



H Lockby
P Eneroth
K-O Seth
A Wallin
R Kalén

Tekniska nämnden

Remiss - Parkeringsnormen för cykel och bil i Lunds kommun

Sammanfattning

Byggnadsnämnden har tagit fram remissförslag till ny parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun. Nu gällande parkeringsnorm från 2013 bedöms i stort fungera bra, men utvecklingen inom stadsutveckling och parkering går snabbt och det har funnits skäl att göra en översyn inriktad på smärre justeringar.

Beslutsunderlag

Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, daterad den 2018-09-04.
Parkeringsnorm Lund Remissförslag 2018-06-11.

Barnets bästa

Beslutet bedöms inte direkt påverka barn då det slutliga beslutet fattas av byggnadsnämnden. Parkeringsnormen har dock en påverkan på samhällsbyggandet och påverkar därmed alla människor inklusive barn.

Ärendet

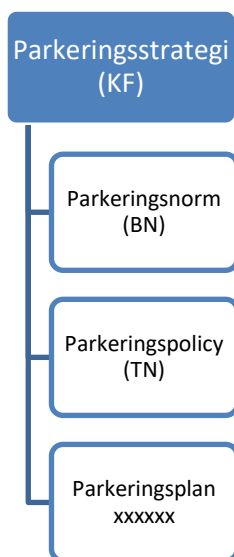
Bakgrund

I samtalet om hur tillväxten av kommunen bäst ska hanteras diskuteras synen på parkering allt oftare och det därför funnits skäl att göra en översyn inriktad på smärre justeringar.

Parkeringsnormens syfte är att ställa krav på hur parkering ska lösas vid nybyggnation av t ex bostäder, kontor och handel. Byggnadsnämnden ansvarar för parkeringsnormen och dess tillämpning i detaljplanering och bygglovsprövning. Normen ska säkra en viss miniminivå så att inte problem uppstår i ett senare skede och att ansvar för genomförandet säkras.

Parkeringsnormen ska ses som en del av flera i en kommuns parkeringsplanering. I den parkeringsstrategi som är på väg att arbetas fram ingår, förutom själva strategin och parkeringsnormen, även en parkeringspolicy som anger hur gatumarksparkering ska ordnas samt eventuellt parkeringsplaner för olika geografiska områden. Det kan tex

handla om en plan för besöksparkering i stadskärnan som tekniska förvaltningen i samråd med Lunds kommuns parkeringsbolag och stadsbyggnadskontoret har tagit fram förslag på.



Sammanfattning av de viktigaste förändringarna i förslaget:

- Cykelnormen för studentboende sänks
- Bilnormen för studentboende, vårdbostäder samt skola/förskola i övriga staden sänks, samt hotellnorm införs
- Centrala zonen utökas
- "Kollektivtrafikrabatt" införs för flerbostadshus längs spårvägen
- Åtgärds paket för bostäder "bilpool": uppdaterade krav för att få 20-30% reduktion samt möjlighet att erhålla ytterligare 10% vid fler mobilitetstjänster
- Åtgärds paketet för bostäder "bilfritt boende": uppdaterade krav
- Åtgärds paket kontor införs vilket möjliggör 20-30% reduktion
- Tabellen över reduktioner vid samnyttjande något uppdaterad
- Max gångavstånd för bostäder höjt till 400m
- Cykelparkering utformningskrav har upgraderats

Yttrande

Nu gällande parkeringsnorm från 2013 bedöms i stort fungera bra. Förvaltningen vill dock framföra vissa synpunkter nedan.

Parkeringsnormen är en minimi-norm, dvs den anger ett minimikrav för antalet parkeringsplatser som ska ordnas. Kommunen bör därför i sina detaljplaner sträva efter att inte möjliggöra mer markparkering än vad normtalet anger. Undantag ska särskilt motiveras.

Parkeringsköp är generellt sett bra och kan stimulera till samlade parkeringslösningar med marknadsmässig prissättning, dvs att parkering

inte subventioneras vilket är brukligt om parkering löses på egen fastighet. Men att det som idag endast är möjligt att göra friköp via kommunens parkeringsbolag anser förvaltningen inte vara rimligt. Förvaltningen tycker det är viktigt att parkeringsköp ska vara möjlig även med ett privatägt parkeringsbolag som part. Till exempel gäller detta vid exploatering av områden där kommunen inte är markägare. I det fall det finns juridiska betänkligheter kring detta bör dessa utredas innan parkeringsnormen antas.

Förvaltningen anser att gator självklart inte ska användas för att hantera de parkeringsplatser som parkeringsnormen är till för att säkra. Angöring behöver därför definieras som funktion, är det en möjlighet att stanna för att hämta eller lämna personer, eller ska det också omfatta parkering för funktionsnedsatta, lasta och lossa gods, etc. Grundprincipen bör som idag vara att gatumark endast ska vara för korttidsparkering. Att det som upplevs som allmän gata regleras till kvartersmark för att klara parkeringsnormens krav ställer sig förvaltningen generellt negativ till.

Vilka åtgärder som kan motivera en reduktion av parkeringsplatser är något som diskuteras mycket i landets kommuner. Utvecklingen går snabbt framåt i takt med att synen på mobilitet ändras. Förvaltningen ser positivt på att det i kapitlet om åtgärdspaket för reducerad norm finns en möjlighet att lägga till nya åtgärder som kan prövas från fall till fall.

I normen anges att parkeringshus ska byggas så att de anpassas efter stadsbilden. Vilket specificeras med skrivningen att utrymmen längs första och oftast även andra våningens fasader bör ges en annan användning, t ex med lokaler för kontor, handel och dylikt. Eftersom det kan vara byggtkniskt svårt och dyrt att förse parkeringshus med olika funktioner i samma våningsplan behöver denna skrivning mjukas upp till att vara en ambition. De olika funktionerna som kontor och parkering har t.ex. olika våningshöjd och det i kombination med att det inte alltid finns en marknad för kontor och handel riskerar annars att äventyra möjligheten att genomföra samlade parkeringslösningar.

Förvaltningens förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att anta förvaltningens förslag till yttrande som sitt eget

Håkan Lockby
Teknisk direktör

Beslut expedieras till:
Akten
Kommunstyrelsen