



Elin Dalaryd
Miljöstrateg

Remiss i ärendet Parkeringsstrategi för Lunds kommun

Förslag till beslut

Servicenämnden beslutar

att såsom sitt yttrande avseende Remiss i ärende "Parkeringsstrategi för Lunds kommun" översända serviceförvaltningens tjänsteskrivelse 2021-01-08, dnr SN 2020/0291.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige i Lunds kommun har givit uppdrag till byggnads-nämnden att i samråd med tekniska nämnden och det kommunala parkeringsbolaget LKPAB ta fram förslag till övergripande strategier för parkering. Byggnadsnämnden har beslutat att skicka ut ett förslag till parkeringsstrategi på remiss.

Parkeringsstrategin syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering, gällande både bil och cykel. Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens målområden: det växande Lund, det gröna Lund och det nära och levande Lund. Strategin anger den övergripande inriktningen för kommunens parkeringsplanering, och antas av kommunfullmäktige.

Serviceförvaltningen ställer sig positiva till strategin men önskar framföra ett antal synpunkter. Bland annat önskar Serviceförvaltningen att läsbarheten av dokumentet förbättras med rubriksättning, att en tydligare viljeinriktning uttrycks, att villkor kring parkeringsköp bör framgå på ett tydligare sätt samt att tankarna kring ett parkeringsledningssystem är goda och bör utredas.

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

Underlag för beslutet

- Serviceförvaltningens tjänsteskrivelse 2020-01-08 Remiss i ärendet Parkeringsstrategi för Lunds kommun, dnr SN 2020/0291
- Parkeringsstrategi för Lunds kommun – remisshandling 2020-11-02

Ärendet

Bakgrund

Kommunfullmäktige i Lunds kommun har givit i uppdrag till byggnadsnämnden att i samråd med tekniska nämnden och det kommunala parkeringsbolaget LKPAB ta fram förslag till övergripande strategier för parkering. Byggnadsnämnden har beslutat att skicka ut ett förslag till parkeringsstrategi på remiss.

Parkeringsstrategin syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering, gällande både bil och cykel. Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens målområden: det växande Lund, det gröna Lund och det nära och levande Lund. Strategin anger den övergripande inriktningen för kommunens parkeringsplanering, och antas av kommunfullmäktige.

Sammanfattningsvis ska parkeringsstrategin bidra till en positiv utveckling avseende:

- Sammanvägd tillgänglighet
- Effektiv markanvändning
- Attraktiv stadsutveckling
- Hållbart resande
- Näringslivets tillväxt

Parkeringsstrategin innehåller 13 ställningstaganden inom följande fyra områden:

- Parkering i stadskärnan
- Parkering vid stadsutveckling
- Parkeringsanläggningar
- Cykelparkering

Föredragning

Serviceförvaltningen ställer sig positiv till förslaget till parkeringsstrategi och ser att strategin tar ett helhetsgrepp och är en viktig del i utvecklingen mot ett hållbart resande, utifrån alla de tre hållbarhetsdimensionerna. Utifrån rollen som en förvaltning som är

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

med och bygger och utvecklar den fysiska miljön har serviceförvaltningen dock ett antal synpunkter gällande strategin.

Övergripande kommentarer

Strategin upplevs som bitvis otydlig och svår att överblicka. Ett antal huvudrubriker skulle kunna göra den lättare att läsa och ta till sig, som t ex bakgrund, syftet med parkeringsstrategin, kommunala mål, de olika ställningstagandena/strategierna samt eventuellt åtgärder. Det hade varit positivt med en åtgärdsruta kopplad till varje ställningstagande, som förtydligar vad som behöver göras inom området.

Serviceförvaltningen anser att målet med strategin är något otydligt. Är det de fem punkterna Sammanvägd tillgänglighet, Effektiv markanvändning, Attraktiv stadsutveckling, Hållbart resande och Näringslivets tillväxt som utgör målen? Serviceförvaltningen hade önskat en tydligare viljeinriktning från kommunen.

I föreslagen parkeringsstrategi står det att ägardirektiven för LKPAB eventuellt kan komma att behöva ändras. Serviceförvaltningen ser att det vore bra med ett förtydligande kring innebörden av detta, är justering aktuell utifrån föreslagen strategi eller endast vid ändringar?

I strategin hänvisas till parkeringsnormen, bland annat gällande gångavstånd vid parkeringsköp. Eftersom strategin styr parkeringsnormen bör detta ses över.

Strategin förordar att fastighetsägarna gärna gör parkeringsköp för att optimera de allmänna parkeringsplatserna, vilket är positivt. Förvaltningen ser att om syftet även är att minska de privata parkeringsplatserna så skulle en sänkt parkeringsnorm vara effektivt.

Kommentarer gällande de 13 ställningstagandena

- 1. Antalet allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser i stadskärnan ska bibehållas.*

Serviceförvaltningen anser att strategin på ett tydligare sätt bör hantera den väntade ökningen av privata parkeringsplatser, som antas uppkomma i och med förtätning.

- 2. Parkering för besökande till stadskärnan kan i framtiden utökas genom strategiskt placerade parkeringshus med maximalt 10 minuters promenad till stadskärnan.*

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

Serviceförvaltningen skulle gärna se en kommentar gällande parkeringsanläggningar under mark. Har kommunen någon inriktning när det gäller detta?

6. Aktiva informationssystem ska vägleda biltrafikanter till närliggande lediga parkeringsplatser, i syfte att minska söktrafiken.

En utredning kring behov och utformning av ett nytt parkeringsledningssystem rekommenderas.

Ett digitalt system som synliggör lediga p-platser och därmed minskar söktrafiken är positivt. Serviceförvaltningen föreslår att man undersöker möjligheten att ett sådant system även kan utökas till att omfatta någon form av delningstjänst. T ex skulle p-platser tillhörande arbetsplatser kunna läggas till i systemet och ägaren av en sådan p-plats anger då själv under vilka tider platsen är tillgänglig för andra, t ex under kvällar och helger då platsen inte används av arbetsplatsen.

Ett digitalt system bör också kunna användas för uppföljning så att man kan se hur behovet utvecklas över tid.

Är det möjligt att minska söktrafiken i centrum genom att göra regleringen av platserna tydligare? Eller är det tillräckligt tydligt idag, med rikriktning av skyltning och bestämmelser? Det kan påverka enkelheten att parkera. Hur ser det ut när det gäller blandning av gratis parkering och parkering med avgift? Kan det finnas behov av mer enhetlighet avseende reglering och avgiftssystem för att minska överbeläggning samt onödig söktrafik till de platser som är avgiftsfria? Det kan även krävas samordning mellan parkering på kvartersmark och allmän platsmark.

Som tidigare nämnts hade det varit positivt med en åtgärdsruta kopplat till varje ställningstagande. För det här ställningstagandet skulle rutan t ex kunna innehålla punkterna:

- Förenkla skyltning och reglering
- Inför enkla betalssystem
- Inför ett effektivt parkeringsledsystem
- Tillhandahåll tydlig information
- Informationskampanjer

Finns det idag någon prioriteringsordning när det gäller parkeringstid och gångavstånd? Om inte skulle detta kunna vara något att titta vidare på. Besökare har kortast parkeringstid och bör därmed ha kortast gångavstånd mellan parkering och målpunkt. Ett förslag är att parkeringsplatser för besökare till centrum prioriteras i

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

första hand, för att stärka handeln. I andra, respektive tredje hand, prioriteras boendeparkering och arbetsplatsparkering.

Något som också skulle kunna utredas är om det skulle vara möjligt att minska biltrafiken i centrum genom att låta parkeringsbiljett från infartsparkering eller p-hus i utkanten av centrum gälla som biljett på stadsbussarna.

8. Kommunen ska ge goda förutsättningar för fastighetsägare att lösa sin parkering genom parkeringsköp där så är lämpligt.

Serviceförvaltningen ser positivt på möjligheten till parkeringsköp, vilket ger en ökad flexibilitet och möjlighet till samutnyttjande. "Där så är lämpligt" kan förtydligas. Serviceförvaltningen tolkar det som att det främst gäller vid förtätning eller i centrum och att man i nya områden tänker sig gemensamma parkeringshus.

Serviceförvaltningen efterlyser tydliga spelregler och transparens för parkeringsköp och undrar var dessa klagoranden hör hemma. Borde det klagöras i den här strategin eller är det en åtgärd som följer av strategin? I så fall hade det varit bra att lista åtgärden, se kommentar ovan gällande åtgärdsruta. Serviceförvaltningen undrar också om det finns någon fastställd parkeringsköpsavgift och om den i så fall borde finnas med i strategin?

Strategin skulle tydligare kunna belysa skillnaderna mellan befintlig stadsmiljö och ny- och ombyggnadsprojekt/förtätning. T.ex. vid förtätningprojekt i centrum kan det vara svårt för enskilda fastighetsägare att få plats med tillräckligt många p-platser på egen fastighet. I dessa fall förordas parkeringsköp. Mer effektivt användande, ökar incitamenten för bostadsbyggande eftersom en sådan lösning är billigare än att bygga parkering under mark. Med parkeringsköp kan delar av de planerade parkeringshusen finansieras.

Serviceförvaltningen efterlyser också en ökad tydlighet gällande parkeringar vid verksamheter. Ett aktuellt exempel är detaljplanen för Grynmalaren, där planavdelningen menar att de p-platser som ska finnas enligt p-norm kan läggas i nytt p-hus i kv Galten. Detta innebär dock att det kommer vara knappa 200 meter mellan förskolan Grynmalargården och parkering för hämtning och lämning av barn. Serviceförvaltningens erfarenhet är att förväntningar ifrån föräldrar och närboende är annorlunda vilket med största sannolikhet kommer att medföra krav om att parkeringsplatser, inte minst tillgängliga sådana, för hämtning och lämning skapas inom projektet intill förskolan. Förvaltningen ser en risk för ökade

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

kostnader i den här typen av byggprojekt och skulle önska tydligare riktlinjer.

9. *Parkeringshus för bilar kan, där så är lämpligt, utvecklas till mobilitetshus, som är inriktade mot fler typer av fordon och fler funktioner som bidrar till ett mer hållbart resande.*

Lösningar med gemensamma parkeringshus i utbyggnadsområden ser förvaltningen som positivt och övergången mot mobilitetshus likaså. Serviceförvaltningen anser dock att skrivningen kring mobilitetshus skulle kunna skärpas genom att ordet "kan" ändras till "bör" i meningen "Parkeringshus för bilar kan, där så är lämpligt, utvecklas till mobilitetshus, som är inriktade mot fler typer av fordon och fler funktioner som bidrar till ett mer hållbart resande."

Det är bra att strategin lyfter fram möjligheten att mobilitetshus kan innehålla flertalet funktioner för att på så sätt bidra till stadsutvecklingen. För byggnation av mobilitetshus ovan mark skulle krav även kunna ställas på planteringsbart bjälklag på tak, eller om tak inte är planteringsbart att det då ska kunna nyttjas som förtätningssyta, t.ex. till utegym, dansanläggning eller utomhusbio.

Det kan också vara bra att ha i åtanke att parkeringshus byggs för att kunna stå en lång tid och parkeringsbehovet i framtiden kan antas vara lägre. Flexibla p-hus som relativt enkelt kan byggas om för nya behov kan då vara att föredra.

11. *Pendlarparkeringar ska anordnas i kollektivtrafiknära lägen vid större tätorter och andra lämpliga platser.*

Serviceförvaltningen är positiv till pendlarparkeringar men ser att det kan bli en utmaning när det gäller tillgång till mark.

13. *Tillgången på besöksparkering för cykel i stadskärnan ska förbättras.*

Serviceförvaltningen tycker att det är mycket bra att strategin lyfter att parkering för t ex lådcyklar ska förbättras. Under det här ställningstagandet listas också ett antal åtgärder, vilket gör ställningstagandet tydligt och bra. Det hade med fördel kunnat användas för övriga ställningstaganden också. Ett tillägg skulle kunna göras avseende höjd standard på befintliga cykelställ (så att de tar mindre plats t ex). Om det finns bra cykelställ där cyklarna t ex står på varandra eller på annat yteffektivt sätt, skulle detta kunna lyftas fram.

2021-01-08

Diarienummer

SN 2020/0291

Förvaltningen föreslår att servicenämnden såsom sitt yttrande översänder denna tjänsteskrivelse.

Beredning

Svar på remissen gällande förslag på parkeringsstrategi har arbetats fram av serviceförvaltningens miljöstrateg, byggprojektledare inom Lundafastigheter, lokalförsörjningsplanerare samt enhetschef för mobilitetsservice.

Barnets bästa

En parkeringsstrategi som syftar till ett hållbart resande och en hållbar stadsutveckling bidrar positivt till barns liv, nu och i framtiden.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kan innebära ökade byggkostnader som kan leda till ökade hyreskostnader för förvaltningarna.

Pål Svensson
Servicedirektör

Katarina Persson
Stabs- och economichef

Beslutet skickas till

För verkställighet eller motsvarande åtgärd: stadsbyggnadskontoret