



Dnr Fi 2021/01486

Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Fi.sba.spn@regeringskansliet.se

Svar på remiss SOU 2021:23, Stärkt Planering för en Hållbar Utveckling.

Svepark vill här lämna följande synpunkter på utredningen

Från Parkering till Mobilitet

Utredningen talar mycket om att förflytta bilägande och därmed behov av parkeringsplatser för sk enskilt bruk och istället ska vi arbeta mer med olika mobilitetsåtgärder i ny bebyggelse av bostäder.

Behovet av person och varutransporter ska hålls på en låg nivå för att utnyttja befintlig infrastruktur.

Svepark menar att utredningen har en alldeles för optimistisk syn på hur bilägande och bilåkade ser ut i dagens Sverige. Utredningen borde i högre utsträckning studerat hur effekter och resultat har blivit av olika modeller med lägre Parkeringstal har utfallit i olika bostadsområden. Även studier av hur bilägandet utvecklas finns och hur bilförsäljningen ser ut i dagens Sverige. Svepark ser en uppenbar risk att utredningens förslag grundar sig på en verklighet som inte råder i dagens Sverige och det finns en uppenbar risk att förslag och resultat framöver får stora bakslag och leder till att våra städer inte följer den utveckling som vi alla önskar om en hållbar stad med minskat bilåkande i våra centrala delar. Vi menar att det finns stor risk för den positiva inställning mot lägre P tal och mobilitetsinsatser istället för att bygga bra och ändamålsenliga parkerings/ mobilitetsanläggningar som finns bland byggherrar och fastighetsägare kan grunda sig på enbart ekonomiska överväganden och inte med en syn om bra och ändamålsenliga bostadsområden. Det kommer bara att innebära att våra kommuner och kommunala parkeringsbolag istället får bära kostnaderna framöver.

Behovet av varutransporter finns inga signaler på att det minskar just nu, tvärtom ser vi en explosionsartad utveckling av varutransporter. Den utgångspunkten känns ju inte som en realistisk utgångspunkt för dagens planering.

Uppställning av bilar längre tid

Sedan lång tid tillbaka har det i Sverige funnits en samstämmighet och många beslut om att uppställning av bilar längre tid i huvudsak ska ske på kvartersmark(tomtmark) och inte på allmän platsmark(gatumark). Svepark vill inledningsvis påpeka att detta är ett viktigt ställningstagande som vi inte får göra avkall på utan vår allmänna platsmark ska används för många olika gemensamma ändamål som skapar både en god, trevlig och hållbar stad med en trevlig miljö för många människor. Av det skälet är byggande av olika parkeringsanläggningar på kvartersmark en viktig del i vårt arbete med den hållbara staden.

Det är självklart positivt att gå mot en utveckling där parkering kompletteras med olika mobilitetsåtgärder. Men Sveparks bedömning är att just parkering är en viktig förutsättning för att utveckla olika mobilitetsåtgärder.

Parkering inte bara till för bilar

Vi har de senaste årtiondet sett en utveckling av mängder av nya fordon. Dels helt nya fordon samtidigt som de redan befintliga fordonen kraftigt ökar. Fler cyklar, 2 cyklar / person är inte alls ovanligt numer, nya cyklar i form av låd och elcyklar och inte minst den explosionsartade ökningen i många av våra städer av elsparkcyklar. Cyklar i alla dess former är idag en stor fråga om att de behöver stor yta och som utvecklingen ser ut just nu för alla dessa fordon är det ett stort hinder för framkomlighet och säkerhet i våra städer. Önskar vi att människor ska välja cykel oftare måste också parkering för cyklar tillgodoses på ett mycket bättre sätt. Våra nya fordon tex elsparkcyklar måste också få ordnad parkering. Alltför ofta ser vi nu både torgytor, trottoarer och gårdar i våra bostadsområden vara överfulla med uppställda fordon såsom cyklar och liknande. Detta är ett stort och avgörande skäl till att vi måste skapa särskilda anläggningar för alla våra fordon. Många nya fordon är också elektrifierade och måste därför ha en ordnad parkering.

Olika delningstjänster för fordon ökar också och det talas mycket om att de ska ersätta eget ägt fordon. Oavsett om det är delningstjänst eller egenägt fordon måste parkering även för dem tillgodoses. Svepark ser också att delningstjänsten parkeringsbehov ibland blir betydligt större än den "vanliga" bilen ur den aspekten att delningstjänstbilen kräver en "egen" plats och inte delar den med andra fordon utan just bara den delningstjänsten. Frågan om hur parkering ska organiseras för delningstjänstfordonen bör också utredas och diskuteras med de leverantörer av delningstjänster som idag finns för att även utnyttja deras parkeringsplatser på bästa och mest effektiva sätt.

Bil för enskilt bruk eller tillsammans med andra.

Det talas mycket om att vi måste minska bilåkandet men det behöver nödvändigtvis inte betyda att ägandet av egen bil minskar. Idag finns mer än 6 miljoner privatägda bilar i Sverige. Det finns idag ingenting som tyder på att ägandet av bil minskar. Det öppnas också många nya möjligheter för tillgång till bil som inte funnits tidigare, tex privatleasing som ger många människor som inte hade möjligheter vare sig praktiskt eller ekonomiskt att tidigare ha bil. Många bildelningstjänster öppnar också för nya grupper som inte tidigare hade tillgång på samma enkla sätt till bil. Svepark efterlyser lite studier på vilka som använder delningstjänster och vart leder det till. Kan det vara så att det istället blir en introduktion till egenägd bil framöver. Vi vill här också påpeka att även bil som delningstjänst kräver parkering. Alltför ofta kan det låta som det inte behövs parkering för att man

delar tjänsten. Ibland kan det tom vara så att delningstjänst av bil innebär att parkeringen inte bli delningstjänst utan det blir en tom yta när just den bilen åker.

Parkering som delningstjänst

Svepark är mycket medveten om att det idag finns många stora parkeringsytor som står tomma delar av både dygnet och även året. Parkeringsbranschen har under en längre tid arbetat mycket aktivt för ett bättre utnyttjande av våra befintliga parkeringsplatser, genom att inte längre ha en "egen" plats utan att vi samnyttjar platserna och man använder den plats som just nu är tillgänglig. Det kräver en omfattande organisation och kunskap för att nyttja platserna väl. Ny teknik och kunskap gör det möjligt att både bättre nyttja platser och därmed få bättre ekonomi för parkeringsplatser. Det förutsätter större planeringsområden och samordning av byggande och nyttjande och enligt vår erfarenhet måste en kunnig parkeringsoperatör svara för både byggande och förvaltning. Ett stort problem när det gäller nyttjande är när enskilda fastighetsägare svarar för parkering för just sin fastighet. Det innebär ofta både dåligt nyttjande och ekonomi. Det grundar sig självklart i brist på kunskap om hur parkeringsmarknaden fungerar. Men det kräver också till viss del ändrat beteende, vi måste i högre utsträckning vänja oss vid att inte ha bilen i samma hus som vi bor utan att vi förmodligen får gå en bit till bilen. Önskar vi minska bilåkandet och minska våra gemensamma kostnader för parkering av olika fordon förutsätter det gemensam planering inom ett större område.

Gemensam planering av parkering som går mer mot mobilitet och delningstjänster kan inrymma både parkering för en mängd olika fordon samt även andra tjänster som idag tar alltför stor plats av vår gemensamma yta, exempel är varuutlämning. Det är inte acceptabelt att det som idag står uppställda bilar för varuleveranser på trottoarer och på gårdar i vår framtid. I vår planering måste även den typen av ytor planeras. Där är parkering/ mobilitetsanläggning en utmärkt lösning. Det innebär förstås att varor inte levereras ändå fram till lägenheten. Det är inte heller lämpligt att den allmän platsmarkens yta används för uppställning av små byggnader för varuleveranser.

Dessvärre är det så att allt som har med varuleveranser att göra också ofta skräpar så det finns också ett behov av skötsel och ordning för den verksamheten. Även av det skälet är parkerings/ mobilitetsanläggningen lämplig för detta ändamål.

Vad händer vid brister i planeringen av parkering/ mobilitetsanläggningar ?

Svepark vill också varna för en alltför generös inställning till att minska ytor för mobilitetsinsatser där parkering är en viktig del. Vi har sett effekterna av kraftigt minskat parkeringstal i några områden. Istället måste mer av parkering på gatumark tillåtas. Det krävs byggnation i efterhand som blir betydligt dyrare än om vi tillgodosett detta i samband med planering.

Vi har också exempel på att man i nya områden valt delningstjänst av bil och cykel och avstått från att bygga parkering och där de tjänsterna avvecklats efter bara något år pga dåligt nyttjande och dålig lönsamhet. Om olika mobilitetsinsatser såsom delningstjänster av olika fordon ska ersätta parkering kräver det långsiktighet och medvetenhet. Många klagar också på att det saknas besöksparkeringar i sådana områden. Alltför många områden som byggts med låga p tal har efter kort tid omvandlat besöksparkering till platser för uthyrning och det innebär att det inte finns besöksparkering inom många bostadsområden och kraven uppstår då på att ordna detta på allmän

platsmark. Särskilt anmärkningsvärt är det när de särskilda besöksplatserna för handikappade tas bort och blir platser för uthyrning till boende. Att medvetet planera bostadsområden som inte kan emot besökare med bil menar vi är både en dålig och olycklig utveckling som kan innebära negativa konsekvenser för ett bostadsområde.

Svepark vill här också understryka att det måste finnas en god samordning mellan fastighetsägare och berörd kommun. Det är inte acceptabelt att ha parkeringstal i detaljplan och kräva byggnation av parkering och sedan ifrån kommunen ha boendeparkering på den allmänna platsmarken. Det sker alldeles för ofta. En fråga som också bör beröras i samband med förändrad lagstiftning är just boendeparkering på gatumark och hur det ska organiseras eller om det över huvud taget ska vara möjligt i framtiden.

Parkering / mobilitet och ekonomi

Alltför ofta talas det idag om att de som inte använder parkering / mobilitetstjänst måste vara med och betala för den. Här bör man självklart göra vissa avgränsningar. En del tjänster i ett bostadsområde anses vara av gemensam karaktär och bör belasta hela området och somliga tjänster bör betalas av nyttjarna. Den gränsdragningen är inte alltid så självklar. Svepark menar att det finns ett värde för bostadsområdet att det finns mobilitets/parkeringsanläggning och att området inte blir ett fullvärdigt bostadsområde om detta inte finns och därför är det rimligt att viss del belastar hela området medan själva nyttjandet av anordningarna bör betalas av de som använder den. Det gäller alla mobilitetstjänster och därför är den stora utmaningen framöver att få långsiktig bra ekonomi även på nya mobilitetstjänster. Vissa mobilitetstjänster som kanske är de allra viktigaste är kollektivtrafiken och den betalas ju som bekant av oss alla gemensamt. Här bör det ju varnas för att fler tjänster pga brist på planering inom bostadsområden av mobilitets/ parkeringsanläggning istället i framtiden kommer att belasta oss alla gemensamt. Sådana exempel finns redan.

En annan fråga som vi också vill fästa uppmärksamheten på är att brist på planering av Mobilitet/parkering i våra bostadsområden kan innebära att bilåkandet ökar. Det finns ingen "parkering/ mobilitetstjänst" och då tar jag bilen till arbetet för där finns alltid parkering.

Slutsatser

Svepark är positiv till att vi går mot en utveckling från alltför mycket bilåkande till gemensam mobilitet och att vi arbetar för att skapa en hållbar stad och att befintlig infrastruktur används bättre. Vi kan dock inte bortse ifrån att idag är egenägd bil mycket vanligt och det även i områden med god kollektivtrafik och andra tjänster. Det finns idag en risk för att vi planerar för en verklighet som vi ännu inte lever i. Vi måste därför göra en mängd olika insatser samtidigt. Vi varnar ändå för att minskning av parkeringstal i nya bostadsområden kommer att innebära konsekvenser som blir både sämre för våra städer och skapar stora klyftor mellan människor och brist på tilltro till samhällsplaneringen. Vi tror att det behöver byggas parkerings/ mobilitetsanläggningar men som om

situation skulle uppstå i framtiden kan omvandlas till annat den dagen verkligheten visar att vi har färre bilar i vårt land.

Vi måste gemensamt arbeta med en rad olika frågor som gör att användande av bilen minskar, att ekonomin blir långsiktig och bra för parkerings och mobilitetstjänster och att vi på ett bra och smart sätt finner lösningar för människors transporter framöver. Om vi medverkar till att finna lösningar som gör att människor väljer att ta bilen bara del av resan istället för hela resan genom bra och smarta lösningar genom olika lösningar med hubar för byte till andra transportmedel tror vi att vi kommer en god bit på väg. Vi är alla medvetna om att vi måste arbeta med en mängd olika insatser tillsammans.

September 2021 09 23

Svepark

Branschorganisation för parkering i Sverige

Lena Karlsson

VD

Lena.karlsson@svepark.se

070 5546910