



Pilotkommun för hållbara transporter, svar på motion (MP)

Förslag till samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks.

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag tillstyrks.

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

1. Motionens första att-sats bifalls och beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.
2. Motionens andra, fjärde och sjunde att-sats besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.
3. Motionens tredje att-sats avslås med motiveringen att åtgärden inte bedöms vara juridiskt genomförbar och inte heller förenlig med kommunens parkeringspolicy gällande subventionerad parkering.
4. Motionens femte att-sats avslås i avvaktan på resultat av planerad utredning.
5. Motionens sjätte att-sats avslås i avvaktan på resultat av pågående forskning.
6. Motionens åttonde att-sats avseende mobilitetshubbar besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår. Delen i att-satsen avseende pendlarparkeringar bifalls och beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.

Ärende

Rebecka Hovenberg (MP) och Petter Mattsson (MP) föreslår i en motion daterad 2020-01-30 att:

1. Kommunen ska samverka med fastighetsägare för att kraftfullt bygga ut infrastruktur för laddfordon, framförallt i flerfamiljshus.
2. Kommunen ska införa flexibla och miljöstyrande parkeringstal i all kommunal planering.
3. Kommunen ska införa kostnadsfri parkering för bilar som drivs på el eller biogas.

4. Kommunen ska främja införandet av bilpooler och bildelning i hela Linköping, även i ytterområden och mindre tätorter.
5. Kommunen ska skapa en gemensam citylogistik i samverkan med Cityföreningen med syfte att minska lastbilstrafiken i staden.
6. Kommunen ska ställa höga krav på bygglogistiken vid nybyggnation med syfte att minska antalet lastbilar.
7. Kommunen ska genomföra prioriterade satsningar på kollektivtrafik i planarbetet.
8. Kommunen ska bygga ut antalet mobilitetshubbar och pendlarparkeringar.

Åtgärd 1 kan utföras inom ramen för ordinarie verksamhet på avdelningen för hållbarhet och miljökommunikation. Förvaltningen föreslår att åtgärden bifalls och beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.

Åtgärd 2, 4 och 7 samt åtgärd 8 avseende mobilitetshubbar hanteras i pågående projekt eller i ordinarie verksamhet och kräver inga nya uppdrag. Förvaltningen föreslår att åtgärderna besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.

Åtgärd 3 bedöms inte vara juridiskt genomförbar och är inte heller förenlig med parkeringspolicyns inriktning att samhällets dolda subventioner av bilparkering ska minska. Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås.

Åtgärd 5 ska utredas i planerad citylogistikutredning. Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås i avvaktan på resultatet av utredningen.

Åtgärd 6 beforskas i nuläget med stöd av Linköpings kommun. Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås i avvaktan på resultatet av pågående forskning.

Åtgärd 8 avseende pendlarparkeringar är en satsning som lyfts i kommunens översiktliga planering. Förvaltningen föreslår att åtgärden bifalls och att en utredning av lägen för nya och utökade pendlarparkeringar samt handlingsplan för utförande beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Pilotkommun för hållbara transporter, svar på motion (MP), 2020-05-27
Motionen

Bakgrund

Rebecka Hovenberg (MP) och Petter Mattsson (MP) har 2020-01-30 lämnat en motion om att Linköping ska vara pilotkommun för hållbara transporter. Nedan anges motionens föreslagna åtgärder och miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens (vidare kallad förvaltningen) svar.

Åtgärd 1: Samverka med fastighetsägare för att kraftfullt bygga ut infrastruktur för laddfordon, framförallt i flerfamiljshus.

Avdelningen för hållbarhet och miljökommunikation har återkommande dialog och projekt med fastighetsägare i frågor som energiförsörjning, avfallshantering, cykelparkering, energi- och klimatrådgivning mm. Den typen av dialog förs både inom ramen för avdelningens energi- och klimatrådgivning och som fristående projekt med egen budget. Om den efterfrågade satsningen ska genomföras bedömer förvaltningen att det krävs ett särskilt projekt.

Förvaltningen föreslår att åtgärden bifalls och beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.

Åtgärd 2: Införa flexibla och miljöstyrande parkeringstal i all kommunal planering.

Plankontoret har i uppdrag att ta fram en ny parkeringsnorm. Projektet pågår och en ny norm förväntas vara redo för antagande till sommaren 2021.

Praxis för moderna parkeringsnormer i Sverige är flexibla parkeringstal för bil. Det innebär att fastighetsägaren får lov att bygga färre bilplatser än vad normen anger. I gengäld investerar fastighetsägaren i mobilitetstjänster, t ex bil- och cykelpool, som minskar efterfrågan på bilparkering. Kommunens befintliga norm från 2012 ger möjlighet till viss flexibilitet, t ex kan parkeringstalen reduceras om bilpool införs. Normen är dock oflexibel i det avseende att endast bilpool kan användas som styrmedel samt att samma lösning tillämpas överallt i kommunen trots olika förutsättningar.

I pågående projekt utreds möjligheten att ändra zonindelningen så att parkeringstalen bättre anpassas till en fastighets förutsättningar för resande. De parkeringstal som tas fram tar hänsyn till rådande förutsättningar, t ex bilinnehav i olika stads- och kommundelar, samtidigt som de bygger på målstyrning i enlighet med kommunens antagna trafikstrategi. Dessa ändringar bedöms leda till att parkeringstalen blir mer miljöstyrande.

I projektet utreds även en ny modell för reduktion av parkeringstalen för bil. Modellen ska göra det enklare och mer intressant för fastighetsägare att satsa på hållbar mobilitet i samverkan med kommunen.

I arbetet med normen görs ett försök att koppla modellen till Linköping MaaS (se åtgärd 4) vilket ger Linköpings kommun möjlighet att testa ett nytt och unikt koncept för flexibel parkeringsnorm.

Den nya normen kommer att ge förvaltningen verktyg att tillämpa flexibla och miljöstyrande parkeringstal i planeringen. Kommunen har dock inte stöd av plan- och bygglagen att tvinga fastighetsägare att reducera parkeringstalen. Det kommer därför att vara möjligt för fastighetsägare att ordna det oreducerade antal bilplatser som normen anger.

Regeringen utreder plan- och bygglagens krav på parkering i tilläggsdirektiv till utredningen ”Samordning för bostadsbyggande (Fi N 2017:08)” vilket innebär att lagstiftningen i framtiden kan komma att göra det enklare för kommunen att ställa krav på tillämpning av flexibel parkeringsnorm.

Förvaltningen föreslår att åtgärden besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.

Åtgärd 3: Införa kostnadsfri parkering för bilar som drivs på el eller biogas.

Högsta förvaltningsdomstolen fastslog år 2014 att det inte är tillåtet att undanta miljöbilar från parkeringsavgifter då det strider mot lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (KAL). Domen grundar sig bland annat på att kommunen inte får särbehandla personer eller aktörer. Det bedöms därför inte juridiskt möjligt att införa kostnadsfri parkering för el- eller biogasbilar.

De parkeringsavgifter som tas ut för bilparkering idag täcker inte de faktiska kostnaderna för att bygga och förvalta parkeringsplatserna. En stor del av kostnaden subventioneras i det dolda via hyror, bostadspriser, löner mm. Det innebär att även de som inte äger bil är med och betalar för andras parkering. I kommunens antagna parkeringspolicy från 2012 är en viktig princip att minska denna subventionering genom att verka för mer marknadsmässiga priser och avgifter för bilparkering. Att undanta vissa bilägare från att betala parkeringsavgift bedöms inte vara förenligt med den principen.

Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås med hänvisning till att den inte är juridiskt genomförbar eller förenlig med parkeringspolicyns inriktning.

Åtgärd 4: Främja införandet av bilpooler och bildelning i hela Linköping, även i ytterområden och mindre tätorter.

Linköpings kommun är en av aktörerna i projektet ”Linköping MaaS” (Mobility as a Service – Mobilitet som tjänst). Projektet är ett resultat från en satsning inom plattformen A Challenge from Sweden och Energimyndigheten

är med och finansierar projektet. Kommunen står för projektledning och Sankt Kors äger projektet.

Övriga deltagande huvudaktörer i projektet är Östgötatrafiken, Stångåstaden, Linköping Science Park, Ciao Ciao Carsharing, Kyyti, VTI och Linköpings Universitet.

Projektet ska resultera i en digital plattform där aktörer som erbjuder delade mobilitetstjänster kan ansluta sig. Kommersiell bilpool och privat bildelning är exempel på tjänster som ska ingå i plattformen, tillsammans med bland annat kollektivtrafik och Linbike cykeluthyrning. Genom en app ska invånare och besökare i kommunen kunna se, välja och betala för utbudet av delade mobilitetstjänster på ett och samma ställe. Förhoppningen är att delade mobilitetstjänster ska bli mer attraktiva, synliga och enklare att kombinera. I projektet ingår att studera alternativ som fungerar även utanför staden. Privat bildelning kan exempelvis ha god potential att fungera i ytterområden och mindre tätorter till skillnad från kommersiella bilpooler.

En kommundäckande MaaS-tjänst likt den som planeras är unik för Sverige. En liknande tjänst finns i Helsingfors (Whim) där en utvärdering har visat att MaaS har stor potential att minska resandet med egen bil. Linköping MaaS bedöms främja införandet av bilpooler och bildelning i hela kommunen.

Den nya parkeringsnorm som är under framtagande i kommunen ska ge fastighetsägare ökade incitament att satsa på bilpooler, bildelning och andra delade mobilitetstjänster. Projektgruppen arbetar med en modell för reduktion där fastighetsägaren kan köpa in sig i Linköping MaaS (mobilitetsköp) och därmed ge fastighetens boende och/eller anställda tillgång till de delade mobilitetstjänster som finns samlade där. Alternativet är att varje fastighetsägare själv ordnar mobilitetstjänster vilket inte ger samma utbud av tjänster till slutkunden.

Vid sidan av parkeringsnormen uppdateras kommunens riktlinjer för parkering. Den uppdaterade riktlinjen kommer att ge vägledning för hur parkering för delade mobilitetstjänster, t ex bilpooler, ska integreras i kommunens planering. Det handlar exempelvis om att planlägga marken med rätt bestämmelser så att det i ett senare skede är möjligt att reservera parkering för olika tjänster.

Förvaltningen föreslår att åtgärden besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.

Åtgärd 5: Skapa en gemensam citylogistik i samverkan med Cityföreningen med syfte att minska lastbilstrafiken i staden.

En utredning av citylogistik är ett av de underlag som planeras ta fram för Trafikplan för Linköpings innerstad. Utredningen ska redovisa hur

citylogistiken fungerar idag och ge förslag till en handlingsplan med åtgärder. I utredningen ingår att se över förutsättningarna för en samordnad varudistribution.

Intressenter, så som fastighetsägare och butiksägare, kommer att involveras i projektet. Inom ramen för uppdraget finns möjlighet att utreda samverkansformer med bland annat Cityföreningen. Uppdraget finns med i kontorets handlingsplan för 2020 med planerad start under hösten.

Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås i avvaktan på resultatet av citylogistikutredningen.

Åtgärd 6: Ställa höga krav på bygglogistiken vid nybyggnation med syfte att minska antalet lastbilar.

Kommunen har genom trafikanordningsplaner (TA-planer) viss rådgivning över bygglogistiken. Med stöd av TA-planer kan kommunen bland annat styra vilka vägar som får användas för transporter. Kommunen kan dock inte använda TA-planerna för att ställa krav på samlastning, antal lastbilar och liknande.

Inför expot i Vallastaden hösten 2017 satsade de involverade aktörerna stort på en gemensam logistklösning som organiserades av en upphandlad samordnare. Inför kommande utbyggnad i Vallastaden är förvaltningens bedömning i nuläget att det inte behövs någon gemensam logistklösning då byggnationen inte är av samma omfattning som inför expot och tidplanen inte är lika snäv. I marktilldelningsavtalen finns dock en skrivning om att det kan komma att upprättas gemensamma logistikregler om behovet uppstår. I detta ingår att kommunen kan komma att utse en logistiksamordnare.

Förvaltningen ställer i övrigt inga långtgående krav på byggaktörer vad gäller bygglogistiken. Det saknas policys för detta och finns oklarheter kring vilka krav kommunen har juridisk möjlighet att ställa. Visst engagemang märks dock av på initiativ från byggaktörerna.

Linköpings Universitet driver projektet ”Störningsfri stad”, som är finansierat av Vinnova och flertalet andra aktörer varav Linköpings kommun är en. Projektet kommer att resultera i en metodik för att uppskatta byggtrafikflöden, modeller för att estimeras byggtrafikpåverkan i staden, visualiseringsprototyper för att utforska byggtrafik och trafikadministration, samt input till att förbättra olika policydokument och processer inom stadsplanering och trafikplanering. Den sistnämnda punkten är särskilt intressant utifrån motionens önskan att Linköpings kommun ska ställa höga krav på bygglogistiken vid nybyggnation.

Projektet startade i januari 2019 och beräknas vara slutrapporterat i december 2021. Linköpings kommun är genom stadsmiljökontoret involverat i delar av projektet och bidrar bland annat med datainsamling och sensorer. När det finns

ett resultat att ta del av kan kommunen använda detta som stöd för att utveckla eventuella policydokument eller riktlinjer för bygglogistik vid nybyggnation. Innan dess bedöms förvaltningen inte vara redo att ställa långgående krav på byggaktörerna i frågan om bygglogistik.

Förvaltningen föreslår att åtgärden avslås i avvaktan på resultatet av pågående forskningsprojekt där Linköpings kommun deltar.

Åtgärd 7: Genomföra prioriterade satsningar på kollektivtrafik i planarbetet.

Kommunens trafikplanering tar bland annat avstamp i trafikstrategin (2010) som anger att kollektivtrafikens andelar ska öka. En generell utgångspunkt i planeringen, på såväl översiktlig som detaljerad nivå, är att kommunen ska växa där det finns god kollektivtrafik eller där det finns möjlighet att skapa förutsättningar för det. Nedan ges en rad exempel på prioriterade satsningar som sker i kommunens planarbete.

Inom ramen för Utvecklingsplan för ytterstaden har en stråkanalys gjorts tillsammans med Östgötatrafikerna där starka stråk in mot stadskärnan har identifierats. I ytterstadsplanen lanseras begreppet ”urbana stråk” där en stor del av förtätningen av staden ska ske. I de urbana stråken utgör framför allt kollektivtrafiken stommen i transportsystemet. Stråken skapar den täthet och kundunderlag som krävs för en tät och högkvalitativ kollektivtrafik samtidigt som framkomligheten i stråken kan säkerställas. Det pågår ett fortsatt arbete med Östgötatrafikerna som syftar till att ta fram en vägledning för utformningen av kollektivtrafikstråken.

Stråkanalysen som gjorts i ytterstadsplanen ska vidareutvecklas med en komplett linjenätsanalys för kollektivtrafikens stomlinjer med sikte på år 2040. Analysen ska knyta ihop kollektivtrafikstråken i innerstaden. Förhoppningsvis kan analysen ge ett slutligt ställningstagande om vilka gator kollektivtrafiken ska trafikera i innerstaden. Analysen ska också utreda kapaciteten i linjenätet så att tillräcklig kapacitet uppnås på gator och stråk för kollektivtrafik i framtiden. Analysen kan inte påbörjas förrän läget för ett nytt resecentrum är känt.

När ovanstående utredningar är genomförda bör kommunen studera ytterligare utveckling av ett eller flera stomlinjestråk utifrån ett helhetstänk kring framkomlighet, användarvänlighet och synlighet i staden. Svenska exempel att inspireras av är bland annat Malmöexpressen och Helsingborgsexpressen.

Linköpings kommun bedöms ha mycket goda förutsättningar att bli en föregångsstad för effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Kommunen och regionen har en gemensam plan för planeringen med syfte att skapa goda förutsättningar för hållbart resande. Kollektivtrafikens roll som stomme i

stadens transportinfrastruktur blir än viktigare i och med Ostlänkens bidrag till ökat resande och regionförstoring.

Förvaltningen föreslår att åtgärden besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.

Åtgärd 8: Bygga ut antalet mobilitetshubbar och pendlarparkeringar.

Mobilitetshubbar

I takt med att utbudet av delade mobilitetstjänster utvecklas och breddas, bland annat genom Linköping MaaS och den nya parkeringsnormen, kommer kommunen och privata aktörer att behöva ordna parkeringsytor för dessa fordon. De uppdaterade parkeringsriktlinjerna ska belysa denna fråga. Bland annat kommer vägledning ges kring vilken typ av hubbar som ska prioriteras samt hur de ska regleras och utformas. Ambitionen är att mobilitetshubbar ska bli en lika självklar fråga att utreda i planeringen som parkering.

Utbyggnaden av mobilitetshubbar kommer till stor del att styras av marknadens efterfrågan. I detaljplaner ges god möjlighet att skapa förutsättningar för hubbar. Det utreds exempelvis i Berga stadsbyggnadsprojekt. I redan bebyggda miljöer, t ex i stadskärnan, är det mer komplicerat att ordna hubbar. Där kan det krävas ändring av detaljplaner då mobilitetshubbar i praktiken inte får ordnas på allmän plats.

Sankt Kors genom Dukaten arbetar aktivt med att stärka sig som en leverantör av mobilitet snarare än enbart bilparkering. I parkeringshuset Flustret i Vallastaden finns t ex plats för cykelpool. Sankt Kors är också ägare av Linbike som potentiellt kan växa med fler hubbar. Samverkan mellan förvaltningen och Sankt Kors/Dukaten är viktig för utvecklingen av mobilitetshubbar. Mobilitetshubbar diskuteras också i det pågående projektet Linköping MaaS.

Förvaltningen föreslår att åtgärden i den del som rör mobilitetshubbar besvaras med hänvisning till att arbetet redan pågår.

Pendlarparkeringar

I kommunens översiktsplan för landsbygden och småorterna, samt i fördjupade översiktsplaner för områden utanför staden, anges pendlarparkeringar i strategiska lägen som en prioriterad åtgärd. Behovet av fler och förbättrade pendlarparkeringar lyfts också i befintlig parkeringsriktlinje.

För att åstadkomma pendlarparkeringar krävs en utredning kring lämpliga lägen utifrån bland annat plan- och ägarförhållanden samt en handlingsplan för utbyggnad. Förvaltningen bedömer att det vore värdefullt om en sådan utredning kunde genomföras för att realisera planerna.

Förvaltningen föreslår att åtgärden i den del som avser pendlarparkeringar bifalls och beaktas vid kommande års verksamhetsplanering.

Ekonomiska konsekvenser

Föreslagna uppdrag ryms inom befintlig ram. Dialog om samverkan med fastighetsägare för utbyggnad av infrastruktur för laddfordon finansieras inom befintlig ram för energi- och klimatrådgivning. Utredning av pendlar-parkeringar finansieras inom samhällsbyggnadsnämndens budget för fysisk planering.

Kommunala mål

Ett klimatsmart Linköping.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Samråd

Samråd har skett med politisk sekreterare för Centerpartiet, Christoffer Rosendahl, som tillstyrker förslag till beslut.

Information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

MBL-information eller förhandling är inte påkallad.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Leif Lindberg

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen
Motionärerna