

Motion till riksdagen 2021/22:3408

av **Lorentz Tovatt och Emma Hult (båda MP)**

Modernisera parkeringspolitiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra lagar och regler för att underlätta för mobilitetsnorm i stället för parkeringsnorm och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta kommuner själva besluta om sina parkeringsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Sverige finns det mer parkeringsyta än det finns boyta. Enligt en uppskattning från Trafikutredningsbyrån (2019) finns det i storleksordningen tre till fem parkeringsplatser per bil i Sverige. Då det i Sverige finns ca fem miljoner personbilar (SCB 2018) kan antalet parkeringsplatser uppskattas till mellan 15 och 25 miljoner. I en tid då vi behöver effektivisera både bostadsmarknaden och hur vi transporterar oss är det fullkomligt ohållbart. Det är dags för en rejäl modernisering av svenska parkeringsregelverk.

Skälet till att parkeringspolitiken behöver en uppdatering är inte minst att de lagar och regler som gäller har många decennier på nacken. Vissa togs fram på 80- och 90-talen, medan vissa är så gamla som från 50-talet. Reglerna togs fram i en tid då man såg annorlunda på bilens roll i samhället och på hur tätorter och städer skulle kunna utvecklas. Syftet med reglerna under stora delar av 1900-talet har varit att stimulera till mer bilresande och fler bilar. Nu vet vi att detta inte är önskvärt vare sig för klimatets del eller för möjligheten att skapa attraktiva samhällen.

Ett av de mest förlegade systemen är frågan om parkeringsnorm. Kommunens parkeringsnormer innebär att krav ställs på minsta antalet parkeringsplatser per lägenhet, per anställd och per kvadratmeter lokalyta. Parkeringsnormen gäller generellt över hela kommunen, för att parkering inte ska behöva utredas i varje enskilt byggprojekt. Kommuner är inte tvungna att använda särskilda tal i sina normer men uppmuntras till det genom skrivningar i plan- och bygglagen.

Parkeringsnormen är ett ofantligt slöseri med både pengar och mark. Om de tio kommuner som byggde flest bostäder 2019 skulle sänka parkeringsnormen till hälften så skulle man spara 170 000 kvadratmeter, ungefär 24 fotbollsplaner, vilket motsvarar en kostnad på 2,7 miljarder.

Kommunernas arbeten med parkeringsnorm och parkeringstal bör omedelbart ersättas med normer för mobilitet. Ytan kan användas mer effektivt om krav ställs på möjlighet till mobilitetstjänster snarare än antal parkeringsplatser. Då kan exempelvis bilpooler, cykelpooler eller liknande främjas.

Nästa förlegade bestämmelse är lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Den lagen har 64 år på nacken. Lagen reglerar hur kommuner får utforma sina parkeringsavgifter. Den säger bland annat att kommunerna får höja avgifterna ”i den omfattning som behövs för att ordna trafiken”.

Detta resonemang är sedan länge utdaterat. Kommuner borde självklart, i linje med det kommunala självbestämmandet, få välja själva vilken avgift de vill ta ut. Värdet på gatumark kan inte bara beskrivas som en fråga om att reglera trafiken; den är värd mycket mer än så. Idag finns uppenbara alternativnyttor i form av mer plats till gång och cykel och uteserveringar, för att inte tala om behovet av mer grönyta för rekreation och möjlighet att klimatanpassa gatorna. Parkeringsmark för även med sig kostnader; ett exempel på det är de många miljarder kronor som varje år spenderas på underhåll. Samtidigt bidrar parkering inte till ökade värden på fastigheterna.

Lagen måste skrivas om. Kommuner ska själva ha makten att besluta över sin mark och ta ut avgifter som de själva anser är rimliga.

Mot bakgrund av detta behöver flera regelverk och lagar ses över så att parkeringspolitiken får sig en rejäl uppdatering. På så sätt skapar vi attraktiva miljöer där plats ges till både transporter, människor och grönska.

Lorentz Tovatt (MP)

Emma Hult (MP)