningen när vi tar fram åtgärder är att hitta en balans mellan tydlighet och flexibilitet. Åtgärderna måste vara konkreta och tydligt specificerade, men behöver samtidigt vara flexibla för att passa olika projekt och hålla över tid. I mobilitetsavtalen finns därför möjlighet att omförhandla avtalen till andra motsvarande åtgärder, vilket har skett i några fall.

Förekomsten av bilpool

I motionen föreslås pilotprojekt där bostäder byggs med bilpool istället för privat parkering. Nedan redogörs för förekomsten av bilpool i de projekt som har tecknat mobilitetsavtal med Göteborgs Stad.

I mobilitetsavtalen ingår bilpoolsplatser som ett krav i baspaketet, vilket innebär att samtliga projekt med mobilitetsavtal ska se till att det finns parkering dedikerad till bilpool. I stjärnpaketet finns bilpoolsfordon och medlemskap i bilpool som valbara åtgärder. I de 60-tal avtal som hittills tecknats har tio fastighetsägare valt att avtala med en bilpoolsleverantör att ställa bilpoolsfordon på platsen. Fem avtal innehåller medlemskap i bilpool, vilket innebär att fastighetsägaren säkerställer att de boende blir kunder hos bilpoolen.

Det kan finnas olika skäl till att endast en begränsad andel av mobilitetsavtalen omfattar bilpoolsåtgärder. Bilpool är en relativt ny företeelse och fastighetsägarna kan därför se det som en alltför stor risk att säkerställa bilpool i tio år. Det är också så att bilpoolsmarknaden är under utveckling och att antalet bilpoolsaktörer fram tills nyligen varit begränsat. Detta har inneburit en låg grad av flexibilitet och färre valmöjligheter för både fastighetsägare och boende.

Alla mobilitetsavtal garanterar alltså parkeringsplatser för bilpool, men hur dessa kommer nyttjas framöver vet vi inte ännu. Att ytan finns möjliggör för fastighetsägaren att erbjuda parkering till en bilpoolsleverantör utan att vara bunden till en viss tidsperiod.

Sammanfattningsvis är bilpoolsåtgärder en viktig del av modellen för mobilitetslösningar i befintliga och kommande projekt med låga parkeringstal. Bilpooler har stor potential att minska bilinnehavet och behovet av en egen parkeringsplats, samtidigt som de ger stor nytta i form av biltillgänglighet.

Befintliga pilotprojekt

I likhet med Stockholm och Malmö har p-tal noll hittills prövats i Göteborg i ett mindre antal projekt, t.ex. bostäder vid Kronhusparken och Guldmyntsgatan. Det största projektet är detaljplanen för bostäder vid Dr Allards Gata som omfattar 132 bostadsrätter på Guldheden.[8] Detaljplanen antogs av Byggnadsnämnden 2013 och beskrevs som ett av kommunens pilotprojekt för att pröva boende utan egen bil. Projektet är byggt helt utan privata parkeringsplatser för boende, däremot finns ett antal platser för bilpool, rörelsehindrade samt lastning och lossning. Utöver bilpool finns ett stort ljust cykelgarage, cykelverkstad, leveransskåp för att ta emot paket samt en elcykelpool med olika typer av cyklar och lätta fordon. Bokning och information om mobilitetstjänsterna tillhandahålls i en gemensam app, en så kallad MaaS-tjänst (Mobility as a Service).

[8] Detaljplan för bostäder mm vid Dr Allards Gata inom stadsdelen Guldheden (BN 0593/11)

Detaljplanen färdigställdes etappvis 2018–2019 och har sedan dess följts upp inom ramen för EU-projektet IRIS.[9] De första resultaten visar att de boende i fastigheten har ett lägre bilinnehav än den genomsnittliga göteborgaren (0,18 bilar/person jämfört med 0,28 bilar/person) och att de reser mer hållbart. Mobilitetstjänsterna har en förhållandevis hög användning och är uppskattade av många boende. Bilpoolen används dessutom av andra personer som bor i närområdet. Uppföljningen visar att många av de boende gjorde sig av med sin bil i samband med att de flyttade in i huset. Samtidigt finns det ett antal hushåll som har behållit bilen och ordnat med parkeringsplats i närområdet.

Sammanfattningsvis har projektet på Dr Allards Gata bidragit till att öka kunskapen om bostadsbyggande med parkeringstal noll. Trafikkontoret ser också att den här typen av projekt påskyndar framväxten av mobilitetstjänster, vilket gynnar inte bara det enskilda projektet utan är angeläget för att främja omställningen till hållbart resande i stort.

Möjligheter med parkeringstal noll

Tillgången till parkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för människors resmönster.[10] Erfarenheter från projekt med parkeringstal noll eller nära noll visar att de boende reser mer hållbart och har ett lägre bilinnehav än i jämförbara områden med parkeringsplatser.[11] Parkeringstal noll främjar också en framväxt och etablering av hållbara mobilitetslösningar. Det finns en stor andel av befolkningen som inte har bil och därmed kan attraheras av den typen av boende[12]. Färre parkeringsplatser sänker även kostnaderna i byggprojekt och bidrar till en bättre ekonomi i bostadsbyggandet.

Fördelarna i föregående stycke är inte begränsade till projekt med noll parkeringsplatser, utan de uppstår också i stor utsträckning i projekt med låga parkeringstal (upp till en viss nivå). Inom det ordinarie normalspannet kan parkeringstalet för bostäder bli så lågt som 0,2 bilplatser/lägenhet i den centralaste zonen (zon A). I vissa specifika projekt kan dock parkeringstal noll vara en avgörande förutsättning för utformning av detaljplanen och vilka boendekvaliteter som kan uppnås. Det kan t.ex. handla om projekt där det är tekniskt omöjligt att förlägga parkeringsplatser i garage under fastigheten eller där avsaknaden av parkeringsplatser och utfarter möjliggör en trafiksäker, trygg och attraktiv gestaltning.

Utmaningar med parkeringstal noll

Parkering vid nybyggnation kan omfatta flera kategorier och användningsområden. Trafikkontoret vill understryka att parkeringstal noll främst avser parkering för boende och anställda, medan ytor för besökande, rörelsehindrade och lastning och lossning fortfarande behövs. Dessutom krävs reserverade parkeringsplatser för bilpool. Parkeringstal noll innebär således inte att projekt kan byggas helt utan parkeringsplatser. Även i dessa projekt blir utformningen och placeringen av dessa parkeringsplatser avgörande för att uppnå de fördelar med parkeringstal noll som beskrivs ovan.

[9] Trivector (2020), Mobilitetstjänsten EC2B i det bilfria boende BRF Viva: Erfarenheter från det första året
[10] SOU 2021:23 Stärkt planering för hållbar utveckling
[11] IVL (2018) Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet
[12] Antalet personbilar i trafik uppgick 2019 till 0,28 bilar/person i Göteborg (SCB, 2021)

En fråga som aktualiseras i samband med parkeringstal noll eller nära noll är risken för att inflyttade väljer att äga bil trots att de inte har tillgång till parkering i direkt anslutning till fastigheten. Att några väljer att tillgodose sitt parkeringsbehov längre från bostaden kallas för parkeringsflykt. Förutom att bilinnehavet i ett ”bilfritt” område därmed kan bli högre än avsett kan trafiksituationen i närområdet påverkas i form av ökad söktrafik och högre tryck på parkering i området. En positiv aspekt är att bilar som parkeras längre bort från fastigheten leder till längre gångavstånd, vilket gör bilen mindre attraktiv och kan leda till minskad bilanvändning.[13]

För att minska risken för parkeringsflykt kan trafikkontoret reglera parkeringsutbudet på allmän platsmark i närområdet. Genom införande av tidsreglering och/eller avgifter på kringliggande gatuparkeringar kan kommunen stödja de låga parkeringstalen och möjliggöra en god effekt på bilinnehav och resvanor i nybyggda fastigheter.

Fördelar med pilotprojekt

Trafikkontorets tolkning av begreppet ”pilotprojekt” är att det syftar till att pröva en viss företeelse i liten skala, för att kunna utvärdera och eventuellt därefter etablera företeelsen. Ett begränsat antal pilotprojekt skulle möjliggöra mer omfattande uppföljning och utvärdering av såväl mobilitetslösningar som bilinnehav och resmönster. Pilotprojekt med en tydlig innovativ inriktning kan ha lättare att kopplas till forskning och externa medel.

Nackdelar med pilotprojekt

Pilotprojekt, även i begränsad skala, kräver betydande resurser och arbetsinsatser från involverade aktörer. Med tanke på de långa ledtiderna vid nybyggnation skulle det ta mellan 5–10 år innan det gick att utvärdera pilotprojekt med parkeringstal noll. Det innebär att många detaljplaner kan komma att antas under den perioden, utan att parkeringstal noll är en reell möjlighet för dem som inte är pilotprojekt.

Även om eventuella pilotprojekt leder till kunskapsuppbyggnad finns det ingen garanti för att resultaten går att skala upp eller upprepa i andra projekt. Delar av kunskapen riskerar att vara alltför plats- eller projektspecifik.

Förvaltningens bedömning

För att kunna ge så många som möjligt tillgång till hållbara mobilitetslösningar och samtidigt bidra till god ekonomi i bostadsbyggandet är det trafikkontorets bedömning att kommunens förvaltningar bör arbeta på bred front för att främja mobilitetsavtal och lägre parkeringstal i många projekt, snarare än att satsa på ett fåtal projekt med parkeringstal noll. På så vis får mobilitetslösningar större spridning och blir tillgängliga för fler. Det kan exempelvis göras genom tydlig och mer omfattande information till fastighetsägare om möjligheten att teckna mobilitetsavtal redan tidigt i detaljplaneprocessen.

Göteborgs Stad kan redan idag föreslå parkeringstal noll i detaljplaner samt godkänna undantag från parkeringstalen i projekt där fastighetsägaren kan motivera att det är lämpligt. Det kan exempelvis handla om projekt i de mest centrala delarna där den sammanvägda tillgängligheten redan idag är god genom direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter. Sådana

[13] IVL (2021) Guide för mobilitetstjänster vid boendet, sidan 52

projekt bör implementera paket med omfattande mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande och stödjer det låga parkeringstalet.

Parkeringstal noll kan vara lämpligt i enstaka projekt, men det kan göras som en del i ordinarie detaljplaneprocess och inte i formen av pilotprojekt. Pilotprojekt syftar till att pröva en viss företeelse i liten skala, för att kunna utvärdera och eventuellt därefter etablera företeelsen. Med tanke på de långa ledtiderna vid nybyggnation skulle det ta mellan 5–10 år innan det går att utvärdera ett pilotprojekt med parkeringstal noll. Att det under den tiden uppstår ett tillfälligt stopp för liknande projekt i väntan på utvärdering är inte önskvärt. Trafikkontoret bedömer att utvärderingar av ytterligare pilotprojekt inte skulle förändra kunskapsläget så mycket att det är av avgörande betydelse för fortsatt arbete. Det är bättre att följa upp resultaten från de många projekt med låga parkeringstal som redan är initierade och har tecknat mobilitetsavtal samt de projekt med parkeringstal noll som har genomförts.

Jenny Adler	Kristina Lindfors
Avdelningschef	Trafikdirektör

Protokoll (3)
Fört vid styrelsesammanträde
Sammanträdesdatum: 2021-03-30

Tid: kl. 09:00 - 11:55
Ajournering: 10:10-10:15, 11:22-11:25
Plats: Teamsmöte

Ledamöter

Kjell Björkqvist (L)	ordförande
Stefan Svensson (M)	1:e vice ordförande
Roger Höög (V)	2:e vice ordförande
Jan Jörnmark (D)	ledamot
Martin Nilsson (MP)	ledamot
Bernt Sabel (S)	ledamot
Erik Woxlin (KD)	ledamot
Tamara Nesic (S)	ledamot

Tjänstgörande suppleanter

Johannes Hulter (S)	suppleant

Suppleanter

Jeta Ibishi (M)	suppleant
Daniel Augustsson (C)	suppleant
Gunnar Ekeroth (MP)	suppleant

Arbetstagarrepresentanter

Simon Kappelmark	LO
Per-Åke Westlund	suppl. LO
Niklas Nordell	PTK
Annika Berndtsson	suppl. PTK
Göran Helgegren	suppl. PTK

Övriga

Terje Johansson	VD
Lena Hagenfeldt	VD-assistent
Sofia Gärdsfors	VD-störningsjouren, § 13
Linda Björk	HR-chef, § 16
Anna-Karin Trixe	stabschef
Lars Just	ekonomichef
Mohamed Hama Ali	chefsjurist

Ej Närvarande:

Amalia Rud Pedersén (S)	ledamot
Johan Svensson (V)	suppleant
Tove Krabo (D)	suppleant
Niclas Blomnell	suppl. LO

Underskrifter

Sekreterare

Mohamed Hama Ali

Ordförande

Kjell Björkqvist

Justerande

Roger Höög

c. Motion – Pilotprojekt mobilitet

Anna-Karin Trixe redogör för bolagets yttrande över motion från Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan (Dnr:0363/21), i enlighet med utsänd handling.

Roger Höög, Kjell Björkqvist och Bernt Sabel yrkar bifall till VD:s förslag att besvara remissen i enlighet med bolagets remissvar.

Yrkande M, KD och D

Stefan Svensson, Erik Woxlin och Jan Jörnmark yrkar bifall till gemensamt yrkande från M, KD och D om att avstyrka motionen från V (*protokollsbilaga 2*).

Propositionsordning och votering

Ja för bifall till Roger Höög, Kjell Björkqvist och Bernt Sabels förslag och Nej för bifall till Stefan Svensson, Erik Woxlin och Jan Jörnmarks förslag.

Votering genomfördes och utföll enligt följande:

Kjell Björkqvist (L)	Ja
Stefan Svensson (M)	Nej
Roger Höög (V)	Ja
Bernt Sabel (S)	Ja
Jan Jörnmark (D)	Nej
Martin Nilsson (MP)	Ja
Tamara Nesic (S)	Ja
Erik Woxlin (KD)	Nej
Johannes Hulter	Ja

Med röstsiffrorna 3 Nej och 6 Ja beslutar styrelsen i enlighet med Roger Höög, Kjell Björkqvist och Bernt Sabels förslag.

Beslut

Styrelsen beslutar att tillstyrka motionen om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.

Stefan Svensson, Jan Jörnmark och Erik Woxlin anmäler reservation till förmån för eget yrkande (*protokollsbilaga 2*).

Yrkande från Moderaterna, Kristdemokraterna och Demokraterna i ärende 13c, Vänsterpartiets motion om pilotprojekt mobilitet:

"Styrelsen beslutar att avstyrka motionen om pilotprojekt för mobilitet, med följande motivering:

Förslaget är orealistiskt då man i praktiken föreslår att helt ta bort privat parkering i dessa bostadsområden som ska utgöra pilotprojekt ("...där bostäderna kan byggas med bilpooler **istället** för privat parkering..."). Om förslaget genomförs kommer det att utesluta vissa grupper i samhället och skapa segregation i området. Det kommer alltid att finnas ett visst behov av privat parkering, t.ex. många barnfamiljer, funktionshindrade m.fl. som är beroende av sin privata bil. Ett boende måste fungera för alla grupper i samhället, varför motionen ska avslås. Privat parkering utesluter givetvis inte att man också kan pröva andra mobilitetslösningar som t.ex. bilpooler."

Framtiden
Vi bygger det hållbara samhället för Framtiden

Styrelsehandling nr. 13c
Utfärdat 2021-03-30
Diarienummer: 2021–0049

Handläggare
Dan Sandén
Telefon:070-5210851
E-post: dan.sanden@framtiden.se

Yttrande över motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan (Dnr:0363/21)

Förslag till beslut

Styrelsen för Förvaltnings AB Framtiden:

1. Att tillstyrka motionen om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.

Ärendet

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts att yttra sig över en motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.

Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ger Byggnadsnämnden och Trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

Motionärerna pekar på att höga kostnader för att bygga parkeringsanläggningar har blivit ett hinder för bostadsbyggande, framförallt vid förtätning och i centrala lägen med konkurrens om mark. De menar att nyproduktionen av bostäder skulle kunna öka genom mobilitetslösningar och planering med närhet till kollektivtrafik och samhällsservice. I motionen uttrycks att mobilitetslösningar är nyckeln till lägre kostnader, mindre miljö- och klimatpåverkan och ökat bostadsbyggande samt att mobilitetslösningar kan bidra till ett mer hållbart transportsystem och lägre boendekostnader. De anser att Göteborg behöver utveckla pilotprojekt med mobilitetslösningar som kan utvärderas och ge värdefulla erfarenheter att användas vid kommande bygg- och bostadsprojekt.

Framtiden tillstyrker motionen utifrån att höga kostnader för att bygga parkeringsanläggningar försvårar en kostnadseffektiv bostadsproduktion och att ett pilotprojekt likt det som föreslås i motionen därför kan vara relevant.

Yttrandet ska vara Stadsledningskontoret tillhanda 2021-09-06.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Framtidens bedömning är att minskade krav för att bygga parkeringslösningar i samband med nyproduktion av bostäder kan bidra till lägre totala produktionskostnader.

Bedömning ur ekologisk dimension

Framtidens bedömning är att minskade krav på byggnation av bilparkeringar i samband med nyproduktion av bostäder kan bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Ärendet har inte bedömts vara föremål för samverkan.

Bilagor

1. *Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan.*

Expedieras

Stadsledningskontoret (dnr: 0363/21): stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Bolagets bedömning

Bolaget delar uppfattningen om att höga kostnader för att bygga parkeringsanläggningar försvårar en kostnadseffektiv bostadsproduktion.

Bolaget ser positivt på pilotprojekt där kraven på parkering minimeras i relation till andra relevanta mobilitetslösningar.

Datum

Underskrift	Namnförtydligande
…….	Terje Johansson VD och koncernchef
…….	Anna-Karin Trixe Stabschef

Kommunfullmäktige

Göteborgs Stad

Handling 2021 nr 13

Motion av Gertrud Ingelman (V) och Johan Zandin (V) om pilotprojekt för mobilitet som ska minska kostnaderna för bostadsbyggande samt miljö- och klimatpåverkan

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige ger Byggnadsnämnden och Trafiknämnden i uppdrag att utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet där bostäderna kan byggas med bilpooler istället för privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation.

De höga kostnaderna för att bygga parkeringsanläggningar har blivit ett hinder för bostadsbyggande framförallt vid förtätning och i centrala lägen med konkurrens om mark. En aktuell rapport ”Framtiden för parkering och nya bostäder” från Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen i oktober 2020, visar att kostnaden för nya parkeringsgarage är så hög att den kraftigt hämmar nyproduktionen av bostäder. Nyproduktionen av bostäder skulle kunna öka genom mobilitetslösningar och planering med närhet till kollektivtrafik och samhällsservice.

Rapporten tar också upp att parkeringsnormer påverkar miljö och klimat där stora utsläpp av växthusgaser och hög energiförbrukning orsakas av dagens parkeringssituation och att kraven på parkering kan öka koldioxidutsläppen med hela 50 procent även i själva byggprocessen. Det visar sig också att parkering inte bidrar till signifikant högre fastighetsvärden, men konkurrerar med ytor för lek och rekreation i boendemiljön.

Mobilitetslösningar är nyckeln till lägre kostnader, mindre miljö- och klimatpåverkan och ökat bostadsbyggande. Rapporten visar att en bilpool minskar behovet av parkeringsplatser med cirka 80 procent. Göteborg har redan riktlinjer för parkering som tar hänsyn till mobilitetsåtgärder, men dessa kan även helt undantas i ett pilotprojekt eftersom plan- och bygglagen genom planmonopolet ger kommuner möjlighet att styra bil- och cykelparkeringens omfattning, uppåt eller nedåt för en viss nybyggnad av hus.

I Göteborg har vi ett konkret exempel på hur parkeringskrav påverkar bostadsbyggande negativt. Projekt Skeppsbron har försenats med flera år eftersom den ursprungliga planen byggde på att ett 700-platsers parkeringsgarage skulle byggas ute i älven och utgöra ny kaj och grund. Projektering genom Göteborgs Stads Parkerings AB visade redan efter ett

år att det blev dyrare än ursprungligt investeringsbeslut och med risk för att ytterligare kostnader kunde uppstå. Utan parkeringskrav kunde de första bostäderna redan ha börjat byggas på Skeppsbron.

För att byggandet av bostäder och verksamheter inte ska bromsas av parkeringskrav föreslår vi att stadsbyggnads- och trafikkontoret får i uppdrag utreda och initiera lämpliga pilotprojekt för mobilitet, där bostäderna kan byggas utan privat parkering för att minska kostnader för exploatering och byggnation. Det kan bidra till både ett mer hållbart transportsystem och lägre boendekostnader. Om boende och verksamma erbjuds goda förutsättningar att välja cykel, kollektivtrafik eller bilpool kommer de inte att behöva egen bil. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig betydelse, men tillgång till bil kan erbjudas genom pooler så att de kan användas vid de tillfällen den behövs. Idag beräknas en privatbil i allmänhet stå oanvänd 90 – 95 % av dygnet.

I flera städer som Stockholm och Malmö prövas möjligheten att i pilotprojekt göra undantag från de riktlinjer kommunerna normalt följer och några av dessa pilotprojekt är redan byggda. Göteborg behöver utveckla pilotprojekt med mobilitetslösningar som kan utvärderas och ge värdefulla erfarenheter att användas vid kommande bygg- och bostadsprojekt.

Gertrud Ingelman (V) **Johan Zandin (V)**

Källa: https://www.fastighetsagarna.se/aktuellt/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader/