

Sammanfattning av inkomna remissyttranden över Parkeringsstrategi

Stadsbyggnadskontoret 2021-06-04

Trafikverket

Ser positivt på parkeringsstrategins inriktning på sammanvägd tillgänglighet, där samtliga färd sätt inkluderas i måttet på den totala tillgängligheten. Man anser också att parkeringsstrategin skulle kunna ge ett uttryckligare och tydligare stöd för översiktsplanens målsättning om hållbar trafik, och att kommunen verkar för ett minskat behov av parkeringsplatser för bilar genom överflyttning till kollektivtrafik.

Svedala kommun

Parkeringsstrategin upplevs rikta sig mest mot kommuninvånare och besökare som inte kommer för att arbeta utan för service, kultur och nöjen. Svedala kommun anser att det är av största vikt att Lund, som en viktig regional tillväxtmotor, inte försvårar för arbetspendlare och studerande utan skapar möjlighet att i första hand nå de större arbetsplatser och lärosäten på enkelt och hållbart sätt, och för de mer perifera målpunkterna skapas tilltalande bytespunkter för att nå de målpunkterna.

Lomma kommun

Det vore önskvärt med mer specifika ställningstaganden om att göra det lättare och tryggare att parkera sin cykel, utformningskrav mm. Parkeringsstrategin upplevs rikta sig mest mot kommuninvånare och besökare som inte kommer för att arbeta utan för service, kultur och nöjen. Svedala kommun anser att det är av största vikt att Lund, som en viktig regional tillväxtmotor, inte försvårar för arbetspendlare och studerande utan skapar möjlighet att i första hand nå de större arbetsplatser och lärosäten på enkelt och hållbart sätt, och för de mer perifera målpunkterna skapas tilltalande bytespunkter för att nå de målpunkterna. Lomma kommun är positiv till arbetet med ny parkeringsstrategi och att fokus skiftas till sammanvägd tillgänglighet. Som mellankommunalt intresse lyfts frågan om miljö kvalitetsnormen för Lommabukten, och Lomma kommun skulle vilja se beskrivet i strategin vilka effekterna kan bli för markanvändning som kan konkurrera med dagvattenhantering vilket i slutänden kan påverka Lommabukten.

Miljönämnden i Lunds kommun

Miljönämnden beslutar att anta miljöförvaltningens yttrande som sitt eget. Miljöförvaltningen ser positivt på parkeringsstrategin, och tar bl a upp vikten av korttidsparkering i centrum, utformning av cykelparkering och mer enhetlig reglering av parkering i olika bostadsområden. Miljönämnden vill därutöver att ställningstagande 10 ändras till "Det ska finnas mycket goda möjligheter att ladda sitt elfordon i parkeringshus och vid kommunens långtidsparkeringar", och att strategin kompletteras med barnperspektiv då barnens rörelsefrihet är större i en stad eller samhälle som inte domineras av biltrafik.

Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på strategin, framförallt uppskattas strategierna för förbättrade möjligheter till pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, både när det gäller bil- såväl som

cykelparkering. Stadsbyggnadskontoret ser gärna ett framtida samarbete kring utvecklingen av konceptet gällande mobilitetshus samt det regionala arbetet med MaaS (Mobility as a Service), vilket tillsammans kan erbjuda lättillgänglig hållbar pendling med ett "hela resan" – tänk.

Naturskyddsföreningen Lund

Lunds Naturskyddsförening (LNF) välkomnar att parkeringsfrågorna tas upp till debatt och att det görs ett försök till långsiktig strategi. Förslaget till parkeringsstrategi bedöms dock vara ofullständigt och kräver en rejäl bearbetning innan det kan ligga till grund för ett beslut. Målen i LundaMaTs och LundaEko måste självfallet vara en del av beslutsunderlaget.

LNF anser att genom fokus på stadskärnan och stadsutveckling så tappar man bort den övervägande delen av staden och byarna utanför. Det saknas underlag och motivering för vissa förslag, t ex varför nuvarande antal bilparkeringsplatser i stadskärnan ska bibehållas. Förslaget att korttidsparkering ska prioriteras i stadskärnan menar LNF är riktigt, liksom att gatuparkering ska utgöra ett mindre tilltalande alternativ än parkeringshus. Mobilitetshus med blandad användning är en god idé för att öka användningen och tryggheten, det är däremot inte underjordiska garage. LNF anser också att det är bra att särskild utredning om pendlarparkering föreslås, liksom en förbättring av besöksparkering för cykel i stadskärnan.

Renhållningsstyrelsen

Renhållningsverket ser positivt på framtagande av en strategi för parkering. För Renhållningsverket är det av vikt, gällande tillgänglighet, att framkomligheten för såväl renhållningsfordon som andra större fordon beaktas. Det bör framkomma tydligt i de mer detaljerade styrdokumenterna men kan även beskrivas i strategin.

Eslövs kommun, Miljö- och samhällsbyggnadskontoret

Ingen erinran

Föreningen Gamla Lund

Föreningen Gamla Lund kommenterar att ett konstant antal allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan trots en växande befolkning, förutsätter att bilarna väntas stå för en minskande andel av resorna till ärenden i stadskärnan, vilket är bra. En medveten trafikpolitik i LundaMats anda medför att bilarnas andel kommer att fortsatt minska i förhållande till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att äldre och personer med funktionsnedsättning skall ha samma tillgänglighet med bil till stadskärnan. Alternativa och billigare fortskaffningsmedel för alla bör dock utvecklas snarast möjligt för att minska andelen bilåkande. Vad gäller behovet av parkeringshus kan detta hållas nere genom att aktivt främja kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik till stadskärnan. Att genom prissättning stimulera parkering i parkeringshus, tillsammans med aktiva informationssystem som vägleder biltrafikanter, är utmärkt i kombination med en politik som märkbart minskar bilismens andel av trafiken till stadskärnan genom förbättring av de alternativa färdmedlen. Allmänt bör parkering samt biltrafik i och till/från stadskärnan begränsas och anpassas till den historiska stadsmiljön. Inte fler bilar på gator och torg än de tål och plats för fotgängare, cyklar och upphållsytor. Allmänt sett bör en mindre andel biltrafik och ett större antal bilpooler och hyrbilssystem innebära att parkeringsnormen successivt kan minskas, vilket minskar behovet av parkeringsanläggningar.

Handelsföreningen i Lund

Handelsföreningen välkomnar att Lunds kommun fram en parkeringsstrategi, det är en viktig fråga för att ytterligare höja Lunds stadskärnas attraktivitet. Det är nödvändigt att det till parkeringsstrategin kopplas en tydlig kommunikationsplan kring hur man parkerar i Lunds stadskärna, då undersökningar visar att Lunds stadskärna har bland landets lägsta siffror vad gäller upplevelsen av bra parkeringsmöjligheter. Detta uppfattar vi i stor utsträckning är ett kommunikationsproblem, där en kommunikationsplan kan bidra till förbättringar.

Att utveckla parkeringsledssystemet är mycket positivt, viktigt att skyltar finns redan på infarterna till stadskärnan.

Fler cykelparkeringsplatser (även för lådcyklar och med laddmöjlighet) efterlyses i anslutning till handel och restauranger, samt i anslutning till parkeringshusen.

Nyligen har enstaka parkeringsplatser på Lilla Tvärgatan tagits bort med hänvisning till att de kommer att ersättas med parkeringsplatser i Galten. Eftersom det med all sannolikhet dröjer flera år innan Galten står klar är vi mycket kritiska mot detta förfarande. Det är av stor vikt för handeln i centrala och östra delarna av stadskärnan att parkeringsplatserna på och kring Mårtenstorget bevaras och att möjligheten att parkera utökas. Antalet parkeringsplatser på Mårtenstorget skulle kunna varieras under året för att utnyttja torget bättre i perioder då torghandeln är mindre aktiv. Mot bakgrund av renoveringen av Sankt Petri kyrkogata där parkeringen under Stadsbiblioteket under lång tid kommer att vara otillgänglig, samt möjligheten att Altona bebyggs, är det angeläget att det görs en generell översyn av antalet parkeringsplatser i stadskärnan.

Handelsföreningen är positiv till olika längder på korttidsparkering och att detta balanseras och omprövas över tid, men önskar att det finns samråd i frågan med Handelsföreningen och/eller Citysamverkan. Vid planeringen för framtida parkeringshus bör målet vara att placera dem inom ett avstånd av 5 minuters promenad från viktiga handelsstråk.

Kommunala Funktionshinderrådets bygg- och trafikmiljögrupp

Målsättningen med parkeringsstrategin är att ha en övergripande inriktning, men enligt kommunala funktionshinderrådet måste vissa punkter gällande angörings- och parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättningar formuleras i mer bestämd form för att det ska vara tydligt hur de ska uppfyllas. Det är också angeläget att påpeka att Bygglagstiftningens krav på angörings- och parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättningar är överordnat kommunens Parkeringsstrategi om de skulle komma i konflikt med varandra.

Rådet beklagar att parkerings- och angöringsplatser för personer med funktionsnedsättningar försvinner vid en del ombyggnationer i stadskärnan, t ex handikapparkeringsplatser på Klostergatan utanför Grand och V Mårtensgatan västra ände. I bygglagstiftningen finns krav på placering och avstånd till målpunkter för att sådan tillgänglighet ska vara uppnådd. Det behövs alltså betydligt fler Parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd än vad som finns idag för att uppfylla bygglagstiftningen (BBR).

Rådet har förståelse för en tidsbegränsning för allmänna parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättningar, men maxtiden om 3 timmar är för kort. Sammanträden, teaterbesök, besök hos anhöriga och vänner tar ofta längre tid. Placeringen av dessa parkeringsplatser är också viktig så

att man vid i- och urstigning i bilen inte hamnar i riskfyllda situationer, likaså att skyltningen sker på höga stolpar så att de syns över alla andra bilar.

Gällande behov av parkeringsplats vid sitt boende eller sin arbetsplats måste dessa platser finnas på tomtmark, eftersom kommunen inte vill reservera parkeringsplatser för enskilda på allmän mark/gatumark. Det förekommer ofta att man inte redovisar var det avsätts yta inom tomtmark för ev tillkommande bostads-/arbetsplatsparkering för personer med rörelsenedsättningar. Problemet visar sig sedan när behovet av parkeringsplats uppstår eftersom man då har in-tecknat ytorna till andra aktiviteter och personerna ifråga hänvisas till de tidsbegränsade parkeringarna på gatumark.

LKF

LKF anser att god tillgänglighet är en grundläggande förutsättning för fortsatt utveckling av stadskärnan. Det är en bra inriktning att bibehålla nuvarande antal allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser i stadskärnan, men det är viktigt att följa utvecklingen om behoven förändras. För att minska behovet av bilparkering är det viktigt att förbättra förutsättningarna för kollektivt resande och cykling. LKF är positiv till förslagen om prioritering av korttidsparkering och en prissättning som stimulerar parkering i parkeringshus och utvecklat system för parkeringsvägledning.

Gällande parkering vid stadsutveckling anser LKF att förslaget är en effektiv lösning i den täta stadsmiljön, men att det är viktigt att beakta följande:

- Vid förtätning av befintliga stadsmiljöer är det viktigt att det finns flera olika parkeringslösningar parallellt, så att de med begränsad ekonomi i området kan bo kvar och fortsatt ha tillgång till billigare parkering.
- För att ersätta markparkeringsplatser med parkeringshus krävs höga byggrättsvärden och är därför bara möjligt att genomföra i centrala lägen och vid hög exploatering.
- I projekt med nyproducerade hyresrätter belastas projektkalkylen i hög grad av kostnaden för parkering i garage. Det innebär att även de hyresgäster som inte har bil får vara med och bekosta en dyr parkeringsplats genom en högre bostadshyra. Därför är det bra om flera olika parkeringslösningar kan erbjudas till de boende.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutade att yttra sig i enighet med tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, som anger:

- Förvaltningens understryker behovet av en parkeringsstrategi, som ett sammanhållande dokument för planering av bil- och cykelparkering i Lunds kommun.
- Denna parkeringsstrategi bör hållas övergripande och ange långsiktiga strategier, utan detaljerade och för stunden aktuella riktlinjer.
- Mer detaljerad och aktuell styrningen sker i respektive handlingsplan eller riktlinje. Dessa beslutas av respektive nämnd.
- Nämnden föreslås ställa sig positiv till parkeringsstrategin.

Tekniska nämnden beslutade också om följande tillägg:

- där det är möjligt och lämpligt bör antalet cykelparkeringar där det tillåtet att parkera säkert i mer än 24 timmar öka,
- det ska finnas goda möjligheter att ladda sitt elfordon i parkeringshus och på övrig tomtmark (som pendlarparkeringar)

Cykelfrämjandet Malmö-Lund

Cykelfrämjandet ser positivt på att en parkeringsstrategi tas fram, men reser ett antal frågetecken kring förslagen. Cykelfrämjandet menar ett mer hållbart transportsystem förutsätter att andra färdmedel än bilen prioriteras i stadskärnan, varför allmän bilparkering kan minskas samtidigt som fler parkeringsplatser för funktionshindrade kan ordnas.

Förslagen angående cykelparkering är bra och viktiga, men dessa borde konkretiseras med ambitioner kring antal platser mm, för att möta kommunens mål om ökad cykling. Strategin skulle gärna också kunna bli tydligare kring cykelparkeringens utformning, t ex låsmöjligheter, breddmått, väderskydd mm.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar yttra sig i enlighet med kommunkontorets tjänsteskrivelse: Parkeringsfrågorna har en viktig roll i hur vi ordnar flöden i samhället och hur vi skapar tillgänglighet. Strategin skapar på ett bra sätt en inriktning för kommunens parkeringsplanering för bil och cykel. Utifrån Program för styrning bör den föreslagna parkeringsstrategin istället benämnas parkeringsplan eller riktlinjer. När detta överordnade dokument är antaget av kommunfullmäktige kan det bli aktuellt med en översyn och revidering av övriga parkeringsrelaterade dokument. I samband med detta kan även benämningarna anpassas enligt antagen struktur.

Kommunstyrelsen beslutar också om följande tillägg:

- Det ska finnas goda möjligheter att ladda sitt elfordon i p-hus och på övrig tomtmark så som pendlarparkeringar.
- Kommunstyrelsen vill se fler parkeringar för personer med funktionsnedsättning i centrum för att öka tillgängligheten för fler.
- Laddstolpar behöver finnas vid parkeringar för personer med funktionsnedsättning för att möjliggöra användningen av el och hybridfordon.
- Där det är möjligt och lämpligt bör antalet cykelparkeringar där det tillåtet att parkera säkert i mer än 24 timmar öka.

LKP

LKP välkomnar att Lunds kommun antar en parkeringsstrategi som ett övergripande och vägledande dokument för att arbeta med parkeringsfrågor. LKPs övriga synpunkter:

- *Detaljeringsgrad:* det vore önskvärt med en något lägre detaljeringsnivå i detta strategiska dokument, det kan begränsa frihetsgraden av utveckling inom området.
- *Ekonomi:* LKP saknar helt de ekonomiska aspekterna i strategin. Det bör framgå att nivån på taxor, avgifter och parkeringsanmärkningar ska marknadsanpassas mot den lokala och regionala marknad där parkeringen är belägen. Likaså bör det framgå att parkeringsköp utgör en väsentlig finansiering av parkeringsanläggningar i modern stadsbildning.
- *Nomenklatur:* Mängden av begrepp såsom parkeringsgarage, parkeringsanläggning, parkeringshus och mobilitetshus kan vara förvirrande för den oinvidde.
- *Parkeringsköp.* Texten kring parkeringsköp är onödigt omfattande; ärendet hanteras i en annan utredning så andra och tredje stycket kan med fördel utelämnas.
- *Mobilitetshus:* det bör framgå av texten att om begreppet mobilitetshus ska tjäna sin innebörd är placeringen av dessa central, placering av mobilitetshus sker med fördel i kollektivtrafiknära lägen för att möjliggöra ett kombinerat resande.